

Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas

Autor:

Agostini, Luisina

Tutor:

Pasquali, Laura

2023

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia.

Posgrado

Universidad Nacional de Buenos Aires

Facultad de Filosofía y Letras

Doctorado en Historia

Tesis Doctoral

Postulante: Prof. Mg. Luisina Agostini

Directora: Dra. Laura Pasquali

Codirectora: Dra. Marta Bonaudo (†)

Título: Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas.

Área de estudios: Historia

Año: 2023

Índice

PRIMERA PARTE

<u>1. Introducción</u>	1
1.1. Agradecimientos	3
1.2. Motivaciones para investigar sobre las comunidades ferroviarias	4
1.3. Consideraciones generales y Plan de tesis	6
<u>2. Definiciones teórico metodológicas</u>	17
2.1. Comunidades ferroviarias santafesinas: construcción del objeto de investigación.	17
2.2. Objetivos	18
2.3. Marco teórico metodológico	19
2.3. a. <i>Contribuciones de la historia social e historia oral</i>	22
2.3. b. <i>Historia local y regional. Nuevos abordajes para estudiar las comunidades ferroviarias</i>	24
2.3. c. <i>Género y trabajo ferroviario: aportes y contribuciones al estudio de las comunidades ferroviarias</i>	26
2.3. d. <i>La memoria ferroviaria: sobre lo que recuerdan las comunidades</i>	27
2.3. e. <i>Las identidades ferroviarias como problema historiográfico</i>	31
2.4. Tratamiento de fuentes	33
2.4. a. <i>Archivos, documentos y fuentes: problemas de acceso a repositorios del ferrocarril. Atesoramiento individual y acceso a documentos</i>	36
2.4. b. <i>Fuentes orales: la experiencia en primera persona</i>	38
<u>3. Antecedentes sobre el tema</u>	42
3.1. <i>Lecturas historiográficas sobre las políticas ferroviarias</i>	42
3.2. <i>El proyecto “Desarrollista” y las políticas ferroviarias del gobierno nacional de Arturo Frondizi y su impacto social en las comunidades</i>	44
3.3. <i>Las luchas obreras ferroviarias en perspectiva histórica</i>	47
3.4. <i>Comunidades, Género y Memorias</i>	51

SEGUNDA PARTE

4. Comunidades, sujetos, espacios y trabajo ferroviario.....	56
4.1. Los talleres ferroviarios del Ferrocarril Belgrano.....	59
4.1. a. <i>Sobre la importancia de San Cristóbal y Laguna Paiva para el funcionamiento de la línea ferroviaria.....</i>	59
4.1. b. <i>Los talleres, la mano de obra y las comunidades.....</i>	68
4.1. c. <i>Modernización, ampliación y especialización ferroviaria.....</i>	75
4.1. d. <i>Los problemas en los talleres ferroviarios y el proceso de declive de los lugares de trabajo en las décadas de 1960 y 1970.....</i>	81
4.1. e. <i>La crisis del modo ferroviario en las décadas de 1970 y 1980: el fracaso de la modernización y reordenamiento de los talleres.....</i>	86
4.2. El trabajo en el ferrocarril: saberes, oficios y profesiones.....	96
4.2.1. El trabajo masculino en los talleres ferroviarios.....	102
4.2.1. a. <i>De la escuela al trabajo, del trabajo a la escuela.....</i>	104
4.2.1. b. <i>Los talleristas.....</i>	107
4.2.1. c. <i>Los obreros técnicos.....</i>	113
4.2.1. d. <i>Talleres, obreros y masculinidades.....</i>	120
4.2.2. El trabajo femenino en las oficinas ferroviarias.....	124
4.2.2. a. <i>Estudiar en la escuela pero sin trabajar en el taller. Las mujeres técnicas...138</i>	138
4.2.2. b. <i>Las mujeres en la administración de la “empresa moderna”.....</i>	143
4.3. La familia ferroviaria: jerarquías, relaciones de poder, reproducción de mano de obra, transmisión de saberes y de identidades.....	157
4.3.1. <i>Los saberes familiares.....</i>	162
4.3.2. <i>El trabajo doméstico.....</i>	167
4.3.3. <i>Las representaciones sobre las familias ferroviarias.....</i>	173
4.4. Sociabilidad en las comunidades ferroviarias santafesinas.....	177
4.4.1 <i>Las fiestas de los ferroviarios.....</i>	183
4.5. Las memorias sobre el trabajo ferroviario.....	189

<u>5. La huelga ferroviaria de 1961 en el espacio santafesino. Las comunidades en paro</u>	194
5.1. El Ferrocarril en la agenda del gobierno nacional	196
5.1. a. <i>La huelga nacional ferroviaria. Organización, discursos y acciones</i>	204
5.1. b. <i>La legitimación de la vigilancia y la represión</i>	212
5.1. c. <i>El problema ferroviario en los medios de comunicación</i>	218
5.2. Trabajadores de paro, sindicatos en lucha y la defensa en las calles: los problemas de las comunidades	228
5.2. a. <i>El problema del desempleo</i>	232
5.2. b. <i>La organización colectiva</i>	236
5.2. c. <i>El desarrollo económico local en discusión</i>	239
5.3. Las familias obreras en huelga: continuidades entre el hogar y el taller	243
5.3. a. <i>Las mujeres entre las vías: Laguna Paiva “la heroica”</i>	252
5.3. b. <i>El aparato represivo estatal en las comunidades santafesinas</i>	263
5.3. c. <i>Las repercusiones políticas: diputados y senadores en debate</i>	269
5.3. d. <i>Las repercusiones gremiales de la lucha paivense y la construcción sindical de la “mujer del ferroviario”</i>	276
5.4. 42 días de huelga: ¿fin del conflicto, fin de la lucha?	281
<u>6. Los sentidos de las luchas ferroviarias</u>	289
6.1. Las memorias de la huelga de 1961	290
6.2. Las memorias de la huelga de 1961 en la comunidad Paivense	295
6.3. Políticas ferroviarias en perspectiva histórica: de la racionalización desarrollista al cierre neoliberal	306
6.4. Las comunidades ferroviarias y la lucha en los ‘90	318
6.5. Cuando la historia es contada desde fuera del taller: La activación de las memorias ferroviarias en comunidades desmanteladas	329
<u>7. Reflexiones y comentarios finales</u>	339
<u>8. Anexo documental</u>	347

<u>9. Archivos y Bibliotecas consultados</u>	351
<u>10. Fuentes utilizadas y procedencia</u>	351
<u>11. Otras fuentes utilizadas</u>	355
<u>12. Entrevistas utilizadas en esta tesis</u>	357
<u>13. Bibliografía</u>	360

PRIMERA PARTE

1. Introducción

Dentro del Sistema Ferroviario Nacional organizado en función de los diferentes ramales que recorrían lo ancho y largo del territorio, Santa Fe ocupó, desde fines del siglo XIX, un lugar estratégico como provincia con importantes talleres de trocha angosta dedicados a la producción y reparación de vagones, como así también productores de insumos ferroviarios, coches motores y locomotoras lo que evidenciaba un dinamismo económico presente en múltiples localidades. Laguna Paiva y San Cristóbal se formaron al calor del funcionamiento del trabajo ferroviario, constituyéndose en núcleos socioeconómicos del desarrollo regional. Primero dentro del recorrido del Ferrocarril Central Norte (FCCN) y luego de la nacionalización del sistema ferroviario de la década de 1940 como parte del Ferrocarril General Manuel Belgrano (FCGB).¹ Sus talleres ferroviarios se destacaron como lugares de trabajo especializados, calificados y generadores del empleo mayoritario para la población local y de zonas cercanas. Además la existencia de los mismos se articulaba con otras dependencias ferroviarias ocupadas por mano de obra local, como por ejemplo, estaciones, oficinas administrativas, almacenes, depósitos, tráfico, vía y obra

Los talleres de San Cristóbal y Laguna Paiva eran espacios laborales no solamente importantes para la línea Belgrano sino para la región santafesina por la que transitaban los ramales que comunicaban la provincia internamente como también con otras como Córdoba y Tucumán. Las infraestructuras para el trabajo ferroviario se fueron edificando en la primera parte del siglo XX y el Estado fue un protagonista ineludible en la puesta en funcionamiento de estos centros dinamizadores de la economía regional como también en el proceso de su clausura. La articulación de sus actividades para el funcionamiento de la línea Belgrano significó que sobrevivieran a los intentos de cierre anteriores a la Ley de Reforma del Estado en 1989.

¹ Para finales del siglo XIX el Ferrocarril Central Norte (FCCN) tenía 1.049 kilómetros de longitud y estaba organizado en dos secciones. La sección Norte se extendía desde Tucumán a Salta y Jujuy hasta la frontera con Bolivia y la sección Sur que comprendía desde Tucumán a San Cristóbal en Santa Fe. Este fue el puntapié inicial del posterior desarrollo de la red del Estado que se llevó a cabo durante las primeras décadas del nuevo siglo. Ver: Abril y Blanco (2016). Se sugiere observar los mapas e imágenes 1, 2,3 y 4 del anexo documental.

Los escenarios laborales de San Cristóbal y Laguna Paiva fueron lugares donde situar las experiencias de varones y mujeres con un dinamismo significativo signado por el tránsito de personal calificado por las secciones específicas de las instalaciones según los momentos históricos de la empresa ferroviaria. Cada taller con sus dependencias ferroviarias conformó una singularidad laboral que permitió que sus actores sociales construyan representaciones sobre lo que significaba trabajar en el ferrocarril y vivir en esas comunidades. Por eso nos ocuparemos de demostrar en esta tesis que la cuantía de las dotaciones obreras significaba la existencia de familias, que engrosaban las filas de la población trabajadora en las comunidades. Que la importancia del trabajo ferroviario por su centralidad geográfica y económica efectivamente tuvo carnadura en individuos concretos que se relacionaron con el ferrocarril empleándose o transitando su cotidianeidad insertos en esa materialidad ferroviaria. Que estudiamos los consensos y conflictos en comunidades ferroviarias organizadas laboralmente y culturalmente en un proceso histórico de larga duración que gira en torno a la existencia del ferrocarril como eje material y simbólico.

Consideramos que los saberes del trabajo ferroviario y la composición de la clase obrera de los talleres merece estudiarse articulando género y clase. Nos ocuparemos de explicar el empleo femenino en el ferrocarril y de problematizar el trabajo no remunerado de las mujeres como pilares del funcionamiento de las comunidades ferroviarias en la comprensión de su dinámica social y de la reproducción de las familias ferroviarias a lo largo del siglo XX.

Las políticas sobre el sistema del riel que estudiamos abrevan temporalmente entre las décadas de 1960 y 1990. Consideramos que la huelga nacional ferroviaria de 1961 es un mojón que nos permite estudiar el problema ferroviario como tema de la agenda política nacional y un derrotero de medidas de impacto negativo en la organización económica y social de las comunidades. También, nos posibilita la pesquisa sobre la organización de la clase obrera ferroviaria nacional y local en pos de defender su fuente laboral en contextos de represión y vigilancia. Además, comprender los procesos de construcción de las identidades ferroviarias con relación a la familia del riel como elemento aglutinante desde el que varones y mujeres se piensan y explican las luchas ferroviarias, interpelados por nuestras preguntas en un tiempo presente de desmantelamiento de los espacios laborales.

1.1. Agradecimientos

La construcción de esta tesis doctoral es el resultado de un trabajo colectivo que acompaña mi escritura y estudio individual. Esta tesis se enmarca en la Beca Interna Doctoral de CONICET 2017-2023, la financiación del Estado y las condiciones de trabajo en las instalaciones del ISHIR- CONICET constituyeron pilares necesarios para esta investigación y para construir redes de conocimiento. Agradezco a la Dra. Sandra Fernández, directora del CCT ROSARIO y del ISHIR CONICET y en ella al personal de apoyo, investigadores, becarios.

A la Universidad Nacional de Buenos Aires, a la carrera del Doctorado en Historia que evaluó mi proyecto y plan de tesis y acompañó todo el recorrido en la formación de posgrado.

A la Dra. Laura Pasquali, directora de esta tesis quien sostuvo profesionalmente todo mi recorrido académico, leyó con rigurosidad y aconsejó con respeto el devenir de este escrito que aquí presentamos. Su experticia en la investigación y su experiencia docente me formaron estos años y me seguirán formando, porque me ha transmitido lo más importante: calidez humana, nobleza y trabajo en equipo.

Este escrito recuerda a la Dra. Marta Bonaudo, quien fue co directora de esta tesis y acompañó buena parte del proceso, celebro sus consejos y el tiempo compartido.

Al Dr. Alejandro Schneider consejero de estudios, quien respondió mis inquietudes y compartió sus saberes enseñando el oficio.

A mis entrevistados y sus familias. Esta tesis se nutre de los testimonios de varones y mujeres de las comunidades ferroviarias santafesinas que han compartido sus historias y han alentado la escritura de estas páginas sin estar muy seguros de que lo que tenían para decir era importante para la historiografía. Escuchar sus voces significó transitar por sus barrios y entrar en sus casas, también conocer instituciones que abrieron sus puertas a mis preguntas y pedidos.

Al personal de los repositorios documentales nacionales, provinciales y municipales por la disposición constante y porque en tiempos del aislamiento preventivo y obligatorio asistieron mis solicitudes.

A mis compañeras y amigas Gisela Figueroa, Tania Corsetti, Mercedes Moreno, Mariana Trevisani quienes escucharon mis avances de investigación, acompañaron mis tiempos duros y festejaron conmigo mis alegrías. A la Dra. Solange Godoy investigadora del mundo ferroviario y amiga con quien reflexionamos sobre nuestros

temas y preocupaciones y nos animamos a escribir y proyectar juntos espacios de trabajo.

A mis padres y a mi hermana. A mis abuelos y abuelas. A Germán, mi compañero de vida que sostuvo cada día este proyecto doctoral y tantos otros. A Vicente y Matilde que escuchan a su madre hablar del ferrocarril y de *los ferroviarios*.

1.2. Motivaciones para investigar sobre las comunidades ferroviarias

Cuando comencé a estudiar sobre el mundo del trabajo ferroviario lo hice a partir de los recuerdos que mi abuelo paterno compartía conmigo en su taller de carpintería, parecía que sus años en el ferrocarril habían marcado su vida porque según decía “él siempre había sido ferroviario”. Entre las anécdotas que me contaba, la Gran Huelga ferroviaria en Laguna Paiva acaparó mi atención. En primer lugar, porque era la localidad donde vivieron mis abuelos maternos y mi madre. Y en segundo lugar, porque Paiva no había sido la misma de siempre según mi abuelo, y el paro había sido largo y duro, “¡42 días! donde no pasó ningún tren”, me decía. Anécdotas que debieron convertirse en problemas historiográficos fueron las motivaciones iniciales para componer esta tesis.

La necesidad de bucear en el sistema ferroviario santafesino significó situar a San Cristóbal como un espacio privilegiado de trabajo que decidimos historizar e interrogar a partir del conflicto ferroviario de 1961 que sabíamos importante en Paiva. Los trabajadores de las dos localidades estaban atravesados por el cierre de las fuentes laborales de la década de 1990, esta situación “común” disparó diferentes interpretaciones y memorias sobre el pasado de lucha que cada “comunidad” había construido. Entonces fue necesario pensar que debíamos conceptualizar eso que naturalmente aparecía en los relatos como “comunidad”. Decidimos entonces, que era importante definir a las comunidades ferroviarias como: comunidades de varones y mujeres relacionados con la actividad laboral ferroviaria que crean, reproducen y tensionan relaciones sociales, de clase y de género, prácticas de sociabilidad y experiencias individuales y colectivas relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario y la existencia del ferrocarril. La complejidad de su estudio tiene que ver con que no se trata de investigar temas y problemas aislados, es decir, no es una huelga o el trabajo ferroviario, no es el sindicato o el barrio, no son varones o mujeres sino que la composición social existente en estos entramados no es posible de ser reducida a un elemento.

Entonces, esta tesis condensa discusiones actuales sobre los estudios del trabajo. El fructífero campo de investigaciones que desde el género complejizan las explicaciones sobre los procesos sociales es necesario e importante para estudiar a las comunidades ferroviarias desde dentro de la trama social que otorga sentido a la vida de varones y mujeres históricamente situados. Además, resulta fundamental abonar una historia de las memorias del trabajo como perspectiva que permita situar localmente las experiencias subjetivas del trabajo.

Sin dudas, y atendiendo a que una investiga desde un lugar determinado y el proceso de investigación que atravesamos afecta nuestra subjetividad es que puedo encontrar instancias formativas que contribuyeron a que esta tesis tenga entre sus preocupaciones articular género y trabajo como las dos variables indispensables para problematizar el mundo laboral ferroviario y las dinámicas familiares de las comunidades.² Instancias formativas que me permitieron volver a mis primeras inquietudes sobre el tema y formular problemas y preguntas para resituar a los sujetos varones y mujeres en los espacios laborales y cotidianos, pensando en la construcción de masculinidades y femineidades asociadas al trabajo ferroviario y al trabajo doméstico. Además, el fortalecimiento de un movimiento feminista actual que me interpela como mujer e investigadora sin dudas es un presente singular en el que situar la escritura de esta tesis. También, el sistema ferroviario argentino despierta temas en danza que están vigentes en diferentes agendas sociales. La actual reactivación ferroviaria interpela a los actores

²Forman parte de esas instancias formativas: El trabajo colectivo realizado en la organización y coordinación del Ciclo de Conversatorio “Trabajo ferroviario y género. Abordajes, discusiones y agenda de investigación desde Argentina, Brasil y España”, que tuvo lugar los días 27 de noviembre, 4 y 11 de diciembre de 2020 por plataforma zoom del ISHIR-CONICET y la Organización del Workshop “Los mundos del trabajo y los estudios sobre el ferrocarril en Argentina: repensando abordajes, perspectivas e intercambios interdisciplinarios en Ciencias Sociales” desarrollado el 13 de mayo de 2019 en ISHIR/CONICET. Mi participación en la Asamblea de Trabajadoras en tiempos de pandemia espacio colectivo feminista que me permitió tejer lazos con compañeres de diferentes ámbitos laborales para repensar las condiciones de trabajo y de vida que transitamos en la situación singular de la pandemia.

Fundamentalmente, la formación de un equipo de investigadoras comprometidas en el proyecto UNR “Género y Trabajo. Abordajes feministas a estudios de caso en la historia reciente santafesina” dirigido por la Dra. Laura Pasquali en el que articular mis preocupaciones y compartir mis reflexiones y avances de mi propia investigación.

sindicales, políticos para pensar en las maneras de generar un transporte ferroviario sostenido y eficiente. Los talleres de San Cristóbal reaparecen como parte de una nueva apuesta al empleo ferroviario y femenino mediante la incorporación de mujeres a su planta técnica³. Además, existe un interés desde la empresa ferroviaria actual en capacitar en la perspectiva de género como también en recuperar las propuestas desde las ciencias sociales en sus espacios de formación.⁴ Estas condiciones actuales también son parte del clima en el que se ubica la escritura de esta tesis.

Recorrer espacios ferroviarios santafesinos donde los lugares asociados al andar cotidiano estaban señalizados con elementos relacionados al ferrocarril, al trabajo en los talleres ferroviarios como puntales de referencia para los encuentros con los sujetos que decidieron testimoniar constituyeron un constante en estos años de investigación. Sin lugar a dudas nuestra escritura convive con las imágenes del patrimonio material ferroviario corroído, abandonado, destruido y desde esa materialidad es que debemos situar las palabras de quienes integran las comunidades.

1.3. Consideraciones generales y Plan de tesis

Consideramos que San Cristóbal y Laguna Paiva conformaron un escenario ferroviario regional importante para la provincia de Santa Fe. Sus talleres ferroviarios fueron estratégicos para el funcionamiento del Ferrocarril Belgrano y también espacios de circulación de mano de obra calificada que presentó experiencias laborales extensas relacionadas con la carrera en el ferrocarril, es decir, un tipo de trabajo que significaba ingresar ocupando las actividades más sencillas y ascender a otras que requerían una capacitación mayor. También sostenemos que la existencia de un pueblo en torno a las vías no resulta linealmente en una comunidad ferroviaria, sino que otras tramas sociales

³ El ingreso de personal femenino al taller de San Cristóbal en las secciones de reparación y producción comenzó en 2019. Rojas, Noelí (2020, 28 de noviembre) A toda máquina: el impulso de las mujeres ferroviarias desde el norte santafesino. Mirador Provincial. https://www.miradorprovincial.com/index.php/id_um/270548-a-toda-maquina-el-impulso-de-las-mujeres-ferroviarias-desde-el-norte-santafesino-la-recuperacion-del-transporte-ferrovia

⁴ Hemos dictado con la Dra. Solange Godoy el Curso de capacitación: Género, familia y trabajo ferroviario en Argentina. Narrativas en torno a las experiencias laborales. Organizado por TRENES ARGENTINOS dirigido a trabajadores y trabajadoras ferroviarias (noviembre y diciembre de 2021).

y laborales se ponen en juego, junto a las tradiciones e historicidad propias de cada una, para conformar una comunidad específica. Analizamos a las comunidades ferroviarias de Laguna Paiva y San Cristóbal como entramados laborales, sociales, de clase, de género, contruidos en torno al mundo del trabajo en sus talleres ferroviarios. Sostenemos que las condiciones materiales en las que se desarrolló el trabajo en esos talleres ferroviarios desde las primeras décadas del siglo XX generaron la conformación de identidades obreras particulares, asociadas a oficios variados relacionados con el mantenimiento de la estructura de los trenes (carpinteros, señaleros, ajustadores, herreros, caldereros, pintores, guardas, etc.) y a profesiones singulares que eran las necesarias para el funcionamiento del sistema ferroviario (maquinistas, foguistas). Existe un imaginario social, sindical que representa a este mundo laboral exclusivamente ocupado por varones y esto corresponde a la realidad de los talleres ferroviarios de la Argentina entre sus inicios y finales del siglo XX.⁵ Se ha conformado una masculinidad ferroviaria que estudiaremos en esta tesis y que tensionaremos con la presencia de mujeres trabajadoras en la administración de los talleres, tanto de San Cristóbal como de Laguna Paiva. Entonces, pondremos en discusión desde la perspectiva de género las configuraciones del empleo ferroviario y problematizaremos la profesión ferroviaria masculina, las maneras en que se construyó el trabajo ferroviario de los varones y las prácticas asignadas a las mujeres tanto en el mundo laboral como en los espacios domésticos.

Los conocimientos del trabajo ferroviario constituyeron un capital significativo de los obreros que adquirieron en el lugar donde transitaban sus días laborales, en las escuelas técnicas, en las instituciones sindicales y mediante la transmisión generacional de la experiencia ferroviaria. Así, las familias obreras eran un colectivo en el que la mano de obra ferroviaria se reproducía, abuelos, padres, hijos e hijas ferroviarios/as eran quienes componían la clase obrera de estas comunidades en las que todos sus integrantes de alguna manera estaban relacionados con el universo ferroviario. Es pertinente entonces

⁵En la administración de Talleres San Cristóbal desde la inauguración de las oficinas administrativas en 1943 ingresaron dos mujeres al trabajo. Antes del golpe cívico militar de 1976 ingresaron alrededor de 15 mujeres en las oficinas administrativas. En Laguna Paiva nunca trabajaron mujeres hasta el ingreso en 1975 de tres mujeres en sección almacenes.

A diferencia del trabajo administrativo femenino, en talleres San Cristóbal ingresaron desde 2019 mujeres a desempeñar tareas en las áreas de tornería, reparación, estación, entre otros espacios de producción que históricamente estaban destinadas al trabajo masculino.

y necesario estudiar desde la historia regional y local las prácticas, identidades de las comunidades ferroviarias de San Cristóbal y Laguna Paiva en una coyuntura temporal significativa y conflictiva, 1961. La huelga se convierte en un objeto de estudio por los significados que las comunidades le asignaron. En diálogo con la construcción identitaria ferroviaria de las comunidades es que el conflicto de 1961 es retomado por los actores para explicar un derrotero de experiencias de organización como también de desmovilización en una temporalidad que muta entre las décadas de 1960 y 1990. Nuestro propósito no es estudiar la huelga ferroviaria como un episodio más de combatividad gremial nacional sino que problematizaremos el conflicto de 1961 al situarlo y explicarlo como parte de un proceso histórico de identificación de las comunidades con el ferrocarril. Nuestro estudio de una huelga nacional sostenida por 42 días privilegia las maneras en que las familias obreras de las comunidades ferroviarias gestionaron estrategias para sobrevivir, para organizarse cotidianamente mientras no existía el trabajo ni el salario. Los momentos de tensión social, como 1961, son coyunturas nodales para visibilizar la trama comunitaria ferroviaria existente, al ser situaciones en las que las personas deciden actuar movilizadas por diferentes razones pero enmarcadas en identificaciones colectivas.

Pensamos que el derrotero de luchas que el movimiento obrero ferroviario protagonizó durante el siglo XX permitió arraigar en San Cristóbal y Laguna Paiva una identidad ferroviaria combativa, defensora de las condiciones de trabajo y salario, de la idoneidad del oficio, de la profesionalización de los saberes, de la “Familia ferroviaria”. En estos espacios podemos trazar relaciones significativas en un período de larga duración que abarca las trayectorias de trabajadores, trabajadoras y de comunidades que han visto cambios y continuidades en sus dinámicas sociales, económicas e identitarias en la segunda mitad del siglo XX.

El concepto de comunidad ferroviaria que construimos para estudiar la dinámica social presente en San Cristóbal y Laguna Paiva tiene que ver con la necesidad de explicar la trama social particular construida en torno a los talleres ferroviarios como lugar de trabajo y escenario de relaciones de producción y de sociabilidad. Esto no supone dejar de considerar que históricamente el Estado Nacional como empresario ferroviario articuló relaciones patronales con los trabajadores, sus familias y sindicatos y que bajo formas paternalistas de dominación se implementaron acciones de coacción y consenso para conformar las familias ferroviarias al calor de la necesidad económica de la primera mitad del siglo XX. No desconocemos que la existencia de las comunidades

ferroviarias que estudiamos tienen estos orígenes pero no proponemos una mirada desde arriba, desde quienes han gestionado su funcionamiento o guiado las pautas de gestión, sino que estudiamos la dinámica interna, a los sujetos que en 1961 le dieron carnadura a estas tramas sociales en un contexto histórico particular que abrió problemas y temas relacionados con la articulación del ferrocarril a las comunidades en las décadas siguientes.

El sistema de transporte que hasta 1961 sobrevivía, pese a los vaivenes de las políticas económicas y a los fracasados proyectos de modernización, era una fuente laboral importante y el empleo en el ferrocarril era considerado seguro y con un sueldo digno. Pervive un imaginario social anclado en la familia ferroviaria como protagonista del desarrollo del sistema ferroviario. El hogar proletario como baluarte y la familia extendida, colectiva que identificaba a quienes estaban relacionados con el trabajo en el ferrocarril. Además la idoneidad de los trabajadores era un valor importante sostenido desde las organizaciones sindicales defendiendo la educación y acreditación de conocimientos y creando escuelas. De esta manera, familia, educación y trabajo se presentaban articuladamente. Estos elementos asociados al desarrollo social, cultural y representativos de significados colectivos asignados por las comunidades se tensionaron cuando las políticas del gobierno nacional de Frondizi cuestionaron e impactaron sobre valores consensuados y positivos del mundo ferroviario. Lejos de hacer caso al relato armonioso y natural de las comunidades es que existen consensos colectivos que vamos a problematizar como también matizar la idea de que todos los habitantes de las localidades se identificaron positivamente y naturalmente con el universo ferroviario. Existieron mecanismos de imposición de valores y prácticas que tienen que ver con la impronta de la actividad ferroviaria en los espacios y que así como analizaremos los elementos que nos permiten encontrar una cultura obrera y ferroviaria también tendremos en cuenta aquellos que se enfrentaron o no legitimaron la causa ferroviaria.

Es importante estudiar a estas comunidades ferroviarias porque se expresan situaciones, prácticas, experiencias de una manera singular que tiene que ver con el impacto de las políticas anti-ferroviarias en la vida cotidiana y en la historia construida. La huelga de 1961 entonces, no es un problema de los ferroviarios, sino de toda la comunidad. Eso nos permite entender por un lado, que las políticas desarrollistas impactan sobre una historia construida alrededor de los talleres ferroviarios. Por otro lado, que el nivel de violencia y la forma de sostener el paro en los escenarios locales tienen sentido por esa historia previa, que sus habitantes internalizaron como parte de su forma de vida.

Además, esas jornadas de huelga integran una periodización que los trabajadores y sus familias construyen para explicar el ferrocidio de la década de 1990.⁶

Explicamos el proyecto desarrollista diseñado por el gobierno frondizista para analizar los efectos que sus políticas tuvieron en la cultura y cotidianeidad del trabajo ferroviario. Sostenemos como parte de nuestras hipótesis que las medidas en materia de transporte ferroviario encaradas por el gobierno nacional de Arturo Frondizi en 1961 impactaron y tensionaron la estructura social, económica y cultural de estas comunidades ferroviarias. También que, durante ese paro el gobierno nacional habilitó un proceso de militarización de las fuerzas policiales, de elaboración, prueba y perfeccionamientos de dispositivos de control social por parte de las fuerzas de seguridad en un contexto de represión estatal contra la sociedad civil que cuestionaba la figura de Frondizi y sus decisiones en pos de favorecer la injerencia de las Fuerzas Armadas. La creciente militarización del conflicto y su impacto regional contribuyen a explicar el alcance del bagaje teórico relacionado con la Doctrina Francesa y el Plan CONINTES puestos de manifiesto durante el paro porque las normativas oficiales disponían la creación de instituciones de seguridad y control acordes a estos supuestos. Esta represión estatal fue una condición necesaria para avanzar en el modelo de acumulación del capital del desarrollismo. Además, como analizamos en esta tesis, las medidas represivas del gobierno y las políticas ferroviarias del Ministerio de Obras y Servicios Públicos fueron materia de debates en el senado de la Nación, interpelaciones a los ministros del gabinete y pedidos de informes sobre las jornadas de represión en Laguna Paiva constituyeron temas de discusión en el recinto y orientaron las repercusiones del conflicto.

La huelga de 1961 fue el resultado del estado de situación de una empresa ferroviaria desgastada estructural y administrativamente, que evidenciaba las consecuencias de la ausencia de políticas ferroviarias para resolver los problemas de infraestructura y déficit en los que coincidían el gobierno y los gremios del riel desde la nacionalización. La intención de instalar el “problema ferroviario” en la agenda política no estuvo acompañado de un proceso para consensuar soluciones sino que se convirtió en una

⁶ Nos referimos a la manera de significar el proceso de lucha ferroviaria de las comunidades en las décadas de 1960 y 1970 con relación a las realizadas frente al cierre neoliberal del menemismo en los años 90. El Ferrocidio corresponde a un concepto presente en Juan Carlos Cena (2009).

Batalla del Riel sostenida en los discursos oficiales que no colaboró en resolver los problemas acuciantes al transporte ferroviario pero que alimentó diferentes imágenes desprestigiando al ferrocarril argentino, a sus trabajadores, a los sindicatos, a los oficios y profesiones. Comprobamos que lo significativo de la huelga fue el impacto simbólico que la campaña publicitaria antiferroviaria del gobierno tuvo en la memoria de los trabajadores y sus familias quienes historizan la crisis del sistema ferroviario argentino otorgándole a las políticas de Frondizi el lugar fundacional. Además, el gobierno se encontró frente a una resistencia obrera (que abarcó a las familias) superior a la prevista, desbordando incluso a las propias conducciones sindicales. La represión desatada sobre las familias obreras reflejó la crudeza de los planes económicos ferroviarios del desarrollismo en el gobierno como antesala de los que durante las décadas siguientes se encargaron de desgastar el sistema ferroviario como también desmoralizar a las familias obreras. Entonces, poner el eje en las comunidades permite periodizar sus historias y encontrar en los significados de la huelga de 1961 explicaciones a sus prácticas e identidades.

Las políticas del desarrollismo en el gobierno se relacionaron con un discurso político centrado en algunos ejes que nos interesan desarrollar en la tesis porque constituyeron el inicio de un escenario político adverso al sostenimiento de la industria ferroviaria. El déficit de la Empresa de Ferrocarriles Argentinos como empresa enemiga de la nacionalidad, el ferrocarril como factor de atraso y no de desarrollo nacional, los trabajadores ferroviarios ociosos, vagos y enemigos del progreso nacional, principios destacados en las enunciaciones del ejecutivo nacional, también formaron parte de la prensa oficial que el gobierno diseñó para acompañar sus prácticas concretas y difundir en los medios de comunicación. Sobre estos ejes, las entidades sindicales ferroviarias elaboraron un conjunto de argumentos para defender y sostener sus medidas de fuerza. Además, y aquí creemos radica lo significativo de nuestro aporte: en la memoria individual y colectiva de los trabajadores ferroviarios persisten consideraciones y reflexiones sobre esos discursos. En este sentido, nuestra tesis alimenta las inquietudes sobre la necesidad de bucear en los significados de las luchas, al trabajar con las memorias de los trabajadores y sus familias es que problematizaremos sobre las representaciones que sobre la huelga de 1961 se han construido (Camarero, Pozzi, Schneider, 2001). ¿Triunfaron las comunidades ferroviarias? ¿Las acciones que sostuvieron colectivamente son evidencias de triunfos? Si sostenemos que las políticas de racionalización del gobierno de Frondizi son el comienzo del proceso de

desmantelamiento del sistema ferroviario y las memorias ferroviarias se enfrentan al trauma del cierre de los 90': ¿la huelga de 1961 puede leerse en clave de fracaso? ¿Para quienes?

El conflicto de 1961 es revivido por sujetos que también se han visto atravesados por el proceso del cierre de los talleres ferroviarios en la década de 1990, de ahí que atendamos a la acción cualitativa de historizar las experiencias y trayectorias de vida en función de las consecuencias que determinadas políticas económicas y ferroviarias tuvieron en las historias concretas de los sujetos. Incorporar la dimensión de largo aliento de la conflictividad ferroviaria es un elemento para poder explicar los recuerdos que los sujetos comparten desde un presente de la comunidad resultado de los embates del pasado.⁷

Entendemos que los momentos de movilización popular vividos en estas localidades en los períodos de racionalización y privatización del ferrocarril de la segunda mitad del siglo XX responden al arraigo de identidades individuales y colectivas conformadas en un proceso histórico previo. Nos interesa preguntarnos por las maneras en que los sujetos de estas comunidades se apropiaron del territorio y se identificaron con él como ferroviario. Aquí también es que creemos necesario desnaturalizar los procesos de conformación de comunidades armoniosas, y poder estudiar los conflictos y tensiones entre los actores sociales locales y las maneras de identificarse o no con una comunidad ferroviaria. De esta manera, es que identificamos y explicamos las acciones del gobierno provincial, de las instituciones policiales, del comercio, del magisterio de estas comunidades con relación a pertenecer a pueblos trabajadores. ¿Cómo jugaron las relaciones políticas cuando la clase obrera ferroviaria y su familia sostuvieron un paro

⁷No desconocemos, y lo hemos explicado anteriormente, que el proceso de desguace del sistema ferroviario argentino es largo y complejo. Entre las políticas antiferroviarias del frondicismo y las del menemismo se implementaron medidas tendientes a reducir el sistema ferroviario, a achicar el gasto público de las empresas estatales, a fortalecer discursos antiobreros. Diferentes actores civiles, militares, sindicales, empresariales, formadores de opinión, son responsables del cierre de las fuentes laborales de los años 90'. En esta tesis vamos a privilegiar períodos, acontecimientos, personas, planes ferroviarios con los que nuestros entrevistados explican el proceso de desguace del sistema, los momentos históricos por ellos identificados en sus relatos. Nos ocuparemos de problematizar también las ausencias, los periodos que no son mencionados en sus testimonios como fundamentales o significativos como parte de la historia ferroviaria que desde el presente relatan.

por tiempo indeterminado? Las declaraciones de solidaridad con la causa ferroviaria de las instituciones de estas localidades, ¿se traducen linealmente en identificaciones con una identidad ferroviaria?

Nuestra indagación de las comunidades ferroviarias incorpora otras dimensiones al análisis de la historia obrera. Consideramos que el trabajo femenino y la organización sexual del trabajo son aspectos importantes para comprender el funcionamiento de estas comunidades. Con relación a esto, analizamos las normativas respecto al género presentes en los sindicatos del riel como también las relaciones significantes de poder que se tejieron en los gremios y en los lugares de trabajo. Nos moviliza entonces problematizar las representaciones presentes en las fuentes sindicales y en los discursos de la época referidos a las masculinidades y feminidades.

La impronta del lugar de trabajo como generador del salario que sostenía a la mayoría del pueblo, del varón como proveedor de la familia, de las mujeres fuera del espacio laboral (¿visible, legítimo, dominante?) pero organizadoras de los hogares y trabajadoras no remuneradas genera un escenario social donde se hace necesario cruzar las perspectivas de clase, género para estudiar las formas en las que se daba ese juego de la sociabilidad como también las características de la vida de las familias obreras. El lugar de trabajo mayoritariamente masculino debe tensionarse con la presencia de mujeres trabajadoras en las oficinas administrativas de los talleres santafesinos. La incorporación de ellas en tareas administrativas tiene antecedentes en San Cristóbal en la década de 1940 cuando dos mujeres accedieron al trabajo. En las décadas de 1970 y de 1980 ingresó personal femenino no solo en San Cristóbal sino en Laguna Paiva, corresponde que no dejemos pasar estas situaciones laborales porque es necesario explicarlas condiciones de ingreso, las características de su trabajo, las relaciones laborales con los varones y la ausencia de esta referencia en los testimonios de los obreros ferroviarios. Nuestra preocupación por problematizar el olvido de la memoria masculina sobre el trabajo femenino tiene que ver con reponer la complejidad de un mundo laboral que se naturalizó como masculino. Consideramos que si bien la presencia de mujeres trabajando en las oficinas aumentó en la década de 1970 hemos hallado su existencia y es necesario que la estudiemos porque esas trabajadoras testimoniaron sobre sus experiencias, sobre su vida cotidiana dentro de familias obreras, sobre las maneras en que construyeron sus identidades ferroviarias y las formas en que sus biografías se vieron impactadas por el derrotero de lucha ferroviaria.

La organización de la tesis que presentamos a continuación responde al abordaje de nuestro objeto de interés: las comunidades ferroviarias de Paiva y San Cristóbal. La primera parte recorre una introducción, recupera las motivaciones para investigar sobre las comunidades ferroviarias. Expone el plan de tesis, las hipótesis, objetivos y las definiciones teórico- metodológicas que sostienen el escrito. Además, en esta primera parte nos ocupamos de dar cuenta del trabajo de investigación realizado en el que definimos, construimos y reflexionamos sobre nuestro objeto de conocimiento, en pos de reflejar las tensiones entre nuestras preocupaciones e intereses por hacer inteligible una historia y construir un discurso historiográfico.

La segunda parte se divide en tres capítulos: 4. Comunidades, sujetos, espacios y trabajo ferroviario, 5. La huelga ferroviaria de 1961 en el espacio santafesino. Las comunidades en paro, 6. Los sentidos de la lucha. El capítulo 4 desarrolla las características del trabajo ferroviario en los talleres de San Cristóbal y Laguna Paiva, situando a los sujetos varones y mujeres que componen la trama social objeto de nuestro estudio. La selección de los Talleres ubicados en la provincia de Santa Fe: Laguna Paiva y San Cristóbal perteneciente, en 1961, al Ferrocarril Belgrano se debe a la importancia que estos tenían para el sistema ferroviario nacional porque fueron dinamizadores económicos de la región litoral y establecimientos claves para el funcionamiento de comunidades locales. Explicamos la importancia de estos espacios ferroviarios en la economía santafesina y en el sistema ferroviario nacional no solo por las dimensiones de sus instalaciones, sus secciones, la cantidad de mano de obra que trabajaba sino por la conformación en sus espacios de una clase obrera con saberes específicos y singulares para el trabajo ferroviario. La vida laboral en los talleres implica atender a la transmisión de la experiencia entre los y las trabajadores como también a los vínculos de aprendizaje fuera del lugar de trabajo. De esta manera, consideramos que estudiar a la clase obrera supone un abordaje complejo, porque no se trata de indagar en los trabajadores activos en el período en cuestión sino que se trata de estudiar todas las experiencias, aquellas que nacen en las relaciones de producción y también, las que se inician en la familia, como unidad analítica primaria (Camarero, Pozzi y Schneider, 2001). De esta manera es que nuestro objeto de estudio, las comunidades ferroviarias son el resultado de la dinámica entre el lugar de trabajo, el territorio físico, con sus espacios y las experiencias de los sujetos habitando, trabajando, luchando, existiendo. Una vez desentrañados esos vínculos, indagamos en la dinámica interna de los actores identificando los sujetos

sociales de los talleres, las redes sociales presentes y la cultura conformada siguiendo los tópicos que indican los niveles de profesionalización y jerarquización del trabajo (atendiendo a las relaciones laborales entre patrones y obreros, y entre obreros al interior de los talleres), la composición social y cultural de la mano de obra (identificando lazos de parentesco, afectivos y de valor a fin de jerarquizar su influencia en la determinación del conflicto), y en íntima relación con eso, las masculinidades y el trabajo femenino en la administración de los talleres.

Nos preguntamos por las memorias del trabajo presente en quienes han transitado su vida laboral en el ferrocarril, y los elementos constitutivos de sus identidades ferroviarias; el tratamiento de los testimonios orales nos permitirá reconstruir las trayectorias de vida y de trabajo.

El capítulo 5 se dedica a situar el conflicto de 1961 como el momento histórico significativo para encuadrar las maneras de lucha, de sobrevivencia, de organización de las comunidades. En tal sentido, explicamos las políticas ferroviarias del gobierno nacional de Arturo Frondizi, dando cuenta de los planes y medidas referidas a la reestructuración ferroviaria. Atendemos a los actores políticos más influyentes del gobierno como también a las tensiones y debates entre legisladores nacionales y provinciales sobre las medidas llevadas a cabo por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y las consecuencias de las mismas en los espacios santafesinos. También, desentrañamos las opiniones y posturas que sobre el “problema ferroviario” tenían los dirigentes políticos para poder explicar el éxito de la represión y el fracaso de una solución duradera a las falencias del sistema ferroviario, falencias que tanto actores sindicales como del gobierno acordaban.

Analizamos la huelga nacional, la organización gremial, las declaraciones y elaboración del plan de lucha. Tensionamos las preocupaciones de la dirigencia sindical nacional con los problemas concretos de las familias ferroviarias santafesinas para explicar las organizaciones de base, las acciones colectivas de las mujeres paivenses como ejemplo de la autonomía de las comunidades ferroviarias para administrar recursos y personas para defender el trabajo ferroviario y su existencia como espacio económico y social. Analizamos las repercusiones de la huelga en el espacio local y precisamos el despliegue de la represión de las fuerzas de seguridad sobre Laguna Paiva lo que fortalece nuestra hipótesis de que durante el conflicto que estudiamos se elaboraron, probaron y perfeccionaron dispositivos de control social por parte de las fuerzas de seguridad en un contexto de represión estatal contra los civiles.

Explicamos las repercusiones de esta huelga en el sindicalismo nacional ferroviario, las maneras que tuvieron para interpretar los acontecimientos paivenses, las tensiones entre los relatos sindicales nacionales y los testimonios de los protagonistas de la huelga en los espacios que estudiamos.

En el sexto capítulo, que denominamos “Los sentidos de las luchas ferroviarias”, estudiamos las memorias del conflicto que conviven en las comunidades. También, las maneras en que los ferroviarios y ferroviarias historizan el pasado, explican el significado de la huelga de 1961 para la historia ferroviaria. Situamos a las memorias en el presente de crisis del sistema ferroviario nacional, analizando los relatos ferroviarios para estudiar las maneras en que se explica la historia de las comunidades en un contexto de desestructuración del sistema ferroviario. También, analizamos las instituciones y espacios que se ocupan de la memoria y las características que asume la exposición pública del patrimonio ferroviario paivense y sancristobalense.

El capítulo 7 condensa un cierre y reflexiones finales que permiten recuperar los objetivos propuestos, las hipótesis sostenidas, las contribuciones vertidas al campo historiográfico y los temas pendientes.

2. Definiciones teórico metodológicas

2.1. Comunidades ferroviarias santafesinas: construcción del objeto de investigación.

El trabajo en los talleres, en las estaciones, en las vías, en las locomotoras de quienes vivieron en Laguna Paiva y San Cristóbal se convirtió en la labor principal de sostén económico de generaciones de familias obreras entre fines del siglo XIX y la segunda mitad del siglo XX. El trabajo ferroviario por si solo no supone la existencia de una comunidad, sino que la construcción de nuestro objeto de investigación pivotea en el empleo ferroviario como generador de vínculos complejos entre las personas que viven en los espacios de San Cristóbal y Paiva y como elemento que permea todos los vínculos sociales existentes. Además, el ferrocarril como objeto dispara un abanico de representaciones en quienes habitaron los espacios. Como ya adelantamos, nuestra consideración de comunidad ferroviaria refiere a una comunidad de varones y mujeres que crean, articulan, reproducen y ponen en tensión prácticas sociales, de clase y de género relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario y la existencia del ferrocarril, porque este concepto nos permite acercarnos al mundo de la clase obrera complejo, poroso para poder indagar en las múltiples dimensiones de la vida cotidiana. No podemos simplificar el estudio de un colectivo obrero solamente a sus expresiones públicas (una huelga), o a sus prácticas dentro de los lugares de trabajo, o a sus participaciones políticas y sindicalizadas, porque consideramos que aquello que aún está mejor registrado en las fuentes o que resuena con mayor importancia en las historias de las comunidades no puede explicarse si no se indaga en la cultura obrera, que “se manifiesta a través de la participación del movimiento obrero en las actividades colectivas propias de la clase y en su interacción cotidiana en los lugares de trabajo y de vivienda”(Pozzi, P. y Schneider, A. ,2000.p.23).

Es decir, la huelga ferroviaria de 1961 tiene sentido historiográfico con relación al estudio de la comunidad, al complejizar los escenarios cotidianos, espacios construidos por la acción humana significados relacionados a la labor ferroviaria, atravesados por consensos y conflictos propios de la dinámica social en configuraciones sociales marcadas por la edad, el género y la clase.

La noción de comunidad nos permite analizar la manera en que se originaron y las formas en que se manifestaron intereses compartidos entre sus integrantes, las

características de una historia en común, de elementos culturales similares y espacios geográficos referentes (Lobato,2020), estos últimos necesarios para situar las experiencias concretas. Posiblemente las historias comunes que entre los habitantes varones y mujeres se han construido en estos pueblos tienen que ver con orígenes signados a la presencia de las vías y la llegada de las locomotoras con diferentes objetivos en las localidades. Nos ocuparemos de rastrear los momentos que funcionan como aglutinantes de la historia común, en este sentido, existe una estrecha relación entre el desarrollo ferroviario, el urbano, económico e institucional que explicaremos. Además, no es menor la producción cultural asociada a la literatura y a la fotografía, que se relaciona con el elemento ferroviario, como tampoco lo son los relatos orales que se articulan en función de la geografía de los trenes para contar historias y anclar anécdotas. Estas expresiones tienen orígenes en la primera mitad del siglo XX y en las décadas de crisis del sistema ferroviario se sostienen desde ámbitos de resguardo patrimonial gestionados por los integrantes de las comunidades.

2.2. Objetivos

De acuerdo a lo antedicho, los propósitos de esta investigación se orientan hacia un horizonte general que se ocupa de analizar las comunidades ferroviarias de Laguna Paiva y San Cristóbal como entramados laborales, sociales, de clase, de género, contruidos en torno al mundo del trabajo en sus talleres ferroviarios. También, explicar el proyecto desarrollista diseñado por el gobierno frondicista para analizar el impacto que sus políticas tuvieron sobre los espacios ferroviarios locales y en la cultura y cotidianeidad del trabajo ferroviario.

Enfocando la mirada hacia el desarrollo del objeto de investigación, específicamente nos proponemos explicar las características del conflicto ferroviario de 1961 y sus particularidades regionales; reconstruir las prácticas de sociabilidad que los sujetos sociales construyeron en estas comunidades y explicar las dinámicas familiares y las prácticas de lo masculino y femenino que permearon la vida cotidiana. También recuperamos las experiencias y las memorias ferroviarias de los sujetos paivenses y sancristobalenses para indagar en los significados de la lucha de 1961

2.3. Marco teórico metodológico

Existe un horizonte teórico en esta tesis que son los aportes de los historiadores marxistas británicos que incursionaron en diversos estudios basados en la lucha de clases desde una perspectiva conocida como historia desde abajo. Thompson (1978) y Hobsbawm (1987) contribuyen al análisis de la clase trabajadora, ampliando el campo de abordaje sobre el movimiento obrero no reducido a las instituciones y organizaciones. La clase obrera se presenta como protagonista activo de la historia privilegiando sus experiencias, acciones, mundo simbólico y conciencia de clase; este aspecto constituye el principal elemento conformador de la clase, en detrimento del esquema “base/superestructura”. De la misma escuela historiográfica tomamos el concepto de cultura que elaboró Raymond Williams (1980), basándonos específicamente en la noción de estructura de sentimiento, es decir, las experiencias sociales de un grupo definido, sus percepciones y valores propios, que forman parte de una forma de vida.

Tomamos el concepto de clase formulado por Edward Thompson (1978) porque la condensación de las relaciones reales, históricas de los sujetos en estos espacios locales ferroviarios que nosotros estudiamos nos permiten explicar las pautas en sus relaciones, sus ideas, sus instituciones. El estudio de Catherine Hall (1990) sobre Samuel y Jemima ilumina las diferentes maneras en las que varones y mujeres vivían sus experiencias de clase en la Inglaterra del siglo XIX. Las influencias de esta perspectiva en esta tesis tiene que ver con advertir que las condiciones históricas de dominación femenina se enraízan a historias contadas desde los patrones del patriarcado por lo tanto se torna indispensable “Nombrar, identificar, medir la presencia de mujeres en lugares, instancias y papeles que les son propios” (Farge,1986) para avanzar en la explicación de la desigualdad porque como sostiene la investigadora “el reparto no es nunca neutro”(p.88) y esto permite complejizar nuestro estudio de las comunidades ferroviarias.

Pensamos en las maneras en que los trabajadores ferroviarios de estas comunidades articularon una identidad común, en qué consistieron sus experiencias como también, qué tipo de conciencia de clase emergió en el contexto histórico del conflicto ferroviario de 1961 en estos espacios santafesinos. Resulta significativo para nuestra tesis recurrir a los investigadores locales que han retomado a los marxistas británicos. Para Pozzi y Schneider el periodo entre 1955 y 1976 presentaba características de movilización

social que sostenía la existencia de una cultura obrera fuerte. La tesis de Schneider (2005) plantea que es necesario tener presente el desarrollo de la clase como fenómeno social para explicar los estallidos sociales de la década de 1960 como parte de un proceso histórico y no como una respuesta al contexto político y económico desfavorable. En la construcción histórica de la clase se gesta una cultura obrera como resultado de la integración familiar de nuevas generaciones obreras a la existencia previa. Los ferroviarios con una tradición sindical fuerte, integraron un movimiento ferroviario combativo, contaban con un sistema de transmisión de las prácticas laborales y gremiales en el lugar de trabajo y en los sindicatos. Construyeron su identidad de clase no solo por estas razones, sino que la cultura obrera aprehendida en la familia obrera y reproducida en los ámbitos de sociabilidad es necesario de ser estudiada con relación a sujetos reales y a lugares y tiempos determinados. Así, recuperamos esa subcultura, al decir de James Petras (1981), que une a la clase obrera independientemente de la organización formal, que abarca parentesco, vecindario, lugar de trabajo y clubes sociales. Estas experiencias en común separan a la clase obrera de la 'clase política'. Estas diferencias se manifiestan en formas distintas de expresión, y fundamentalmente en la noción de compañerismo, que surge de compartir la vida cotidiana, los eventos sociales, las tragedias, los eventos deportivos (Pozzi, y Schneider, 2000).

Las comunidades existieron, fueron creadas, reproducidas por sujetos que dotaron de sentido sus prácticas en los espacios locales, consensuaron normas, rituales, significados que necesitan ser problematizados para explicar el funcionamiento de estos entramados sociales, de clase, permeados por el género en el momento del conflicto de 1961. El trabajo, los sindicatos, el hogar como espacios en los que se relacionan hombres y mujeres serán estudiados imbricados, como parte de la necesidad de explicar la dinámica de la comunidad. Si estudiamos a los varones ferroviarios en sus lugares de trabajo, en los talleres eso supone que estudiemos también sus prácticas en los hogares y en el sindicato. Plantearemos el poder de los sindicatos en el momento político de 1961, al respecto tomaremos los aportes de John Womack (2007) para pensar en las posiciones estratégicas de los obreros para negociar, no solo con relación a su fuerza obrera para realizar una medida de fuerza sino advirtiendo el poder dentro del sistema de mercado, la importancia de los sindicatos ferroviarios en el contexto político y económico del gobierno de Frondizi. Responderemos a los interrogantes sobre las medidas ferroviarias proyectadas por las autoridades para analizar también si la

industria ferroviaria tenía importancia en la agenda económica del gobierno nacional. Además, nos ocuparemos de estudiar cuales fueron las medidas que la dirigencia sindical acompañó y si las mismas representaban las necesidades de las bases. Estas problemáticas las analizamos desde la perspectiva local para contribuir con una explicación más compleja que advierta las relaciones de poder dentro del movimiento obrero ferroviario y desnaturalice la homogeneidad al interior del colectivo de trabajadores a la hora de sostener el paro. También, para repensar la relación Estado-sindicatos en un contexto de replanteos sobre la organización de la Empresa de Ferrocarriles Argentinos (EFEA), de modificaciones en el sistema ferroviario y de crecimiento de la violencia estatal sobre los trabajadores.

Los lugares asociados al andar cotidiano, al trabajo en los talleres ferroviarios, el tránsito diario por los barrios ubicados entre las vías, son espacios desde y en los que los sujetos de Laguna Paiva y San Cristóbal se pensaron, subjetivaron sus prácticas y habitaron los espacios. Poder investigar aquello que marcó la vida para algunos sujetos y no para otros supone delimitar, tiempo y espacio para explicar la dinámica social y los efectos que los procesos y problemas locales han tenido en la constitución y reconstitución de las identidades individuales y colectivas que le dan sentido a la historia⁸. La opción metodológica de la historia local nos permite atender a la construcción de las identidades. Aquí adherimos a los planteos de Bandieri (2007), Bonaudo (2008), Fernández (2007) que han trabajado sobre las redefiniciones de lo regional y lo local privilegiando los espacios humanos y las relaciones sociales como elementos dinámicos y constitutivos para leer los procesos históricos afincados a determinados recortes espaciales. Este posicionamiento tiene que ver con la renovación de la forma que la historia tenía de abordar lo social que, desde las últimas décadas del siglo XX, se plantea revisando las conceptualizaciones de lo regional como algo rígido a visiones que coloquen el énfasis en la región como una construcción humana e histórica.

Con relación a la importancia de complejizar el abordaje de las comunidades ferroviarias y del trabajo en el ferrocarril es que la incorporación de la perspectiva de género enriquece nuestra tesis al recuperar los aportes teóricos feministas sobre la

⁸En la segunda parte de la tesis explicaremos que decidimos trabajar con las memorias del conflicto para atender a las formas de registrar las experiencias de los trabajadores y sus familias. Esto supone poner en tensión fuentes escritas y orales.

relación de género y trabajo. En primer lugar, reflexionar sobre un tratamiento de fuentes que reponga las relaciones de género, y en ellas visibilice la agencia femenina e integre la masculinidad se erige como punto de partida en esta tesis que tiene entre sus preocupaciones hurgar en las fuentes para romper el silencio sobre las mujeres (Perrot, 2009).

Atendiendo a los elementos que constituyen y determinan las acciones de las mujeres en el espacio público es que los aportes de Temma Kaplan (1982) sobre la “conciencia femenina” nos parecen indispensables en nuestra tesis para explicar las acciones femeninas en la huelga de 1961. Además, consideramos que la necesidad de problematizar las dinámicas laborales, sociales y sexuales puestas en juego en los espacios de trabajo hace necesario que recurramos a las investigaciones de Klubock (1992) que atienden a la construcción histórica y situada de las relaciones de género.

Los abordajes locales que retoman estudios de otras latitudes para pensar la articulación género y trabajo (Lobato, 2001, 2007, 2008; Barrancos, 2008, 2010; Jelin, 1978, 1991, 2010) denotan los esfuerzos pioneros que han sentado un precedente significativo en las ciencias sociales para repensar y proponer nuevas aristas en el estudio de las mujeres, la familia y el trabajo femenino en la clase obrera (Queirolo, 2008, 2020; Pita, 2020; Scheinkman, 2021; Palermo, 2007, 2020, 2021; Andújar, 2016, 2022; D’Antonio, 2000, 2020; Aguilar, 2020; Agostini, 2019).

Privilegiamos tres cuestiones que estudiamos en la segunda parte de la tesis, por un lado el trabajo doméstico como constitutivo de la cotidianeidad de los hogares ferroviarios que problematizamos como parte de la dinámica de la familia ferroviaria. En segundo lugar, el trabajo femenino en los talleres ferroviarios hallado para visibilizar, desnaturalizar y complejizar el mundo laboral ferroviario reducido y asignado socialmente a los varones. En tercer lugar, las prácticas y representaciones sobre las masculinidades y femineidades presentes en los discursos de la época, en los testimonios orales, como las formas de materializar la división sexual del trabajo.

2.3. a. Contribuciones de la historia social e historia oral

La historia oral es aliada de la historia social en pos de poder bucear en las experiencias de las personas –aprehendidas a partir de sus relatos— que pueden mostrarnos marcas temporales que tienen que ver con su historia vivida y no necesariamente coincidir con la historia estudiada. Los testimonios orales como fuentes construidas por nosotros

historiadores son valiosos para acercarnos al mundo real de la experiencia humana en el pasado, “los recuerdos orales abren al historiador un panorama para la comprensión de la subjetividad de la experiencia humana (...)” (Adleson, Camarena, Iparraguirre, 2008, p.39). El sentido de estudiar las historias de las comunidades radica en poder articular las narrativas locales y nacionales en un discurso que privilegie las experiencias de los sujetos y que posibilite problematizar tiempo, espacio y cotidianeidad para poder hacer comprensible el espacio social que históricamente una determinada comunidad construyó. Un abordaje tal, se constituye en un desafío para el historiador, al interpelar su sensibilidad, al provocar indagar en los significados y no solo en los acontecimientos. Como dijimos anteriormente, las comunidades son el resultado de las experiencias de sus integrantes, de los varones y mujeres que compartieron con nosotros sus recuerdos, que volvieron a pensar sobre sus vidas a partir de nuestras preguntas e inquietudes.

La historia social nos asiste en el estudio de las prácticas de reproducción que las comunidades realizaron de ciertos valores preexistentes que los vemos reflejados cuando estalla el conflicto de 1961 y son reivindicados por los trabajadores frente al discurso de racionalización ferroviaria del gobierno. Esto es importante de considerar porque el tipo de política económica que plantea el proyecto Desarrollista y la agenda de problemas a resolver sobre el sistema ferroviario impactaron en la lógica de funcionamiento histórico de las comunidades. No sólo nos interesa explicar la ruptura económica resultado de la clausura de ramales y de la indemnización de trabajadores sino también analizar los impactos que estas políticas tuvieron en las identidades ferroviarias construidas por los sujetos. El gobierno nacional en 1961 cuestionó, demonizó al tren y a los trabajadores como parte de su lucha contra el déficit de las empresas estatales, estudiamos entonces las consecuencias que esto tiene en la memoria colectiva construida en torno al trabajo ferroviario. Estudiar las trayectorias de trabajadores y trabajadoras ferroviarias en estas comunidades es significativo para explicar las condiciones del empleo, las maneras de organización de las luchas, las prácticas cotidianas de sociabilidad y las tensiones sufridas frente a las políticas ferroviarias a partir de la coyuntura que abre 1961. Las potencialidades del abordaje del conflicto ferroviario de 1961 desde la historia social y la historia oral⁹, nos permite

⁹ Coincidimos con los planteos que sostienen que la historia oral es necesaria para estudiar las prácticas, experiencias de la clase obrera, de los trabajadores de todos no solo de quienes han ejercido funciones en la burocracia sindical. Aquí adherimos a lo sostenido por Camarero,

complejizar la mirada sobre la construcción de las subjetividades obreras. Reflexionar sobre la agencia de los trabajadores y sus familias implica que miremos con ojo crítico la vida cotidiana construida por las comunidades, sus prácticas en los lugares por los que transitaban, se reunían, socializaban, militaban, disfrutaban del ocio. Además, desde la historia oral interrogar a los sujetos sobre los procesos políticos, económicos nacionales que han impactado en sus vidas los coloca como protagonistas de una historia que nos interesa explicar en su larga duración, historiando los momentos nodales entre los 60' y los 90' y buceando en los sentidos otorgados a determinados acontecimientos y recuerdos del pasado.

2.3. b. Historia local y regional. Nuevos abordajes para estudiar las comunidades ferroviarias

Los problemas que investigamos se abordan desde la historia regional para complejizar la mirada sobre la construcción de las subjetividades, que no se limitan a los recortes físicos y territoriales sino que, decimos con Sandra Fernández (2008), que la pertenencia o no a un “lugar”, un adentro o un afuera marcado por el enraizamiento a un sitio, son visiones que toman como eje el concepto de identidad y las formas de percepción. Es el enfoque de lo regional el que involucra una forma de entender la espacialidad y la territorialidad construida al calor de los procesos sociales y políticos (Fernández y Polimene, 2017). En este contexto, la ciudad, lo local, se erigen como lugares estratégicos para pensar la identidad. En ese sentido esa escala supone un recorte de fuentes que tienen que ver con los interrogantes a resolver y explicar en nuestra investigación. Además, las posibilidades metodológicas de la historia local nos permiten pensar en el largo plazo, es decir, estudiar cambios y continuidades en ciclos de protesta, en la historia de las localidades sancristobalense y paivense, resaltando esos momentos en los que una coyuntura somete a los actores sociales. Seguimos los postulados de Anacleto Pons y Justo Serna (2007), cuando plantean que, el trabajo desde la historia local, supone entender el contexto como una reconstrucción minuciosa del espacio local en el que se insertan las vidas de los sujetos que estudiamos. Entonces la historia local posibilita periodizaciones que tienen orígenes en las experiencias de las comunidades analizadas, es decir, los procesos de construcción, desarrollo, cambios,

Pozzi, Schneider, 2001.

crisis de la dinámica de una comunidad se tensionan con las periodizaciones nacionales, políticas o económicas que permiten matizar pretensiones temporales más generales.

Los relatos experienciales convertidos en fuentes en nuestro relato historiográfico se inscriben en un recorrido propio de una experiencia colectiva que reúne características singulares en un contexto de auge y crisis de la “sociedad del trabajo”. Entonces el estudio de las comunidades ferroviarias implicó un trabajo de búsqueda de fuentes y formulación de preguntas. No se trata de cantidad de fuentes sino de calidad de interrogantes y problemas que orienten las búsquedas de variados tipos de documentos convertidos en las fuentes necesarias para dar cuenta de las dimensiones de la vida social en un espacio local. Pero, como es necesario reconstruir la materialidad estructurante de las comunidades pero fundamentalmente interrogarla. ¿Cuáles son esos significados que las comunidades le confieren a los espacios laborales? ¿Son individuales o colectivos? ¿Quiénes los construyen? ¿Quiénes los sostienen y comparten? ¿Quiénes no, por qué? Son preguntas que la historia local habilita a realizar porque indagar en los significados construidos en el pasado desde un presente coloca al investigador como protagonista de la tarea de interpretar los significados y sentidos desde el quehacer científico. Entonces, caminar, explorar, hurgar en los edificios que en el pasado estaban llenos de trabajo y de cuerpos para poder trazar los ciclos en la vida de la comunidad y atender a los restos de ese pasado pero tensionarlo con quienes vivieron sus vidas adentro de los talleres, estaciones, barrios, instituciones locales es, por tanto, una oportunidad metodológica.

Entonces como pensamos a la historia local como una puerta de entrada a problemas sensibles a las experiencias de los sujetos es necesario incorporar la dimensión del espacio, su producción y su destrucción como también las maneras de apropiación (Gordillo, 2018). Estos aportes desde la antropología son necesarios para mirar los restos del pasado material como parte de las identidades y de las relaciones construidas entre objetos y sujetos. Entonces si “La historia encerrada en el objeto”, argumenta Adorno, “solo puede ser liberada por su constelación”, es decir, por “la posición histórica del objeto en su relación con otros” (Gordillo, 2018, p. 36) los lugares pueden ser pensados como nodos que ejercen fuerza gravitatoria que influye y define la trayectoria de la mayoría de los objetos que se encuentran en sus inmediaciones. Los objetos tienen el poder de afectar,¹⁰ ¿cómo afecta la vida de una comunidad un espacio

¹⁰Se recupera el planteo de Gastón Gordillo (2018) quien retoma los aportes del filósofo

laboral otrora esplendoroso y en el presente abandonado? ¿Qué significados tienen los lugares deshabitados en la dinámica de una comunidad que los consideraba nodos centrales en su desarrollo? Estas inquietudes pueden tener explicaciones importantes si se las aborda desde la historia local abriendo puertas a las complejidades del estudio de experiencias sociales situadas y subjetivas.

2.3. c. Género y trabajo ferroviario: aportes y contribuciones al estudio de las comunidades ferroviarias.

Desde una perspectiva que incorpora una lectura de género y como parte de nuestras preocupaciones por indagar en la constitución de las familias obreras es que atendemos a los roles asignados de varones y mujeres en estas comunidades, problematizamos si los hogares eran espacios en los que la política sindical estaba presente, indagamos sobre las particularidades de la rutina doméstica en tiempos de paro ferroviario, situamos a los niños y mujeres con relación a los varones ferroviarios y caracterizamos las familias para poder explicar las experiencias de lucha acumuladas. Atendemos a los aportes de Palermo y D´Uva (2015) quienes si bien indagan en el movimiento obrero ferroviario de la primera mitad el siglo XX establecen caracterizaciones sobre las familias ferroviarias y el funcionamiento del sindicalismo del riel con relación a la organización de la sociabilidad y de las familias ferroviarias. En las fuentes gremiales con las que contamos es contundente la referencia a “las mujeres *de* los ferroviarios”, para referirse a las esposas e hijas, esto merece problematizarse a la luz de los aportes teóricos de la perspectiva de género. Tomamos al género como una categoría útil para el trabajo historiográfico y nos ocupamos de explicar los lenguajes del género presentes en nuestras fuentes, los significados construidos situados, contextualizados sobre las mujeres, lo masculino y lo femenino (Scott, 1996, 2009).

Estos problemas se relacionan con las siguientes inquietudes que desarrollamos en esta tesis, ¿Qué relatos sobre estas mujeres fueron construidos por los varones dirigentes ferroviarios? ¿Qué lugares fueron asignados a estas mujeres en estas construcciones discursivas que se difundieron por todo el país? ¿Cuáles son las maneras de construir una historia de las comunidades ferroviarias santafesinas que incorpore la perspectiva de género?

En esta necesaria articulación de trabajo y género es que el empleo ferroviario femenino toma carnadura en las pocas mujeres que lo desempeñaron en las comunidades que estudiamos, advirtiéndolo que debemos situarlas dentro de sus entornos subjetivos individuales y colectivos en el que construyeron y construyen sus identidades (Agostini, Godoy, 2019).

El mapeo de sus trayectorias laborales nos permite enhebrar la existencia de mujeres ferroviarias en un largo periodo del siglo XX como personal femenino en los talleres santafesinos. Nuestro hallazgo nos compromete a complejizar el mundo del trabajo ferroviario intervenido por los saberes femeninos y tensionar los imaginarios sociales predominantes en las comunidades sobre la nula presencia de mujeres en los espacios laborales de los varones. También, la recuperación de biografías femeninas con recorridos diferentes a los cotidianos centrados en las dinámicas de los hogares nos permite explicar las características de las trayectorias de mujeres en el empleo público que sostienen una doble jornada laboral como problema de investigación escasamente estudiado por la historiografía argentina.

2.3.d. La memoria ferroviaria: sobre lo que recuerdan las comunidades.

Los sujetos de las comunidades deciden que determinadas historias perduren, se transmitan a las nuevas generaciones y a quienes visitan sus espacios. ¿Qué historias quieren contar?

La importancia que adquieren los historiadores locales como referentes de información legitimada socialmente a la que muchos de nuestros entrevistados han sugerido consultar da cuenta de los esfuerzos por acercarnos a los discursos predominantes que se han instalado como memorias institucionalizadas. Generalmente se trata de docentes, periodistas, escritores, en actividad o jubilados que han conservado registros de la historia política de estas comunidades pero que cuentan con acervos documentales privados, extensos y variados. Sus intervenciones públicas en las comunidades mediante conferencias, publicaciones en diarios, revistas y libros dan cuenta de ciertas pautas

comunes en la historia institucional que formatea una memoria oficial de ciertos acontecimientos.¹¹

Durante nuestro trabajo territorial en San Cristóbal y Laguna Paiva nos hemos encontrado con relatos institucionalizados que para el caso sancristobalense tienen que ver con la frase que versa en el escudo de la ciudad “La puerta del norte santafesino” bordeada por el ferrocarril como transporte oficial y fuente de trabajo de la ciudad. Los museos locales constituyeron relatos particulares que nos ocuparemos de desarrollar sobre el pasado que se decide organizar, gestionar como el oficial. Entonces, con esas memorias que también apelan a la comunidad y la movilizan por ejemplo a donar objetos significativos es que conviven otros relatos que no están institucionalizados, que no son dominantes. No hemos podido encontrar memorias del trabajo femenino en los libros de escritores locales y tampoco en el Museo Ferroviario, y esto es importante de considerar porque actualmente la comunidad ferroviaria de San Cristóbal celebra con entusiasmo el ingreso de mujeres técnicas en los talleres, no obstante está arraigada una memoria masculina del empleo ferroviario. Por ejemplo, hemos revisado discursos conmemorativos de la historia de San Cristóbal relacionados a la influencia del ferrocarril en la vida del pueblo.¹² Allí los acontecimientos y datos sobre la infraestructura ferroviaria y los momentos de sociabilidad de los trabajadores son presentados como elementos centrales de la historia local ferroviaria. Solamente se nombran dos empleadas dentro del ferrocarril pero no se mencionan los ingresos femeninos en la década de 1970 los que engrosaron y complejizaron el colectivo ferroviario. Tampoco se realizan referencias a problemas o conflictos laborales o relacionados con las políticas de ajuste y racionalización. La impronta del relato está dada por la solidaridad de los ferroviarios con la comunidad predominando un consenso social que legitima un estado de situación donde los escollos que pudieran deberse a las políticas antiferroviarias parecen saldarse y resolverse como resultado de la buena voluntad de las autoridades de la empresa estatal. Nos detenemos en este material de

¹¹ Como veremos en la segunda parte en Laguna Paiva está legitimada una memoria de la huelga de 1961 y de la lucha femenina no así de las luchas de familias obreras y ferroviarios por fuera de la estructura oficial de la Unión Ferroviaria entre 1990 y 1993.

¹² El 22 de septiembre de 1987 se presentó en el club local Unión Sancristobalense el audiovisual titulado “El ferrocarril en San Cristóbal” un trabajo del periodista local Osvaldo Giussani. Imágenes, textos y música componen un recorrido por los orígenes de la localidad a fines del siglo XIX en articulación con el ferrocarril.

1987 porque nos despierta interrogantes que tienen que ver con una particularidad de San Cristóbal en los tiempos posteriores ¿cómo explicar el cierre de los talleres en 1994? ¿Cómo pensar los procesos históricos de clausura del empleo mayoritario desde memorias establecidas que no reconocen el conflicto como constitutivo de las comunidades? Decimos esto porque la reproducción de ciertas memorias que tienden a revalorizar acontecimientos festivos, solidarios y relacionados con el progreso material del ferrocarril y de la ciudad predominan sobre otras que existen subordinadas porque intentan plantear que las situaciones de crisis no se deben a factores externos a la comunidad sino que deben rastrearse en el interior.

El caso paivense está atravesado por diferentes memorias sobre la huelga de 1961. Existe un consenso de que el paro en la localidad adquirió la importancia fundacional de la lucha de la familia y de las mujeres. Estas consideraciones que se plasmaron en placas recordatorias, homenajes desde las instituciones locales, señalización de los espacios ferroviarios abren temas de indagación que tienen que ver con pensar que si la lucha de 1961 no hubiera existido en Laguna Paiva, ¿La historia paivense hubiera hablado de las mujeres? ¿Las mujeres hubieran sido homenajeadas? ¿Por qué y en qué claves los hombres homenajearon a estas mujeres? Nos ocuparemos de articular respuestas en la segunda parte de esta tesis porque el mundo masculinizado del ferrocarril también predomina en las memorias oficiales que los paivenses reproducen en historias de corte institucional y político más que social.

La preocupación por la pérdida del empleo mayoritario del pueblo entre las décadas de 1960 y 1990 y la ruptura del ritmo que el movimiento ferroviario imponía a la comunidad como parte de la construcción simbólica anudada al paso del tren ocupan la centralidad en los relatos y memorias de esos años. Para Elizabeth Jelin (2002) “En cualquier momento y lugar, es imposible encontrar una memoria, una visión y una interpretación únicas del pasado, compartidas por toda una sociedad. Pueden encontrarse momentos o períodos históricos en los que el consenso es mayor, en los que un <libreto único> del pasado es mas aceptado y aún mas hegemónico” (p.5). La lucha de ferroviarios de base organizados en las comunidades ferroviarias en los 90 se erige como parte de la memoria de algunas familias obreras que protagonizaron cuestionamientos al poder político menemista, organizaron acciones de protesta, construyeron memorias militantes que son registradas como memorias subalternas que se oponen a las otras compuestas de silencios y olvidos sobre la defensa del tren. La visión de que el ferrocarril no fue defendido, o que el proceso de cierre es el resultado

de acciones externas a las agencias locales y por lo tanto impuestas predomina a la hora de construir memorias sobre las experiencias pasadas.

Daniel James (2004) en su trabajo sobre María Roldán reflexiona con motivo de un espectáculo titulado “Requiem para un Frigorífico” sobre la importancia del historiador local en seleccionar determinados hechos, en organizarlos para que otras personas los vean y oigan. Las acciones que los historiadores realizan están orientadas por las necesidades que para ellos tienen las sociedades estudiadas, entonces aquello que debe conocer la gente del pasado se perfila como el elemento articulador con el futuro, en esa clave es que podemos leer los escritos predominantes en San Cristóbal y Laguna Paiva sobre sus historias

¿Qué elementos edifican los recuerdos del pasado ferroviario para las comunidades? Existe en ellas una relación contundente entre objetos ferroviarios y memorias. Las memorias sostenidas en construcciones poéticas que sobre el ferrocarril encontramos en San Cristóbal personifican lo inanimado, en ellas el taller, la locomotora, el tren, la sirena, la estación se postulan como personas vivientes que sufren, respiran y registran los embates del abandono privatizador. La infraestructura ferroviaria perdura en diferentes estados frente a los procesos de cierre de la fuente laboral, la materialidad se erige en las comunidades y encuadra memorias e historias. Stephanie McCallum (2018) sostiene que:

Resulta más rico, en todo caso, pensar a la infraestructura ferroviaria argentina no como una ruina, categorización que connota además un juicio moral, sino como un archivo. Reconocer a la infraestructura ferroviaria como archivo, o sea como un archivo que registra en su hibridez material memorias afectivas que dialogan con otros discursos que interpelan al ferrocarril en clave de progreso o de decadencia, nos permite indagarla manera en que esta infraestructura, como otras (cf. Star, 1999 y Carse,2012), posibilita ciertas formas de estar en el mundo y coarta otras, a la vez que despierta determinadas respuestas afectivas y formas de hacer política [...] sería relevante seguir cartografiando las memorias afectivas que despierta el ferrocarril, así como también los sentimientos –como la bronca y la nostalgia– que tiñen los marcos de interpretación de la situación actual del ferrocarril y que guían acciones políticas en el presente.(p.217-218)

Muchas veces los entrevistados me interpelaban manifestando que el estado actual de los lugares y objetos ferroviarios hablaba solo, “Usted saque sus propias conclusiones” me decían con halo de tristeza, esos comentarios no escapaban a las edades, las personas más antiguas y las más jóvenes tenían la necesidad de que los que veníamos “de afuera” miráramos los espacios llenos de “chatarra”. Luego de esa invitación llegaban las explicaciones que traían elaboradas en función de sus experiencias, de sus maneras de explicar el pasado y de responder las preguntas del historiador, pero en esas respuestas también se referían con emoción a los objetos ferroviarios a los que recurrían para contar sus historias¹³.

2.3.e. Las identidades ferroviarias como problema historiográfico.

En las comunidades ferroviarias nos encontramos con integrantes que han construido diferentes formas de identificarse como ferroviarios. Quienes lo hacen a partir del oficio ferroviario; otros desde la militancia sindical y política defendiendo la causa ferroviaria; aquellos que han heredado la identidad mediante la transmisión del empleo o la identificación con lugares comunes, objetos asociados al andar cotidiano de la comunidad entre las vías; también, quienes se identifican con una historia oficial que legitima el desarrollo ferroviario como constitutivo de las localidades en su historia. Es decir, elementos diferentes que se tejen para generar las “identidades ferroviarias”.

Las expresiones orales y escritas que dan cuenta de que existe una construcción simbólica relacionada con el mundo ferroviario plasman recursos y acciones del ámbito de la cultura como maneras de mostrar la existencia de una identidad colectiva. Decimos esto, porque en las múltiples fuentes que hemos consultado se advierte la existencia de una colectividad ferroviaria que se menciona enmarcando individualidades. Alrededor del ferrocarril suceden relatos, manifestaciones artísticas- obras de teatro-murales, vivencias que forman parte del patrimonio intangible ferroviario. Estas expresiones también forman parte de construcciones identitarias. Dice Elizabeth Jelin (2002) que

¹³ Seguimos los abordajes sobre objetos emocionales de María Berg, Inés Perez y otros que recuperan los afectos como parte del “giro afectivo”, Canevaro, Abramowski, entre otros.

Para fijar ciertos parámetros de identidad (nacional, de género, política o de otro tipo) el sujeto selecciona ciertos hitos, ciertas memorias que lo ponen en relación con «otros». Estos parámetros, que implican al mismo tiempo resaltar algunos rasgos de identificación grupal con algunos y de diferenciación con «otros» para definir los límites de la identidad, se convierten en marcos sociales para encuadrar las memorias. Algunos de estos hitos se tornan, para el sujeto individual o colectivo, en elementos «invariantes» o fijos, alrededor de los cuales se organizan las memorias. Pollak (1992) señala tres tipos de elementos que pueden cumplir esta función: acontecimientos, personas o personajes, y lugares. Pueden estar ligados a experiencias vividas por la persona o transmitidas por otros. Pueden estar empíricamente fundados en hechos concretos, o ser proyecciones o idealizaciones a partir de otros eventos. Lo importante es que permiten mantener un mínimo de coherencia y continuidad, necesarios para el mantenimiento del sentimiento de identidad. (p.25)

En el caso de las identidades ferroviarias debemos atender a la articulación de la identidad con la educación y el trabajo (Ayuso, Jiménez, Sessano, Telias, 2010). El sistema de saberes compartidos que trasciende el espacio laboral traza elementos comunes de identificación con el oficio que también se trasladan a los ámbitos de sociabilidad donde los sujetos son reconocidos por otros como “ferroviarios”, consideramos que este sistema funciona como marco de coherencia y continuidad entre las diversas memorias que, como hemos explicado, conviven en las comunidades y dan cuenta del lugar situado de las experiencias humanas.

Los estudios historiográficos advierten sobre la importancia de las identidades políticas a la hora de estudiar conflictos sindicales. También otros le otorgan importancia a las estrategias de la clase obrera como motor de las acciones y la formación de sus identidades con relación a su lugar de trabajo y vida (Pérez Álvarez (2019). Por ejemplo, explicar las acciones concretas de los ferroviarios paivenses durante el paro de 1961 atravesadas no solamente por sus afiliaciones político-partidarias a las que dicen pertenecer sino por las estrategias que pudieron concretar en el estado de situación y de enfrentamiento es fundamental en nuestra tesis. También, ¿cómo explicar las identidades ferroviarias que dicen tener personas que no se han empleado en los talleres ferroviarios? Entonces, abordar las identidades ferroviarias en tanto problema

historiográfico nos habilita a situar al ferrocarril desde la materialidad de los objetos y lugares que lo conforman estructuralmente pero también desde los relatos de quienes habitaron con sus oficios y sus prácticas sus espacios porque la densidad de sus identidades está dada por las relaciones entre lo material y lo subjetivo.

2.4. Tratamiento de fuentes

Hemos realizado abordajes que articulan las dimensiones cualitativa y cuantitativa de las fuentes escritas y orales gráficas y escritas con las que trabajamos. Recurrimos a los repositorios documentales producidos por las instancias oficiales, tanto nacionales como provinciales. Ello nos permitió acceder a las medidas del gobierno en materia de transporte ferroviario, las disposiciones sobre la organización gremial y las medidas ante las acciones colectivas obreras. La Biblioteca Nacional cuenta con un fondo documental Arturo Frondizi que resultó importante para encontrar documentación sobre las políticas ferroviarias y el conflicto en cuestión. El Archivo del CEDINCI nos ofreció contundentes fuentes referidas a la aplicación del PLAN CONINTES.

Los registros de prensa son fuentes necesarias para analizar las representaciones y repercusiones del conflicto: revisamos los diarios nacionales (*La Prensa, Crónica, Clarín, Democracia*) y locales y regionales (*El Orden, El Litoral*, (Sta. Fe), *La Opinión* (San Cristóbal) entre otros. Los repositorios consultados fueron la hemeroteca de la Biblioteca Argentina, El Archivo de la Memoria de Santa Fe (consultamos el archivo del Diario *El Litoral*), la Biblioteca Popular General San Martín de San Cristóbal con ejemplares del diario local *La Opinión* y la Biblioteca Alberdi de Laguna Paiva con ejemplares de las Revistas locales *Guión e Identidad*. La Biblioteca del Ministerio de la Producción de la Provincia de Santa Fe cuenta con información sobre infraestructura ferroviaria en los talleres que analizamos y también datos económicos de la producción e industria ferroviaria. El censo de 1960 disponible en web nos permitió trabajar con las variables demográficas de estos espacios¹⁴.

El Museo Nacional Ferroviario y su Archivo aún en organización cuenta con documentos de diferentes periodos temporales y empresas ferroviarias como estadísticas; memorias; mapas; diagramas (gráficos a escala de locomotoras, coches y vagones); reglamentos; planes, estudios y proyectos; guías ferroviarias industriales;

¹⁴ Recuperado de <http://www.santafe.gov.ar/archivos/estadisticas/censos/Censo1960.pdf>

itinerarios; manuales técnicos, entre otro. Hemos consultado expedientes de la Dirección de Ferrocarriles sobre los talleres que estudiamos en los primeros años del siglo XX para justificar la importancia de los mismos dentro del sistema ferroviario nacional de la época a partir de la consolidación de su infraestructura. Además revisamos material sobre el funcionamiento de los talleres de Laguna Paiva y San Cristóbal como parte de los índices de productividad de los talleres pertenecientes a la línea Belgrano. Pudimos revisar el material existente en la Fundación Museo Ferroviario y registrar información de los planes ferroviarios como Plan LARKIN, Plan de Mediano Plazo, Plan Madanes. Además indagamos en la revista *Riel y Fomento de Ferrocarriles del Estado*.

La Asociación Amigos del Riel de la ciudad de Rosario cuenta con Boletines de Servicio del Ferrocarril Belgrano publicados por la EFEA semanalmente con normativas, informaciones y estado del servicio ferroviario para difundir entre los trabajadores. Este material nos permitió desentrañar la dinámica laboral y las relaciones patrones- obreros durante el paro ferroviario.

En San Cristóbal y Laguna Paiva la tarea de acceso a las fuentes ferroviarias gremiales se vio dificultada por falta de conservación y/o de acceso a los locales sindicales de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. No obstante, contamos con fuentes y archivos recuperados por el Museo Ferroviario de San Cristóbal, la Biblioteca Alberdi de Laguna Paiva, como también con el material de archivos personales de nuestros entrevistados y quienes colaboraron con nuestra tesis. Estas instituciones y personas nos suministraron los partes de prensa, los boletines de huelga, circulares generales, folletería y demás documentos gremiales de los 42 días del paro ferroviario que estudiamos. También, planos, gráficos y documentos que caracterizan a los talleres ferroviarios; reglamentos de trabajo, del examen de ingreso a los oficios, etc. que nos permitieron reconstruir relaciones laborales, acciones, repertorios, organización y movilización de recursos materiales y simbólicos en el conflicto. Con respecto a las repercusiones de la huelga en los espacios locales es que revisamos revistas disponibles en repositorios digitales de la década de 1960 que dedican parte de su contenido a nuestro tema recuperando el registro de los paros generales que acompañaron al paro ferroviario (Revista *CHE, Alianza, El Maderero, Vea y Lea*). Analizamos el periódico de la Unión Ferroviaria: el *Obrero Ferroviario* como también revistas del gremio fraternal.

Existen revistas y periódicos locales que sobre diferentes períodos históricos nos permiten recuperar cuestiones referidas a la vida cotidiana y a la sociabilidad formal e

informal que se tejía en estas comunidades para reconstruir la trama social y las representaciones sobre la vida cotidiana en estos “pueblos de trabajadores”¹⁵. Estos ejemplares existentes en instituciones oficiales fueron compartidos por familiares de quienes fueron directores de los emprendimientos de prensa. También consultamos los repositorios de los gobiernos locales para revisar resoluciones de la Comuna de Laguna Paiva, actas y sesiones de concejales de la ciudad de San Cristóbal. Accedimos a los diarios de sesiones de Diputados y Senadores Nacionales de la Biblioteca del Congreso de la Nación. También, a las sesiones de la cámara de diputados de la provincia de Santa Fe. Estas fuentes son insumos necesarios para explicar las posiciones de las autoridades locales y nacionales sobre el conflicto y el problema ferroviario, como también conocer si existieron consideraciones particulares sobre las comunidades ferroviarias que estudiamos y las acciones del gobierno provincial frente a las medidas nacionales que afectaban directamente el desarrollo económico local. Hemos cruzado estas fuentes con la prensa nacional y local en la que aparecen noticias referidas a las declaraciones de las autoridades nacionales, provinciales y locales durante el paro.

Contamos con fotografías que registran diferentes aspectos de nuestro tema (sociabilidad de los trabajadores, lugares de trabajo, herramientas, familia ferroviaria, integrantes de cuadrillas de trabajo, instalaciones de los talleres, espacios y lugares de las comunidades, entre otros) algunas están en la prensa escrita, otras proceden de colecciones en instituciones como por ejemplo las que encontramos en la Biblioteca de la Unión Ferroviaria y otras no están seriadas, tienen variada procedencia, donadas por personas que las tenían en su acervo personal. Algunas cuentan con datos exactos (por ejemplo tiempo, espacio, nombres de quienes aparecen en ellas) para situarlas y poder extraer precisiones mientras que otras carecen de esos datos. Las que decidimos utilizar no las incorporamos como forma de ilustración sobre nuestro tema, sino como fuentes históricas para ser interrogadas y contextualizadas, como documentos sociales, “toda fotografía es un residuo del pasado. Un artefacto que contiene en si un fragmento determinado de la realidad registrado fotográficamente” (Freund, 2001).

Hubo personas que colaboraron con nuestra búsqueda de fuentes, que tejieron redes de voluntades para que podamos consultarlas en tiempos difíciles, cuando la pandemia

¹⁵ Conviene aclarar aquí que tanto el periódico El Ajís de San Cristóbal como la Revista Guión de Laguna Paiva se refieren de esa manera sobre sus localidades, creemos necesario incorporar un análisis discursivo sobre las denominaciones que refieren a la clase obrera.

obstaculizó la presencialidad en los archivos, agradecemos a todos porque forman parte del trabajo colectivo que se plasma en esta tesis.

2.4. a. Archivos, documentos y fuentes: problemas de acceso a repositorios sobre el ferrocarril y las comunidades. Atesoramiento individual y acceso a documentos.

En un contexto histórico de políticas estatales neoliberales que desde la década de 1990 se han ocupado de abandonar el sistema ferroviario Argentino, es que la ausencia del Estado se observa a simple vista en las estructuras obsoletas de vías, locomotoras, vagones tirados a su suerte en depósitos y talleres por donde circulaba el tren y los trabajadores pululaban confiados de poder tener un trabajo para toda la vida. Sin lugar a dudas la búsqueda de documentos que puedan convertirse en fuentes de esta investigación fue una tarea compleja porque el ferrocidio y la crisis del sistema ferroviario nacional también afectaron la documentación existente. Archivos, repositorios de la empresa abandonados, destruidos, desguazados también conforman el escenario en el que situar nuestra investigación. Llegamos a las comunidades ferroviarias a través de la oralidad como puerta de entrada para conversar con diferentes personas relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario. Ingresamos a los lugares donde existen restos materiales del pasado ferroviario desde la veta del patrimonio, la conservación patrimonial de aquel pasado ferroviario en San Cristóbal y Laguna Paiva nos coloca a los historiadores, o me colocó a mí como historiadora desde un espacio tangencial desde donde mirar, observar y poder interpelar a sujetos que forman parte de instituciones o espacios de resguardo de material ferroviario. San Cristóbal cuenta con un Museo Ferroviario, el esfuerzo de un grupo de docentes hizo que se concrete un espacio con objetos materiales conservados, donados por los habitantes de la localidad y dispuestos en el contexto de un relato histórico singular. Laguna Paiva no cuenta con museo ferroviario institucionalmente establecido pero si con intervenciones simbólicas y materiales en diferentes espacios considerados históricos de la localidad referidos al pasado ferroviario. Debemos aclarar que “Un archivo es, por definición, la documentación producida por una institución o persona en el desarrollo de sus funciones. Un archivo es el sedimento documental de una organización o una persona, los documentos que “quedaron”, por su importancia, en ese pasado” (Balbuena, Y. y M. Nazar, 2011.p, 206), tienen una lógica administrativa no están preparados para la consulta cualitativa de investigación por el solo hecho de su existencia. La existencia de

documentación en diferentes espacios no significa contar con archivos preparados para la consulta de los investigadores.

Los acervos documentales existentes en los sindicatos ferroviarios de las comunidades que estudiamos no están disponibles para la consulta y no pudieron formar parte de fuentes de esta investigación. Acordamos con Nazar (2005) cuando plantea que la sola presencia física de un archivo no garantiza las condiciones de accesibilidad que deben ser de dos tipos, de orden práctico y de orden legal y jurídico. Pudimos acceder a los archivos y bibliotecas sindicales de otras localidades como Buenos Aires (Unión Ferroviaria), no sin lidiar con las reticencias de las autoridades. La Asociación Amigos del Riel de Rosario y la Escuela Gallini me permitieron acceder a sus instalaciones y consultar sus repositorios como también saldar mis dudas sobre documentos, expresiones, palabras, conceptos claves de la profesión ferroviaria. No fue posible acceder a la documentación que sabemos existente en el Museo Ferroviario de la ciudad de Santa Fe porque más allá de las notas y presentaciones para ingresar a sus espacios de “conservación” las puertas no se abrieron.

Registramos una problemática profunda, compleja que no podemos dejar de mencionar los organismos municipales dicen contar con archivos pero la ausencia de presupuesto acorde para sostener las condiciones de preservación de los documentos y la disposición de mobiliarios y personal idóneo para catalogarlos y describirlos se torna un problema político (Nazar, 2005). En nuestra investigación fuimos testigos de ese problema.

La conformación de una red de testimoniantes del pasado ferroviario en cada una de estas localidades fue el resultado de acercamientos y trabajo en el territorio. Conocer a trabajadores ferroviarios a través de los llamados “informantes” claves fue fundamental para poder realizar las entrevistas y crear fuentes orales. El recorrido por instituciones educativas y bibliotecas me permitió indagar en acervos documentales que tenían que ver con las producciones culturales y educativas de las comunidades. Observar la materialidad de objetos variados contenidos en instituciones o en los hogares obreros nos moviliza a problematizar sobre la conservación de la memoria asociada a los relatos sobre esos objetos que principalmente despiertan emociones.

El proceso de privatización ferroviaria argentino no solo destruyó las estructuras materiales del trabajo, sino que también desguazó archivos, documentos en las dependencias ferroviarias. Actores privados se ocuparon de limpiar las instalaciones cuando el servicio fue concesionando, materiales robados, quemados, tirados, algunos recuperados y puestos en lugares inciertos forman parte de los obstáculos en acceder a

fuentes ferroviarias. Prima la fragmentación y la suerte de encontrar alguien que “haya guardado” algo. Reconocer estas dificultades no es lo mismo a quedarnos atadas a ellas. Es necesario “bregar para que haya recursos que se vuelquen a preservar las historias locales y regionales. Hace falta construir, proteger y desarrollar los archivos locales y provinciales; hace falta establecer vínculos entre los historiadores extraacadémicos con aquellos que se desempeñan en las universidades” (Pozzi, 2018, p.25). En nuestro trabajo pudimos dar con “cosas guardadas” y creemos que debemos problematizar estos actos individuales de conservación del patrimonio ferroviario, porque quienes atesoraron documentación no solo resguardaron aquella personal sino también la que llegaba a sus manos de diferentes procedencias y con información variada.

2.4. b. Fuentes orales: la experiencia en primera persona.

Cuando recuperamos los testimonios convertidos en fuentes históricas de varones y mujeres de las comunidades ferroviarias es que encontramos fechas, acontecimientos que se erigen como nodales en sus recuerdos. Hemos entrevistado a conjuntos de sujetos: ex obreros ferroviarios, jubilados participantes de la huelga de 1961 en las comunidades ferroviarias como testimoniantes privilegiados porque constituyeron voces que quisieron hacerse oír y actuaron en consecuencia en las localidades objeto de estudio (Pasquali, 2008). Hemos entrevistado a doce (12) varones ferroviarios de más de 80 años quienes presentan testimonios significativos sobre sus trayectorias laborales y su participación activa en los gremios ferroviarios de la Unión Ferroviaria, La Fraternidad y APEDEFA. También, en algunos casos se trata de personas afiliadas al PC y sus relatos sobre su experiencia laboral se articulan a los de su militancia partidaria.

También entrevistamos a ex ferroviarios que por su edad vivieron el cierre de los 90 y en algunos casos nos encontramos con trayectorias laborales de obreros cuyos ingresos abarcan los años 60 y sus egresos los 80 y/o 90 (4 cuatro). Con respecto a estos trabajadores, debimos trazar una diferencia generacional en sus experiencias y las de un grupo de jóvenes ferroviarios (7 siete entrevistados) que ingresaron en la década de 1980 en ambos talleres y formaron parte de agrupaciones en defensa del cierre de los talleres en la década de 1990. Indagamos sobre la transmisión de la lucha con relación a los derroteros anteriores, entre ellos 1961. Aquí atendimos a sus experiencias de militancia en las agrupaciones opositoras a la lista oficial del gremio de la Unión

Ferroviaria y también, encontramos articulaciones entre sus reclamos y posturas políticas con aquellas que ferroviarios más viejos sostuvieron desde posiciones de izquierda entre los años 60 y 80. En estas agrupaciones convivieron ferroviarios de diferentes edades y trayectorias por lo que resultó importante presentar la tensión generacional como también rastrear temas y problemas en el trabajo ferroviario y en las condiciones de funcionamiento del ferrocarril que desde la perspectiva obrera se presentaron como continuidades en la larga duración entre 1960 y 1990.

El empleo femenino en los talleres ferroviarios se presentó como un hallazgo significativo en nuestra tesis por lo que las voces de las mujeres fueron necesarias para tensionar los relatos masculinos. Entrevistamos a 8 (ocho) mujeres ferroviarias para estudiar en profundidad el mundo del trabajo ferroviario. La red de informantes femeninos se completó con hijas y nietas de trabajadoras ferroviarias fallecidas lo que nos permitió además trabajar articuladamente con sus legajos laborales. Además, nos ocupamos de estudiar a la familia y al trabajo doméstico como constitutivo de la existencia de las comunidades y como parte del trabajo no remunerado de mujeres, sus relatos constituyen fuentes originales que no hallamos en otros lugares para exponer el problema del abordaje de lo doméstico. Como indagamos en las prácticas de sociabilidad y la vida cotidiana en la lógica del hogar proletario es que realizamos entrevistas privilegiando los testimonios de ocho (8) mujeres, hijas y esposas de ferroviarios de estas comunidades para atender a sus representaciones sobre los roles impuestos, sobre las formas de sociabilidad en las localidades bajo análisis. Aquí queremos aclarar que utilizamos la caracterización de “amas de casa” a quienes así se han identificado en sus tareas domésticas y de cuidado del hogar. Sabemos que es importante repensar y visibilizar el trabajo doméstico no remunerado y nos ocupamos de problematizar este trabajo en las comunidades ferroviarias.

Hemos entrevistado a pobladores y vecinos de las localidades, de diferentes edades, ocupaciones y sexos, a fin de visualizar la repercusión de los momentos de crisis del sistema ferroviario en las comunidades y porque nos permite reconstruir las relaciones sociales y las redes presentes.

La huelga de 1961 en la comunidad paivense se destaca en el escenario nacional y entonces nuestros entrevistados varones y mujeres de la localidad privilegian recuerdos y relatan aquello que han recibido por la transmisión oral de sus familias sobre los 42 días de paro. Estos testimonios son diferentes a los de los entrevistados sancristobalenses, nos ocupamos de problematizar el impacto en la memoria de la

huelga de 1961 en las comunidades. No es menor el aporte de 2 (dos) de las mujeres paivenses que protagonizaron jornadas de acciones violentas y entonces el tratamiento del caso de Laguna Paiva en 1961 obtiene una complejidad que nos ocuparemos de explicar. Nuestras entrevistas fueron semiestructuradas y su construcción no fue única para todos los casos. A lo largo de nuestra investigación hemos tenido encuentros presenciales con las personas que decidimos y elegimos entrevistar conformando momentos claves en nuestros registros de inquietudes, reflexiones y repreguntas. Hemos realizado entrevistas individuales (en los hogares de nuestros testimoniados) y grupales en las instalaciones del Museo Ferroviario de San Cristóbal, de la Biblioteca Alberdi de Laguna Paiva y de la sede del Partido Comunista paivense.

Tuvimos que acordar segundos encuentros y en el contexto de la pandemia COVID-19 debimos realizarlos por teléfono. Esto es importante de considerar a los fines metodológicos y como parte de las dificultades de los tiempos actuales. Sostenemos que las entrevistas presenciales son irremplazables, los gestos, las miradas, también dicen cosas que debemos procesar y sobre las que debemos detenernos. Estos encuentros pudimos sostenerlos porque previamente pudimos estar presentes en las comunidades y realizar un trabajo de campo que nos permitió generar confianza con nuestros informantes y potenciales referentes para así gestionar los encuentros telefónicos.

Utilizamos entrevistas realizadas junto a Carolina Brandolini en 2009, hemos privilegiado los testimonios de tres ferroviarios que ingresaron en la década de 1950 y dieron testimonio de la huelga de 1961 como también del cierre en 1993. Además, utilizamos entrevistas realizadas por Carolina Brandolini y por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe a trabajadores varones ferroviarios de Laguna Paiva, quienes han compartido con nosotros el material. Esto nos permitió tensionar esos relatos con los que nosotros hemos producido y repreguntar temas y problemas que fueron necesarios de profundizar.

Una de las cuestiones que hemos indagado en las entrevistas tiene que ver con la manera de los entrevistados de seleccionar fechas y acontecimientos para explicar su presente más inmediato que tenía que ver con la ausencia de desarrollo ferroviario y empleo en los talleres. Las periodizaciones de los sujetos que estudiamos tienen que ver con su historia vivida, con sus experiencias remarcando aquellos momentos significativos sobre todo si se trata de militantes. Pero la mayoría de nuestras entrevistas son a personas que han pasado por diferentes estadios en sus identidades políticas, no

todos fueron militantes siempre, algunos fueron activistas a fines de los 80 e inicios de los 90 y otros se sumaron y activaron en coyunturas específicas y puntuales. Las maneras de elegir narrar sus relaciones con el ferrocarril, con el trabajo ferroviario apelan a significantes comunes pero destacan subjetividades singulares. Entonces y porque vamos a reponer la necesidad de estudiar historias locales situadas y de la clase obrera ferroviaria es que veremos por ejemplo que sobre la última dictadura militar los militantes y activistas pueden referirse a la generación perseguida, a la clandestinidad, a las cesantías políticas, pero cuando se les pregunta por las políticas ferroviarias que avanzan en el cierre de las fuentes laborales destacan otros momentos y otros elementos que hacen a la pérdida de centralidad del trabajo ferroviario para la sociedad y para el Estado. Nos resulta acertada la observación de Pozzi, 2018 cuando dice que,

la situación del conjunto de los trabajadores ha sido mala desde 1955. El salario descendió abruptamente en 1976, cierto, pero dentro de una tendencia descendente desde 1952. Es cierto que se perdieron conquistas, pero también se perdieron en 1955, 1962, 1966. Hubo represión, pero para los trabajadores esta existe por lo menos desde la Revolución Libertadora [...] Lo que sí quiere decir es que para el trabajador 1976 no fue el diluvio, sino más bien un mal momento (quizás uno de los peores) dentro de un período negro que se inició con el derrocamiento del general Perón. Todo esto no hace al golpe de 1976 indiferente, y mucho menos sin consecuencias para los trabajadores, pero sí lo pone en su correcta dimensión. (p. 253)

Con relación al planteo que compartimos es que las experiencias propias de la huelga del 61' y transmitidas a las generaciones de los hijos de ferroviarios enfatizan en la represión de las fuerzas policiales y militares y en la persecución y requisa como elementos constantes y traumáticos.

Estas fuentes se complementaron con otros documentos que nuestros entrevistados nos proveyeron (archivos particulares, escritos, fotográficos, memorias). Como "las fuentes orales no se limitan únicamente a las entrevistas; por el contrario, anécdotas, y canciones, cuentos, folclore, poemas, y un sinnúmero de formas de transmisión oral son recursos para hacer historia oral" (Pozzi, 2008, p.6); existe una producción ferroviaria que cuenta con poemas, cuentos y ensayos de obreros, pobladores sobre la huelga de

1961 y sobre un gran tema “el ferrocarril” que disparó variados escritos publicados en diferentes formatos que tomamos en cuenta como parte de las memorias construidas en las comunidades.

3. Antecedentes sobre el tema

3.1. Lecturas historiográficas sobre las políticas ferroviarias.

Cuando recuperamos la bibliografía que consideramos necesaria como estado de la cuestión de nuestro tema de investigación nos encontramos con diferentes abordajes referidos al ferrocarril, en primer lugar debemos realizar un repaso general sobre esas contribuciones que sabemos existentes sin dejar de advertir que existen diferentes enfoques y temáticas alrededor del ferrocarril. Por ejemplo, algunos estudian el sistema de transporte atendiendo a problemáticas que enfatizan sobre el objeto y sobre el patrimonio material ferroviario (la estructura ferroviaria argentina, los espacios ferroviarios desde la arquitectura, geografía urbana o de la ingeniería ferroviaria) (Ferrari, 2007; Tartarini, 2000,2016). También, desde las ciencias sociales, se indaga sobre los sujetos que trabajaron y trabajan en un sistema de transporte que actualmente en nuestro país presenta escasa activación (Agostini y Godoy, 2019).

Los estudios que desde la historiografía colaboran en reflexionar sobre los procesos sociales que giran en torno al sistema ferroviario se dedican a las políticas empresariales llevadas a cabo por la Empresa de Ferrocarriles antes de la nacionalización y luego de 1948. También abordan esa temática aquellos que trabajan sobre las administraciones extranjeras cuando enfatizan la estrecha relación de los rieles con el modelo agroexportador estudiando las posibilidades y limitaciones que tuvieron las empresas para invertir y modernizar los servicios según el impacto del contexto mundial sobre la economía argentina (Regalsky, 2007, 2008; Schvarzer,1999; Waddell,2007; Salerno, 2003). Otro campo de estudios se ocupa de analizar las características de la infraestructura ferroviaria, el complejo industrial, de talleres ferroviarios y de profesionalización antes del cambio producido por la nacionalización (Palermo, 2006, 2015; Badaloni, 2015, 2016).

Los análisis de las políticas ferroviarias de los primeros gobiernos peronistas destacan las condiciones de la nacionalización, el tipo de Estado empresario peronista y sus dificultades para gestionar las empresas estatales (Belini y Korol, 2012). Con respecto a

las pesquisas sobre las políticas ferroviarias desarrolladas por los gobiernos pos peronistas hay trabajos que refieren a la racionalización ferroviaria correspondiente al gobierno de Arturo Frondizi, que analizan las particularidades ideológicas del llamado desarrollismo en Argentina, las políticas diseñadas en materia ferroviaria (Agostini, 2018,2017; Sanchez, 2018; Ortega, 2015, 2019), la figura de Rogelio Frigerio y los conflictos políticos en torno a la aplicabilidad de sus políticas (Rougier,2013;Sikkink, 2009; Schvarzer, 2007; Muller,2018). Otros que indagan en las continuidades de esas políticas en otro contexto internacional y nacional como durante la última dictadura militar cuando se profundizaron las medidas de desmantelamiento de los ferrocarriles (Iramain y Pérez, 2017; Benedetti, 2002).

La creación del sistema ferroviario argentino, a fines del siglo XIX, necesitaba de mano de obra especializada que pudiera desempeñar las funciones de mantenimiento de la estructura férrea y del material rodante. Eso generó el desarrollo, durante la primera mitad del siglo XX, de una industria destinada a la producción de coches motores, fábrica de vagones, ensamble de material importado, conformando así un complejo industrial importante sostenido por los talleres de Tafí Viejo, Junín, Liniers, Remedios de Escalada, Pérez, La Plata, María Juana, Paraná, Alta Córdoba, Laguna Paiva, San Cristóbal, Cruz del Eje, entre otros. Estos nudos laborales estaban habitados por trabajadores con diferentes saberes en torno al funcionamiento del sistema ferroviario. Encontramos estudios sobre los talleres ferroviarios, en los que se registran las partes de los mismos, sus producciones, la dotación del personal y los requisitos que los trabajadores tenían que cumplir para acceder a los cargos. Como también otros, que se ocupan de estudiar la crisis del sistema ferroviario argentino para mostrar la pérdida del desarrollo técnico y específico que se realizaba en estos núcleos laborales que cerraron, con el avance de las políticas privatistas (Pistola, 2009; Ayuso y Arata, 2009; AAVV Vías Argentinas, 2010; Blanco, 2009; López y Waddel, 2007).

Con respecto a las privatizaciones de la década de 1990 en Argentina, cuando las políticas de corte neoliberal anunciadas por el menemismo pusieron en evidencia la inminente desarticulación de la empresa Ferrocarriles Argentinos y, en consecuencia, la desaparición de los miles de puestos de trabajo que ofrecía el sistema ferroviario, también tuvieron lugar acciones de protesta por parte de los ferroviarios. Diversos trabajos historiográficos en los últimos años estudian sus formatos, alcances, límites y características, tanto desde estudios de caso como desde miradas más generales (Schvarzer,1993; Martos,2014; Brandolini,2016; Agostini y Brandolini, 2018).También

los procesos de desarticulación del trabajo y del sistema ferroviario de la década menemista son estudiados explorando en las conformaciones de los espacios ferroviarios, en sus dinámicas y en las consecuencias sociales, económicas e identitarias de las comunidades (Bergesio, L.; Golovanevsky, L. ,2010, 2011).

La línea de investigación vinculada a las políticas empresarias y estatales, arroja como resultado que son pocos los análisis sobre el funcionamiento de las empresas administradoras de los ferrocarriles antes de la nacionalización, Waddel (2007) contribuye sobre el estudio de las empresas británicas para mostrar que fueron importantes sus medidas de modernización estructural y de inversión en los trenes frente a los problemas ocasionados por el impacto de la crisis de 1930, no obstante esto, considera que estas fueron las últimas inversiones lo que provocó un proceso de decadencia en el sistema ferroviario. Este autor, como también Schvarzer (1999) plantean la importancia del ferrocarril dentro del esquema agroexportador de la Argentina entre fines del siglo XIX y los inicios del siglo XX, además reconocen la falta de políticas públicas para sostener el sistema de transporte luego de la nacionalización peronista. También Belini y Korol (2012) sostienen que el primer peronismo en materia de políticas ferroviarias, no consiguió como Estado Empresario, elaborar objetivos específicos y a largo plazo, por lo que la administración pública de los ferrocarriles se burocratizó, y se convirtió en una empresa con un alto déficit económico.

3.2. El proyecto “Desarrollista” y las políticas ferroviarias del gobierno nacional de Arturo Frondizi y su impacto social en las comunidades

Aunque no abundan las producciones que se ocupen del fenómeno del desarrollismo en términos especialmente analíticos, es necesario atender a los trabajos que analizan sus particularidades ideológicas en Argentina, la figura de Frigerio, el Plan Presbich, los postulados de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) y el nuevo discurso industrial sostenido por el desarrollismo en el gobierno como también los conflictos políticos en torno a la aplicabilidad de sus políticas en el territorio santafesino (Armida y Filiberti,2006; De Marco, Miguel Angel (h) 2003,2012; Simonassi, 2010, 2016; Vogelmann y Simonasi,2020)

En las explicaciones que hemos revisado sobre las políticas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi, adquieren mucho peso las medidas que favorecen a la industria

automotriz Haley (2007), Mengascini (2011), Belini (2012). Pareciera que el crecimiento del sistema automotor generó el debilitamiento del sistema ferroviario. Consideramos que es necesario complejizar esta relación, creemos que el sistema ferroviario sufrió una crisis desde fines de la década de 1930, que no se resolvió con las medidas nacionalizadoras, sino que por el contrario, el sistema ferroviario presentaba muchos problemas estructurales y económicos cuando Frondizi llegó a la presidencia. La política de inversiones extranjeras destinadas al desarrollo de la industria automotriz, agudizó la crisis del sistema ferroviario, pero no fue solo la causa del desmantelamiento progresivo. La escasa o nula articulación de un sistema de transporte ferroviario y automotriz integrado constituye una causa significativa para pensar en las drásticas medidas ferroviarias tomadas por el frondicismo y en la incidencia de personajes e instituciones extranjeras en la formulación de consejos. En ese punto es necesario atender al Plan Larkin, de reestructuración ferroviaria, un Plan de Largo Alcance publicado en 1962 dirigido por el general norteamericano Thomas B. Larkin que proponía medidas para resolver el déficit ferroviario y que cosechó críticas en el sindicalismo del riel conformando un imaginario no tan claro sobre los verdaderos resultados del proyecto (Sauss, 2016).

El investigador Fernando Ortega (2015) estudia la creación de la Empresa de Ferrocarriles Argentinos (EFEA) en 1956. Analiza las dificultades que tuvo para poder erigirse como una empresa moderna y eficaz y sostener un proyecto de modernización del sistema ferroviario sin caer en la burocratización y en los vaivenes políticos y económicos que sufrió durante el período frondicista además que analiza la disputa entre el gobierno y los gremios ferroviarios privilegiando los debates sobre el déficit del sistema y las alocuciones de las autoridades al respecto (2019). Sus aportes son significativos para nuestro tema porque ilumina sobre las políticas ferroviarias del gobierno de Arturo Frondizi, sobre las causas de la huelga de 1961, estudia las características generales del conflicto como las intervenciones de los actores sociales participantes. Tomaremos sus aportes advirtiendo que su mirada nacional centrada en los sucesos de la capital argentina no son los mismos escenarios que podemos encontrar en los espacios santafesinos, interesa entonces cruzar perspectivas para enriquecer las investigaciones.

Para Altamirano (2001) las dificultades del período posperonista en materia económica y social tuvieron que ver con los problemas para desperonizar la sociedad, mientras que para Sikkink(2009),y Belini (2012) el problema fue que Frondizi no logró adhesión a su

proyecto desarrollista y, no se sostuvieron políticas estatales para afirmar la industria y fortalecer las estructuras estatales existentes. Sin dudas el período del gobierno de Frondizi se caracterizó por una conflictividad social alta que bien a explicado Schneider (2005). Las indagaciones sobre las corporaciones empresariales y el impacto de las políticas económicas en los trabajadores de Simonassi (2005) Volgemann y Simonassi (2020) en el Gran Rosario son estimulantes como abordajes interdisciplinarios desde la historia y la antropología y contribuyen al estudio de la historia santafesina de un gobierno local también desarrollista como el de Sylvestre Begnis. Las consideraciones generales de las autoras sobre las características de las medidas provinciales en el contexto de racionalización ferroviaria nacional se tendrán en cuenta en esta tesis.

Con respecto a la conflictividad social y a las maneras de intervenir y resolver los mismos del gobierno desarrollista es que consideramos que es necesario atender a la relación entre la materialización del Plan CONINTES en Argentina y la cuestión social y sindical, es decir, el creciente disciplinamiento social en la Argentina de esos años, no está desgajado del contexto de la Guerra Fría, pero tiene que anclarse en el problema que genera, para las Fuerzas Armadas y los sectores antiperonistas, la persistencia de la ideología peronista, sobretodo, en los ámbitos sindicales. Esta cuestión es necesaria de ser considerada cuando se analicen las luchas obreras y ferroviarias (Agostini, 2018). Eidelman (2010) y Fayó (2007) consideran que entre 1958 y 1962 se diseñaron aparatos represivos con amplia participación de las fuerzas armadas que se implementaron con autorización del ejecutivo nacional y son justificados ideológicamente por la lucha contra el comunismo. Los aportes de Esteban Pontoriero (2015) son importantes de ser incorporados en nuestro proyecto porque analiza la normativa entre 1958 y 1962 referida al problema de la seguridad interna con énfasis en la subversión, y evidencia que existe un interés manifiesto en decretos y leyes que justificaban la incorporación de las Fuerzas Armadas en el escenario político argentino con el objetivo de realizar acciones de mantenimiento y/o represión al interior del territorio. Con relación de estas cuestiones, Débora D´Antonio (2016) plantea que se extendió la jurisdicción militar al ámbito civil cuando en los años `60 la Doctrina de la Seguridad Nacional era el marco que articulaba el delito político con la figura del enemigo interno. Además de la coerción sufrida por los ferroviarios en 1958, existen dos antecedentes que la autora considera y que nos interesa mencionar: en primer lugar, la aplicación de la Ley de Organización de la Nación para Tiempos de Guerra -Ley 13234- de 1948 en las huelgas ferroviarias de 1950/51 que contó con la detención y procesamiento de trabajadores. Y

en segundo lugar la ejecución, el 13 de marzo de 1960, del Plan CONINTES declarando zona militar a los cordones industriales del Gran Buenos Aires y a otros emplazamientos del interior del país. Por medio del plan se le otorgó a las Fuerzas Armadas la facultad para allanar lugares de trabajo, detener activistas e instalar Consejos de Guerra.

En el mismo sentido de estudiar la militarización de los conflictos y la debilidad del gobierno nacional frente a la poderosa injerencia de las Fuerzas Armadas es que los aportes de Beatriz Filiberti (2010) son significativos para nuestros intereses porque plantea que el tema del desarrollo en la agenda política de Frondizi dominó y subordinó al resto de los problemas, en este sentido, la investigadora sostiene que la propuesta de desarrollo en democracia se revirtió cuando la condición del desarrollo pasaba a ser la seguridad. Consideramos que el conflicto ferroviario que estudiamos merece leerse a la luz de esta arista de investigación para complejizar el estudio de la trama política que sostenía las decisiones del ejecutivo nacional y que tenían que ver con la represión y el control de los trabajadores que estaban en huelga. Entendemos que estas problemáticas podrían complejizarse si se tomara una perspectiva regional, que considere que los espacios ferroviarios que a fines del siglo XIX surgieron y, generaron entornos laborales, económicos y culturales prósperos, sufrieron transformaciones y rupturas profundas a partir de las medidas económicas de racionalización. Sería interesante que los estudios sobre las políticas ferroviarias se preocuparan por analizar los aspectos económicos de escenarios provinciales y/ o regionales, como también las repercusiones, en ellos, de las políticas nacionales. Decimos esto porque encontramos un fuerte anclaje de la explicación de los procesos económicos y políticos en Buenos Aires. Entonces, una perspectiva regional puede enriquecer la mirada de estos procesos al presentar particularidades en espacios singulares, delimitados por entramados socioeconómicos y no por límites geográficos, apostamos al desarrollo de esta perspectiva, compleja y no reduccionista.

3.3. Las luchas obreras ferroviarias en perspectiva histórica

La línea de investigación que exploramos vinculada con el movimiento de trabajadores abre interesantes aristas de indagación. Por un lado, los aportes de Horowitz (1985) son estimulantes para pensar las características de las comunidades ocupacionales en los espacios y en el período que nos ocupa. Podemos a partir de este concepto atender las

prácticas y acciones ferroviarias como deudoras del proceso histórico constitutivo de sus identidades, redefinidas en el contexto de oportunidades políticas abierto por el desarrollismo. También la perspectiva de Badaloni (2006, 2010) es relevante en nuestras preocupaciones pues propone pensar en las prácticas existentes en los espacios de análisis y en sus diferentes significados en un período de larga duración, de esta manera contribuye a historizar las experiencias y repertorios de acción del movimiento ferroviario desde principios de siglo XX atendiendo a las rutinas y no solo a las rupturas. Relacionado con esto, los elementos señalados por Suriano (1991) para el estudio de los conflictos ferroviarios en 1912 constituyen rasgos de la identidad fraternal, y en este sentido, el análisis de un conflicto alejado temporalmente del nuestro pero con continuidades en la esfera sindical, es un aporte significativo. Creemos que algunos de estos rasgos, activados en un contexto político muy diferente a 1912 como el de 1961, pueden permitirnos establecer cambios y continuidades en las formas de acción colectiva, en repertorios utilizados y (re)utilizados, resignificados por los sujetos ferroviarios (Agostini y Brandolini 2016; Agostini, 2014).

No se han producido de manera exhaustiva estudios sobre los conflictos obreros durante el gobierno peronista y, puntualmente sobre el problema ferroviario encontramos pocos trabajos (Contreras, 2009; Schneider, 2009; Badaloni, 2008). Esto puede deberse a la impronta de investigaciones clásicas sobre los orígenes del Peronismo y las que plantean una alta cuota de burocratización sindical como elemento central para analizar la relación entre el movimiento obrero y el Peronismo. Con respecto a ese aspecto, podemos encontrar en las interpretaciones que proponen Portantiero y Murmis (1984), como también los análisis de Doyon (2006) y James (2006), una lectura diferente –por ejemplo— a la de Germani (1980). Portantiero y Murmis remarcan que para que el Peronismo construya la alianza política con los trabajadores, fue necesaria la negociación con la tradicional clase obrera, organizada sindicalmente antes del surgimiento del Peronismo y con una tradición combativa fuerte, los gremios ferroviarios de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria constituyen ejemplos de este tipo. No se puede reducir la relación de la clase obrera con Perón a la manipulación estricta, sino que existió autonomía y fueron necesarios acuerdos en pos de los diferentes intereses, James (2006) plantea que el Peronismo constituyó en parte a la clase obrera y esta al Peronismo, al otorgarle entidad en su discurso y en las políticas sociales, y también al confirmar la existencia de los trabajadores como fuerza social dentro del capitalismo. Las comisiones internas en fábricas y talleres significaron un desarrollo

autónomo de prácticas obreras de clase. Estas se dieron en un contexto de verticalidad sindical que el nuevo esquema peronista dispuso a partir de la Ley de Asociaciones Profesionales (Doyon, 2006). Victoria Basualdo (2010) apunta que las comisiones internas resistieron pese al endurecimiento de las políticas dictatoriales y a la burocratización que James destaca en el período posperonista. La autora se acerca a los planteos de Schneider, al decir que, la permanencia de estas comisiones en las fábricas resultó significativa para sostener los conflictos de los primeros años de la década de 1960, a pesar de los avances de la racionalización.

En este orden de cosas, Gustavo Contreras (2009) analizó las huelgas ferroviarias de 1950/51 para mostrar que frente a la subordinación de la cúpula de la Unión Ferroviaria al peronismo, a la intervención del periódico del sindicato “El Obrero Ferroviario”, a la participación de los ferroviarios en el directorio de los ferrocarriles nacionalizados, existieron prácticas autónomas de protesta cuando la inflación, recesión y los altos costos que implicó hacerse cargo del sistema ferroviario tecnológicamente atrasado, a principios de la década de 1950 afectó los salarios. La infraestructura ferroviaria atrasada y la escasa inversión generada durante el segundo gobierno peronista, se mantuvieron y profundizaron durante los gobiernos posteriores. Estos últimos fueron los que diseñaron nuevas políticas económicas en las que el sistema ferroviario perdió importancia. Las huelgas ferroviarias de 1950 y 1951, demandaron un incremento salarial y demostraron una tensión entre las bases sindicales y la cúpula. Estas movilizaciones mostraron también, una respuesta represiva por parte del gobierno peronista, seccionales ferroviarias intervenidas y trabajadores cesanteados. En Tandil, escenario analizado por Mengascini (2008), estas huelgas mostraron una comisión consultiva de emergencia paralela a los sindicatos oficiales, numerosas asambleas convocadas desde las bases, cuestionamientos a la intervención de la CGT, pedidos de renuncia de la dirigencia ferroviaria, entre otras cuestiones.

El estudio de Schneider (2005) enriquece significativamente a nuestra tesis, porque nos ofrece un análisis minucioso del período abierto a partir de 1955 en los aspectos estructurales y, aborda las prácticas y experiencias del obrero, de la clase desde la lucha, como fenómeno histórico y dinámico, a partir de su propia cultura (Pozzi y Schneider, 2000; Schneider, 2013; Camarero, Pozzi, Schneider, 2001). Como las estructuras sindicales son muy importantes dentro del conflicto que nos interesa, James (2006) contribuye en este sentido a explicar las características del sindicalismo y la burocracia posperonista, no obstante es necesario articular las propuestas de Schneider y James,

para poder atender no solo a las luchas como resultado de las iniciativas y liderazgo de los gremios ferroviarios sino también como parte de la activación de solidaridades horizontales en las bases obreras.

James (2006) no realiza un abordaje del sindicalismo ferroviario como si del metalúrgico, del sindicato de la carne, de aquellos gremios de raigambre peronista y sus transformaciones en este contexto político “integracionista”. A nosotros nos interesa, entonces, indagar en las características que tuvo el sindicalismo ferroviario dentro de las nuevas disposiciones legales, como también, analizar las rupturas y continuidades ideológicas que tuvieron los líderes y las bases gremiales en el período desarrollista. ¿Cómo podríamos analizar el escenario en la organización sindical ferroviaria en el período frondicista en la lógica propuesta por James referida a la organización? James no se ocupa de este problema, que a nosotros nos merecerá análisis concretos porque los dos gremios del movimiento ferroviario, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, no estarán ajenos a la burocratización a la que refiere el autor, por lo que nos interesará explicar la relación entre la cúpula sindical y las bases durante el conflicto ferroviario de 1961. Si bien sus aportes le otorgan un lugar protagónico a la dirigencia sindical como principal factor de poder, su enfoque innovador atiende a la experiencia concreta de los trabajadores, a las transformaciones operadas en su conciencia y cultura.

Conocemos la existencia de trabajos de investigación que se ocupan de indagar desde la historia social las relaciones entre trabajadores y empresarios como también recuperan el estudio de los sindicatos en la conformación de la clase obrera (Dicósimo y Simonassi, 2011,2018). La historia empresaria aparece puesta en tensión con la dinámica de los trabajadores y la clase obrera es estudiada en relación al control patronal, a las burocracias sindicales y a las estrategias empresariales corriendo la mirada de la perspectiva deudora de la historia cultural. Nos interesan estos estudios porque advierten sobre la necesidad de recuperar temas y problemas que hacen a la dinámica laboral, a las relaciones en el lugar de trabajo.

Existen pocos trabajos que presenten consideraciones a las dinámicas regionales de una huelga o conflicto nacional, es decir, a los movimientos sindicales organizados por las seccionales de todo el país, a las maneras en que las familias obreras participan de las huelgas y paros de protesta como también a las consecuencias para el desarrollo económico local de esas prácticas. Podríamos considerar que el desguace que sufrió el sistema ferroviario en la década de 1990 movilizó algunas inquietudes en investigadores del mundo del trabajo por revisar el impacto de las políticas neoliberales más crudas

sobre pueblos y comunidades ahora fantasmas (AAVV Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril, 2010; Bergesio y Golovanevsky, 2010; Sosa Martos, 2014; Corsi, 2021). En tal caso, algunos estudios han tomado los aportes de la antropología del trabajo y de la sociología para realizar una radiografía del estado de esas localidades que vivían y se reproducían del trabajo ferroviario (Damín y Aldao, 2015).

Coincidimos con Schneider (2005) en que es necesario estudiar los comportamientos de la clase obrera desde 1955 a partir de las experiencias concretas, resultado de prácticas culturales existentes y no solo como consecuencia de los determinantes económicos o políticos. Nos interesa entonces contribuir a la historiografía con un estudio de los problemas que los procesos económicos y políticos nacionales generan en las dinámicas locales. Consideramos que estos embates cuestionan, alteran el funcionamiento de las comunidades existentes y entonces las experiencias de lucha tienen otras lógicas a las de las ciudades capitales y prestar atención a esto es central para otorgarle un significado histórico al conflicto en cuestión en los escenarios locales.

3.4. Comunidades, Género y Memorias

Existen investigaciones que se ocupan de estudiar a las comunidades obreras desde los aportes de la historia social, la perspectiva de género y la antropología. Creemos que estos aportes son interesantes para pensar los entramados que se gestan a partir de un tipo de actividad productiva, esta cuestión es una perspectiva fructífera que abre nuevos interrogantes y explicaciones sobre el funcionamiento de las comunidades obreras (Mastrángelo, 2006; Gutierrez, 2020; Caruso, 2020). La actividad petrolera por ejemplo ha sido estudiada desde sugerentes perspectivas (Andújar, 2015; Palermo, H. 2012, 2017). El abordaje historiográfico de las comunidades obreras resulta importante como antecedente de nuestra tesis, por ejemplo el aporte de Mirta Lobato (2001) con su libro sobre la comunidad obrera de Berisso al analizar el trabajo industrial en la fábrica desde la experiencia obrera, utilizando como eje el concepto de clase de Thompson para desandar la pesquisa alrededor de la noción de proceso de trabajo para examinar la naturaleza y experiencia del trabajo. También, Lobato (2020) reflexiona sobre el concepto polisémico de comunidad y la importancia de la historia local para problematizar en las dinámicas sociales singulares. Sus aportes teóricos son importantes para nuestros intereses en el caso de las comunidades ferroviarias, caso que Lobato no estudia pero ofrece líneas de dialogo con nuestros problemas.

En íntima relación con la conformación de este mundo de trabajo ferroviario, dentro del universo simbólico generado por los talleres y los rieles, adquieren un singular lugar las mujeres y la familia ferroviaria. En este sentido, para complejizar el estudio del mundo del trabajo se hace indispensable incorporar la perspectiva de género para indagar en aspectos no siempre visibles en estos escenarios sindicales y masculinos.

Encontramos trabajos muy ricos en una mirada desde la perspectiva de género pensadas para Argentina pero también para otras latitudes (Godoy, 2020; Palermo, S. 2007; Ballesteros Doncel, 2003, 2013) que se dedican a problematizar el mundo ferroviario “típicamente masculino” procurando visibilizar la presencia de las mujeres trabajadoras y no solo como parte de la trama social comunitaria de la que el obrero ferroviario varón forma parte.

La propuesta de Silvana Palermo (2007, 2011) complejiza el estudio del conflicto obrero ferroviario de 1917 porque permite atender, desde la perspectiva de género, aspectos no siempre visibles en estos escenarios sindicales y masculinos, y creemos que el tema que nos ocupa no escapa a esta complejidad. La presencia femenina en la protesta ferroviaria “masculina” es la investigación pionera de Palermo (2007,2016) que abona sobre la complejidad del mundo del trabajo ferroviario al incorporar la perspectiva de la familia obrera como el eje donde pivotea la pesquisa para reconstruir las características del conflicto de la huelga de 1917. De allí que nos interese preguntarnos por la participación femenina en la huelga de 1961 (Agostini, 2018), conflicto que Palermo no trabaja, pero abona elementos teóricos y conceptuales para poder establecer continuidades y rupturas con su caso. En clave de sociabilidad y familia es que las contribuciones de Silvana Palermo y Florencia D´Uva (2015) para la primera mitad del siglo XX en Argentina indagan en la conformación de la profesión ferroviaria, en el ideal de trabajador masculino y las características de los hogares proletarios como escenarios de la vida cotidiana pero también como lugares de disputas, conflictos y tensiones. Dentro de estas propuestas resultan muy importantes las contribuciones de Florencia D´Uva (2019) sobre las masculinidades ferroviarias, sobre las características de la profesión y sobre los valores, atributos y sentidos asignados y aprehendidos por los varones trabajadores a sus oficios. La autora no descuida los espacios privados como el hogar para encontrar esas masculinidades sostenidas que generaban diversas consideraciones sobre la familia y las mujeres. También, D´uva (2009) focalizó su investigación en la prensa sindical, en los canales de representación de los modelos y estereotipos asociados al “varón” ferroviario. Además profundizó en el

trabajo de mujeres y niños en el ferrocarril a comienzos del siglo XX (D'úva, 2021) con el objetivo de desmenuzar las condiciones de trabajo y acceso de esta población trabajadora como también la diversidad de experiencias obreras y relaciones laborales en el ferrocarril.

Canali (2012) recupera biografías de mujeres ferroviarias que se emplearon como guardabarreras y administrativas en la provincia de Buenos Aires con el objetivo de abrir una puerta de investigación en torno al empleo femenino en el sistema ferroviario. La autora da cuenta de las condiciones de acceso al trabajo de estas mujeres, las características de sus labores, si se trataba de uso de la fuerza en espacios poco urbanizados en la primera mitad del siglo XX y los que consistían en empleo de cuello blanco en oficinas del ferrocarril.

Existe un trabajo de Badaloni (2022) que menciona a las mujeres ferroviarias dentro de su investigación sobre la conformación del colectivo de trabajadores del Central Argentino y su estudio sobre la empresa ferroviaria pero no profundiza sobre sus agencias. La autora recupera la existencia de guardabarreras, guardavías, planchadoras, lavanderas, cocineras y oficinistas que para la primera mitad del siglo XX participaban del mundo del trabajo algunas en condiciones de informalidad. Para otro espacio laboral como los Talleres Bahía Blanca, Ana Miravalles (2013) advirtió sobre el trabajo femenino en las oficinas administrativas en la década de 1970 y esto resulta una similitud temporal con nuestros casos de estudio. No obstante, la autora no se detiene sobre las características de estos ingresos ni del tipo de empleo.

Desde la sociología, Solange Godoy (2020, 2021, 2022) indagó sobre el trabajo femenino en la empresa de Ferrocarriles Argentinos entre las décadas de 1960 y 1970. También, investiga sobre las mujeres ferroviarias en las últimas décadas del siglo XX en sus ingresos como personal técnico. Su aporte es fundamental para nuestros intereses porque podemos establecer diálogos fructíferos con sus abordajes y los nuestros no solamente por tratarse de periodos históricos que nos interesan estudiar sino porque el recorrido bibliográfico que Godoy realiza para contextualizar su objeto de estudio, que son las camareras, azafatas y empleadas administrativas, ilumina muchos de nuestros intereses. Además, sus exploraciones sobre las mujeres ferroviarias de cuello azul se presentan como antecedentes pionero en las investigaciones argentinas. Godoy concentra sus estudios en los escenarios de la empresa ferroviaria en el ámbito porteño. El estudio de Luz Ayuso (2017) sobre la red de escuelas técnicas de La Fraternidad es un aporte importante que abona a las investigaciones que articulan educación y trabajo.

La construcción del “ser fraterno”, es decir, el modelo de trabajador ferroviario construido por el gremio La Fraternidad es abordado incorporando la perspectiva de género para explicar los valores morales y las representaciones presentes en la consolidación de los trabajadores maquinistas y foguistas y el lugar del sindicato en la reproducción de roles masculinos.

Esmeralda Basconcellos Doncel (2003,2013) es quien para el caso español ilumina el derrotero laboral de las mujeres trabajadoras en el ferrocarril, sobre sus oportunidades de empleo, sobre las barreras de acceso a una vida laboral que tenía sus raíces en un sistema social generizado construido social y políticamente desigual para las mujeres. Sus preocupaciones tienen asidero en nuestros objetivos y problemas porque no podemos desconocer a las mujeres que trabajaron en la administración ferroviaria de los talleres santafesinos y compartieron sus espacios laborales con los varones. Sus ingresos, sus condiciones laborales, sus experiencias obreras son tan significativas como las de los varones para poder mapear el escenario laboral ferroviario desde el género y la clase como constitutivo de las identidades. Las experiencias de mujeres trabajadoras ferroviarias en los talleres de San Cristóbal serán indagadas porque esas trayectorias laborales femeninas que datan de 1950 han influido en el ingreso de otras mujeres en la administración ferroviaria en la década de 1970. También y porque consideramos que sobre el trabajo femenino en el ferrocarril en los escenarios santafesinos hay una vacancia historiográfica significativa es que estudiamos las trayectorias de las mujeres ferroviarias de Laguna Paiva.

En este repaso por las investigaciones que existen sobre el tema debemos referirnos a un conjunto de producciones que han registrado estos procesos desde la perspectiva de la propia experiencia, que corresponden a aficionados, mayormente ex obreros ferroviarios (Contestí, 2009, Reati, 2006; Cena, 1998, 2008, 2009; Lucita, 1999, Assenza 2018). Estas fuentes contribuyen significativamente a los estudios históricos porque plasman relatos de vida, reflexiones de las experiencias de trabajo y de lucha que no se pueden observar en otros textos.

Además, es importante que atendamos a las producciones existentes sobre las localidades en las que se ubican los talleres ferroviarios y las comunidades que son objeto de nuestro estudio. Nos encontramos con investigaciones locales, que no vienen del campo académico y recuperan las historias institucionales de San Cristóbal y Laguna Paiva (Paúl, 1998, 2001, 2015, 2017), también otras que avanzan en la descripción del patrimonio ferroviario y/o se dedican a explicar y documentar sobre

ciertas fechas consideradas importantes de los pueblos (Ayala, 2006,2012; Assensa, 2018). Creemos que podemos contribuir a la historiografía argentina con la escritura de una historia social del mundo del trabajo ferroviario en clave de género, desde la historia local y con la utilización de testimonios orales.

SEGUNDA PARTE

4. Comunidades, sujetos, espacios y trabajo ferroviario

Hemos sostenido en la primera parte que la sola existencia de vías e infraestructura ferroviaria no genera comunidades ferroviarias. Entre los elementos que menciona Lobato (2020) para referirnos a la comunidad se destacan los espacios geográficos que sirven de referente (p.11). Sin lugar a dudas Laguna Paiva y San Cristóbal no deben estudiarse fuera de la referencia concreta urbana, materializada en la infraestructura ferroviaria que las define a cada una como territorios ferroviarios. La marca de los talleres en los centros de las localidades organizó el poblamiento y la disposición de instituciones como también, la traza de diferentes tipos de barrios cerca o lejos del complejo industrial. Además, los espacios laborales ferroviarios gestionados por el Estado Nacional, no solo desde las nacionalizaciones sino antes (porque estos talleres formaban parte del Ferrocarril Central Norte- FCCN) otorgaba una identidad compartida y condiciones asociadas al progreso y la industria nacional que fueron puestos en discusión entre las décadas de 1960 y 1990 período en el que se inscribe tesis.

Cuantificar la cantidad de varones ferroviarios que dominaron el escenario laboral ferroviario en estas localidades hasta la segunda parte del siglo XX no es un dato numérico reducido al lugar de trabajo sino que debe permitirnos pensar en la complejidad de espacios compuestos por redes familiares obreras con sus prácticas de sociabilidad, con maneras de transitar calles, de habitar barrios, de crear y participar de instituciones para el sostenimiento de estos pueblos. Entonces nos preguntamos, ¿qué es lo que cohesionan a la comunidad? ¿Es el ferrocarril o es la clase obrera? Esta pregunta tiene que ver con el problema de explicar cuáles son los intereses comunes que cohesionan a las comunidades (Lobato, 2020). ¿El trabajo ferroviario se postula como un interés común? ¿Para quiénes? ¿Predomina el interés de la clase obrera ferroviaria por sobre qué otros sectores? ¿Qué pasa cuando el significante que articula los intereses: el taller ferroviario, deja de pensarse como referente? ¿Los varones y las mujeres de San Cristóbal y Laguna Paiva se pensaron/piensan como integrantes de comunidades ferroviarias? ¿O el concepto de comunidad ferroviaria es una construcción teórica de

quien investiga en pos de la necesidad de explicar un proceso social? Estas preguntas motivan el escrito de este capítulo que se desgaja en grandes ejes.

Nos proponemos a continuación explicar la importancia de los talleres ferroviarios de estas localidades para la línea Belgrano pero para eso debemos retrotraernos al período en el que los mismos se edificaron como importantes centros de labor ferroviaria santafesina. Si bien antes de la nacionalización formaron parte del Ferrocarril Central Norte Argentino desde esos orígenes fueron dos espacios articulados, con intercambios de personal, con especializaciones en las tareas asignadas a cada uno en pos de enriquecer la autonomía industrial necesaria para el sostenimiento de la línea. Trabajadores de diferentes categorías viajaban en los trenes obreros de San Cristóbal a Laguna Paiva y viceversa para prestar funciones. Explicamos entonces los elementos materiales sobre los que pensar la vida de las familias obreras porque es significativo en nuestro abordaje desde la historia local estudiarlos espacios moldeados por la infraestructura ferroviaria en los que situar los relatos obreros. Además, el desarrollo de la industria ferroviaria gestada en esos espacios laborales da cuenta de las características de los procesos de trabajo y de producción del capitalismo argentino que también abordamos en este capítulo. Nuestra pesquisa sobre las particularidades del trabajo en los talleres ferroviarios de estas comunidades atiende la dinámica laboral de los varones porque eran la mano de obra por excelencia en las plantas de los predios de talleres y personal exclusivo entre maquinistas y foguistas. Pero, relacionado con esto y porque la clase obrera ferroviaria también se componía de mujeres es que estudiamos la participación de las mujeres en las tareas administrativas de ambos espacios laborales. Nos interesa tensionar las prácticas ferroviarias masculinizadas y los trabajos asociados a lo naturalizado como masculino no solo porque se trata de construcciones sociales que merecen discutirse sino porque las mujeres ferroviarias constituyeron trayectorias laborales singulares que fueron invisibilizadas en los propios relatos de los varones “ferroviarios”. Vinculado a este abordaje privilegiamos la división sexual del trabajo predominante en las comunidades ferroviarias que nos permite explicar la feminización del trabajo doméstico y las características de las familias obreras.

Sabemos que las identidades sociales, de clase, de género se construyen en diferentes espacios, por eso atenderemos al espacio público, lugar de la sociabilidad.

La conformación de comunidades y de identidades singulares y colectivas relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario merece interrogarse para analizar los consensos y

conflictos en torno a si se trata de identidades heredadas, construidas, compartidas y si las memorias sobre el trabajo ferroviario son las mismas para varones y mujeres.

Así es que, como manifestamos en la primera parte de esta tesis, la pesquisa con testimonios orales en una larga duración que privilegia la segunda mitad del siglo XX y coloca el eje en las comunidades nos permite construir periodizaciones flexibles. Además tensionar las representaciones construidas por las generaciones de obreros y obreras sobre el trabajo en el ferrocarril pudiendo trazar cambios, continuidades y complejizando el abordaje de espacios laborales asignados culturalmente solo a varones.

4.1. Los talleres ferroviarios del Ferrocarril Belgrano

4.1. a. Sobre la importancia de San Cristóbal y Laguna Paiva para el funcionamiento de la línea ferroviaria.

La primera línea ferroviaria en tierras de lo que sería el pueblo de San Cristóbal fue el ramal de Santa Fe a las Colonias, y comenzó su servicio público en 1887, a partir de una iniciativa provincial que extendió el tramo desde Santa Fe, pasando por Rafaela y Lehmann, hasta llegar a San Cristóbal, su funcionamiento se relacionaba con el servicio a la estancia de capitales ingleses que llevaba ese nombre. Poco tiempo después, se autorizó a construir y explotar una línea férrea desde la estación San Cristóbal hasta la ciudad de Tucumán en manos de la Compañía Francesa de Ferrocarriles, “FivesLilles”.¹⁶ En diciembre de 1892, se inauguraron los talleres de San Cristóbal en el lugar en el que actualmente está emplazado el tendido ferroviario central¹⁷. En ese momento, ya se contaba con 300 empleados, quienes se ocupaban de ocho secciones: carpintería coches, vagones y muebles, herrería, fundición, ajustaje, caldería, tornería y levante de vagones y junto a todas ellas un depósito de almacenes. Hasta 1896, los talleres pertenecían a la compañía francesa, momento en el cual pasaron a manos del Estado como parte del FCCN.¹⁸

¹⁶ Para Regalsky (1998), Fives Lille era, tal vez, la principal firma francesa especializada en la producción de material ferroviario, maquinaria pesada, puentes y estructuras metálicas. Con una dilatada actuación en la construcción de ferrocarriles en Europa, la declinación de ese mercado la habría llevado a buscar nuevas oportunidades en tierras de ultramar. La Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe se constituyó en diciembre de 1888 a poco de firmada la transferencia de la red provincial.

¹⁷ Al respecto Franco Vissani contribuyó con una reconstrucción de planimetrías del predio ferroviario central de San Cristóbal y consideró que ese lugar fue el punto receptor, donde se instalaron las compañías ferroviarias francesa FCSF y nacional del FCCN y fue el predio que vio nacer el ferrocarril y los talleres ferroviarios de San Cristóbal. Nota publicada en Diario El Departamental, 21 de agosto de 2019.

¹⁸ Sobre la historia institucional y social de San Cristóbal existen trabajos periodísticos de Osvaldo Giussani quien fuera corresponsal por San Cristóbal del Diario El Litoral de la ciudad capital de Santa Fe.

Los talleres ferroviarios de San Cristóbal se articulaban con los de Tafí Viejo, en Tucumán, que comenzaron a construirse en 1902 como parte del complejo técnico que necesitaba el FCCN desde 1882 para su funcionamiento¹⁹. Antes de la creación de los talleres de Laguna Paiva estos dos emplazamientos ferroviarios se destacaron por ser espacios de trabajo artesanal pero también contar con profesional técnico necesario que debía organizar, gestionar e introducir las mejoras técnicas necesarias para el sostenimiento de la red.

El ferrocarril del Estado agrupaba a estos talleres antes de la completa nacionalización del sistema ferroviario. Esta particularidad es importante de considerar, en primer lugar porque la administración estatal abarcaba recorridos y trochas que unían espacios amplios, despoblados, alejados de las urbes metropolitanas y se dirigían desde la ciudad de Santa Fe hacia el norte y algunos tramos puntuales en las regiones de Cuyo y la Patagonia. No solo se transportaba carga agrícola- ganadera sino y fundamentalmente pasajeros creando una red social de intercambio de mano de obra, de visitantes, comerciantes que impondrán el paisaje social relacionado con la circulación, llegada y partida de los trenes alimentando la infraestructura necesaria para el sostenimiento de esas prácticas. Estos talleres ferroviarios correspondientes a la provincia de Santa Fe y relacionados con la ciudad capital (Santa Fe) generaron un escenario importante para el desarrollo de estas localidades ligadas a la conformación del capitalismo argentino.

Además, el desarrollo arquitectónico y urbano relacionado con la impronta ferroviaria en la provincia de Santa Fe es significativo; por ejemplo los capitales franceses focalizaron sus negocios en la provincia, Regalsky (2007) sostiene que

Esta provincia era a partir de 1885, el principal escenario de las construcciones ferroviarias en el país (nada menos que 3000 kilómetros entre 1885 y 1892, una magnitud superior incluso a la de la provincia de Buenos Aires). Esto corrió parejo con la gran expansión de la agricultura santafecina, que vio ampliada sus posibilidades de implantación, hasta

¹⁹ Tafí Viejo es una localidad ubicada a 20km. de la capital de Tucumán, los talleres ferroviarios instalados en 1902 se dedicaron a proveer material rodante y reparar locomotoras a vapor para las líneas que comprendían el norte del país reparación. El propósito fue dar alivio a los problemas de reposición y reparación del material rodante que sufría en aquellos momentos el Ferrocarril Central Norte. (Sosa Martos, 2017)

entonces limitadas a una delgada franja próxima a las vías navegables(p.352).

También, la ciudad de Santa Fe poseía una cabecera del Estado nacional de la línea Central Norte Argentino,

La estación del FCCNA (Ferrocarril Central Norte Argentino) era la terminal de estas líneas de fomento del Estado argentino. Dichos ferrocarriles habían sido gestionados por el sector público con el fin de equilibrar la tendencia de las empresas extranjeras a trazar sus vías férreas abarcando la región central del territorio nacional, que era la más próspera para la agricultura. Los Ferrocarriles del Estado iban en auxilio de las regiones no cubiertas por las compañías británicas y francesas, y se dirigían desde la ciudad de Santa Fe hacia el norte y algunos tramos puntuales en las regiones de Cuyo y la Patagonia. Para la ciudad de Santa Fe poseer esta cabecera tenía un valor estratégico, porque permitía capturar lo producido en gran parte del país, lo que representaba una sustanciosa renta de exportación para su terminal portuaria (Sauss, 2012p. 5-6).

Por último, la pertenencia a la empresa estatal generaba representaciones positivas entre quienes eran de familia ferroviaria sobre la presencia del Estado en las localidades en cuestión, es decir, en los relatos obreros la encontramos referenciada como prestigiosa antes y luego de las nacionalizaciones en narrativas que presentan elementos de continuidad con los ideales de soberanía, asistencia, progreso económico, bienestar salarial pero asociados a la línea Belgrano como el nombre que en la nueva etapa los aglutinaba. Entonces, como veremos más adelante, el proceso de racionalización y privatización que se acompañó de construcciones discursivas sobre el trabajador del Estado como vago, ocioso y que denostó el prestigio de las empresas de servicios públicos impactó profundamente en la tradición de las localidades²⁰. Esto no implica

²⁰ Merece que aclaremos que no nos vamos a referir al proceso de nacionalizaciones peronistas. Sin embargo, acordamos con los planteos de Salerno (2020) cuando explica que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) no fue tomada como base para

descuidar las fuertes críticas y denuncias que los trabajadores realizaron con relación a los problemas de la administración estatal previos a la nacionalización y posteriores. Como tampoco desatender que no se trataba de un nacionalismo a ultranza al identificar patrones discursivos de defensa de la presencia del Estado en los relatos ferroviarios.

Elena Salerno (2013) y Silvana Palermo (2015) indagaron en la construcción de una burocracia estatal asociada a la empresa de ferrocarriles como también, a la existencia de los ingenieros como grupo especializado en introducir principios de organización científica del trabajo para racionalizar el trabajo de mantenimiento de locomotoras y llevar a cabo la reparación, armado y construcción de coches y vagones en serie. Para Palermo, la creación del Ministerio de Obras Públicas (MOSP, 1898) y de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE, 1909) generaron la profesionalización de la administración de ferrocarriles, la expansión de las líneas, la consolidación del Estado como propietario de mayores extensiones de la red. Así, “entre 1900 y 1905, la Administración aumentó las inversiones en infraestructura y modernizó la planta de los talleres existentes. En 1905, los ingenieros de los talleres San Cristóbal, se enorgullecían de esta decisión que había permitido ensayar la construcción de los primeros coches de pasajeros realizada en dicho taller” (Palermo, 2015, p.42). Frente a la ampliación del tráfico que se esperaba de la inauguración de la línea internacional a Bolivia y la conexión hacia el sur con el puerto de Santa Fe, la AGFE impulsó la construcción del taller de Taffí Viejo “cuya ubicación en el centro de la red lo hacía apto para la reparación de locomotoras de la división Sud y Norte” (Palermo, 2015, p.42).

El tendido del ramal San Cristóbal – Santa Fe correspondiente al FCCN dejó como resultado la habilitación de la estación Laguna Paiva en 1908 en campos que eran propiedad de Reynaldo Cullen. La necesidad que tenían las máquinas a vapor de abastecerse de agua puede haber constituido una de las causas del establecimiento de la estación en el recorrido del ramal, lo cierto es que esto fomentó el poblamiento del lugar, el desarrollo de la planta urbana, el establecimiento de las primeras instituciones. Ese año se sancionó también la ley 6011 por la que el congreso de la Nación autorizaba

la incorporación de las compañías estatizadas desde 1947, sino que fue desarticulada, “la disolución de la AGFE como empresa estatal y el modo que se organizaron los ferrocarriles recientemente estatizados fueron parte de un Estado empresario de última instancia, pero sin empresas, por lo menos en la actividad ferroviaria y de los transportes en general, pese al título que se le dio a un organismo llamado Empresa Nacional de Transportes” (p.50).

al Poder Ejecutivo a construir nuevos ramales. El ingeniero Enrique Boassi fue el director de la construcción del ramal Laguna Paiva a Deán Funes, la localidad paivense fue el asiento del personal de dirección y trabajo. Paralelo a la construcción del ramal comenzaron las obras para crear el depósito de locomotoras que se inauguró en 1913. Esto produjo la instalación de otras instituciones que acompañaron el crecimiento poblacional de la localidad fundándose en ese año el pueblo Reynaldo Cullen que debido a la impronta del nombre de su estación ferroviaria se denomina popularmente Laguna Paiva y será convertida en ciudad en la década de 1960 con ese nombre.²¹

El ferrocarril ejerció una fuerte influencia en el trazado urbano, ya que los primeros espacios que se fueron loteando se ubicaban en las proximidades de la estación de trenes, y del depósito de locomotoras, y a lo largo de las vías de los ramales Deán Funes y San Cristóbal. Fueron necesarios locales comerciales para proveer artículos de consumo a los obreros de las cuadrillas de trabajo como también instituciones públicas que se fueron creando en los primeros años de la década de 1910.²²

Los talleres ferroviarios de ambas localidades se posicionaron como dinamizadores económicos y sociales de estos pueblos. La tecnología aplicada a los mismos, el número de obreros empleados en las instalaciones, las secciones y especializaciones de cada unidad de producción y trabajo fue cambiando a lo largo del siglo XX.

²¹Al respecto debemos considerar que el proceso de declaración de ciudad del pueblo Reynaldo Cullen en la década de 1960 será complejo y conflictivo. La primera propuesta en pos de declararla ciudad en 1964 fue rechazada por una consulta popular que consideró perjudicial para la población incrementar impuestos porque la economía local estaba golpeada por la huelga ferroviaria de 1961 y el desempleo resultado del proceso de racionalización ferroviaria durante el gobierno de Frondizi y que profundizaremos más adelante. Una segunda iniciativa en 1967 avanzando la década será la que sostenga la solicitud de la declaración de ciudad aludiendo que el número de la población del pueblo ya no correspondía a esa categoría sino que debía convertirse en ciudad (Paul, 2017). Como hemos considerado en la primera parte de la tesis utilizaremos el nombre Laguna Paiva porque las fuentes con las que hemos trabajado así denominan al pueblo y porque los habitantes también históricamente se refieren a su localidad con esa denominación antes y luego del cambio formal de nombre y condición.

²² En Laguna Paiva en 1908 se creó la escuela elemental mixta, hacia fines de 1910 una junta de vecinos solicita al poder ejecutivo provincial la creación de una Comisión de Fomento, Juzgado de Paz y Oficina del Registro Civil en 1911, mientras que el Centro de Defensa Comercial fue creado en 1918(Oscar Paúl, 2015)

Silvana Palermo (2015,) plantea que

Los talleres ferroviarios contaron a comienzos del siglo XX con una presencia predominante de trabajadores calificados. Aún cuando los trabajadores de talleres no califiquen como una verdadera aristocracia obrera-bien representada por los maquinistas ferroviarios- ya que ellos recibían un pago a jornal y no tenían una estabilidad laboral e ingresos asegurados, lo cierto es que contaban con saberes específicos, una formación especializada y conocimientos técnicos. Precisamente fue en nombre de esos saberes de oficio que estos trabajadores cuestionaron la arbitrariedad de los capataces así como los esfuerzos racionalizadores que dotaban de un creciente poder a técnicos y supervisores en el mundo laboral. (p.p. 44-45)

De esta manera en el Ferrocarril Central Norte se manifestó el descontento laboral en los trabajadores de oficio cuando se aplicaron medidas de racionalización generándose huelgas como por ejemplo las de 1917 y 1919. Palermo (2015), concluye que,

tanto en San Cristóbal como en Laguna Paiva, la división del trabajo fue introducida gradualmente de una sección a otra, debido a la oposición sostenida que enfrentaba. A comienzos de 1920, los ingenieros se ilusionaban con el eventual éxito de este método de organización del trabajo, pero a la vez reconocían que por el momento los resultados eran limitados. (p. 57)

Podemos conocer que en la década de 1920 los cronistas de los diarios locales manifestaban la centralidad de los lugares de trabajo en la dinámica de las poblaciones locales y seguían con atención los reclamos laborales de los obreros que tenían que ver con la mejora de salarios y condiciones de higiene y salubridad. El diario *Santa Fe* en 1921 se preocupaba por aclarar que los talleres de Laguna Paiva no serían levantados – como decía la versión que circulaba en el pueblo – sino modificados en su funcionamiento, como parte de la reorganización en la forma de trabajar de todos los talleres de los Ferrocarriles del Estado y según sus informantes, sostenía el diario, con esta distribución aumentaría el número de obreros de los talleres. La nota publicada en

1921 decía que los talleres, que antes dependían de la administración ahora están a cargo de un ingeniero jefe director que es quien ha dispuesto esta nueva organización, buscando el mejor rendimiento de las secciones a su cargo. Así, “los talleres de Laguna Paiva tendrían a su cargo la reparación necesaria a los vehículos de carga y atenderá la conservación de locomotoras y demás material rodante en circulación entre las estaciones de Santa Fe, Macha y San Justo. Esta es la labor que se les ha asignado a los talleres de Paiva haciéndose lo mismo con los de San Cristóbal, Cruz del Eje y Tafí Viejo”²³. También los periódicos se hacían eco de las manifestaciones del resto de la sociedad civil tanto paivense como sancristobalense en apoyar y defender el trabajo ferroviario como fuente de dinamismo económico y sostén de otras actividades como el comercio. Precisamente con relación a esto, en 1918 se creó el Centro de Defensa Comercial de Laguna Paiva y sus miembros se solidarizaron con la causa ferroviaria porque la falta de ingresos a los trabajadores afectaba el desarrollo del comercio local.

Podemos entonces considerar que en estas primeras décadas el trabajo ferroviario era significado como un escenario de saberes concretos, situados, calificados y defendidos no solamente por los trabajadores sino por otros actores de las comunidades.

Entre las décadas de 1920 y 1950 los talleres ferroviarios de ambas localidades presentaron desarrollos importantes. Pese a que las inversiones en ellos no fueron constantes su funcionamiento y su capacidad de absorción de mano de obra provocó la urbanización de los pueblos. Los talleres se convirtieron en verdaderos espacios industriales porque sus obreros fabricaron piezas faltantes de las importaciones, desarrollaron procesos productivos complejos para atender a todos los requerimientos que el funcionamiento de los trenes necesitaba. Como resultado de su consolidación se conformaron otros espacios ferroviarios en las localidades como depósitos, playa de maniobra, almacenes, estaciones de pasajeros, entre otros, que articularon el funcionamiento del andamiaje ferroviario en las comunidades generando empleo.

La Dirección Nacional de Ferrocarriles aprobó diferentes obras en los talleres de San Cristóbal y Laguna Paiva en la década de 1930, dando cuenta de la necesidad de ampliar y consolidar estos espacios ferroviarios que presentaban condiciones precarias. Estas obras coinciden con la gestión de Pablo Nogués²⁴ en la Administración General

²³ Diario Santa Fe, 1921, p.1

²⁴ Conviene tener en cuenta los aportes de Salerno (2007) sobre “Entre 1932 y 1943, periodo en que se afianzó la restauración conservadora, la AGFE contó con el apoyo del Poder Ejecutivo,

(AGFE). Con respecto a Laguna Paiva las mejoras en la playa de almacenes, talleres y gerencia describen una situación previa precaria y con dificultades para el normal desenvolvimiento de los servicios. La precariedad de las instalaciones y las malas condiciones de los trabajadores se evidenciaba cuando se decía que

Junto a las vías que conducen la rotonda se ha construido una planchada y una empalizada con durmientes palo a pique, sujetos con dos rieles en desuso, de modo que las locomotoras puedan descargar el vapor sin que ello implique un inconveniente para el normal desenvolvimiento de los servicios. A fin de que el personal de conducción que ocupa transitoriamente la casilla dispuesta con ese objeto, goce de las comodidades necesarias, se ha construido una casilla para baño, de albañilería de ladrillos. Dado el mal estado del comedor obrero, se cambiaron algunas chapas que estaban en malas condiciones, además, se procedió a construir una cocina provisoria con tirantería de madera y forro de chapa canaleta de fierro galvanizado [...] La obra fue iniciada en Agosto de 1928 y terminada el 19 de abril de 1930.²⁵

Los expedientes dan cuenta de que en 1934 se adquirieron maquinarias para nuevas instalaciones de herrería y tornería, esto se sumaba a los tornos de ruedas de vehículos y una prensa hidráulica que reemplazaba a maquinarias más antiguas aumentando la producción de ruedas.²⁶ Según la documentación se sostenía la especialización de Laguna Paiva en la reparación de vagones y dotar a esas secciones de herramientas y máquinas era fundamental para cumplir con esas funciones. No obstante la importancia

atribuible a la amistad personal entre el Presidente y Nogués, administrador de los Ferrocarriles del Estado propuesto por Justo. La identificación política entre el Poder ejecutivo y la Administración le dio mayor autonomía a la gestión de la AGFE” (p.431). Pudimos corroborar que algunas de las obras iniciadas en el periodo no fueron cumplimentadas cuando las mismas se extendieron en el tiempo estipulado para su finalización.

²⁵ Ferrocarriles del Estado. Departamento técnico. División Estudios y Proyectos. Obra N°1064. Laguna Paiva Mejoras en la planta Almacenes, Talleres y Ex Gerencia C.N. Argentino. Construcción Alambrado. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

²⁶Ministerio de obras públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Expediente N°025857. Extracto: Adquisición e Instalación maquinarias Talleres de Laguna Paiva. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

de los argumentos vertidos en la memoria descriptiva del asunto de la obra es que la misma se cerró en 1946, según se explica, como consecuencia de la compra de material en el extranjero. Por lo que los tiempos de las negociaciones y los pasos burocráticos para concretar las obras eran extensos. Lo cierto es que este expediente y otros más que versan sobre construcción de oficinas administrativas²⁷, de oficinas en control de depósito en galpón N°1²⁸, obras de instalación de puentes grúas en el depósito de madera, alero de tornería de ruedas y el taller de montaje de vagones,²⁹ dan cuenta de la conformación de un núcleo de infraestructura ferroviaria paivense fomentada por Ferrocarriles del Estado antes de la nacionalización. Estas obras también las encontramos para el caso de talleres San Cristóbal, corroborando entonces nuestra hipótesis de que entre las décadas de 1930 y 1940 se consolidaron las estructuras materiales ferroviarias donde situar el trabajo obrero local en estas comunidades santafesinas. Si a eso agregamos construcciones urbanas y poblamiento fomentado por el Estado al proceder a la edificación de las instalaciones y equipamiento necesario para el funcionamiento de los talleres es que el perfil ferroviario de las localidades se afianzó en la provincia de Santa Fe.

La descentralización de las empresas luego de la nacionalización del sistema ferroviario y la creación del Ferrocarril General Belgrano que agrupó a los talleres que estudiamos otorgó una identidad singular a Laguna Paiva y San Cristóbal como unidades productivas conectadas pero diferenciadas según las especificidades de cada espacio laboral y las necesidades de la administración estatal fortaleciendo la importancia del espacio santafesino ferroviario dentro de la zona central del país, cuestión para nada

²⁷ Ministerio de obras públicas. Mesa de entradas y archivo. Expediente N°9507. Extracto: Construir edificio para oficina de Administración y vestuario para personal obrero. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

²⁸ Ferrocarriles del Estado. Departamento de suministros. Construcción. Expediente N°03423. Construcción de oficina control depósito en Galpón N°1.1933. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

²⁹ Ferrocarriles del Estado. Departamento Mecánico. MT 579. Taller reparación vagones Laguna Paiva. Dimensiones a que deben sujetarse las grúas a instalar en el Depósito de Madera, Alero de Tornería de ruedas y el taller de montaje de vagones.1935. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

secundaria en el proceso de afrontar la supervivencia frente al embate de la privatización.³⁰

4.1. b. Los talleres, la mano de obra y las comunidades

Aquí queremos realizar algunos comentarios que tienen que ver con la singularidad del tipo de establecimiento industrial que componen los talleres. Se tiende a pensar que una fábrica es superior a un taller, la connotación negativa del trabajo realizado en el taller es considerado menos técnico al que se realiza en una fábrica (Lalana Soto, 2006). En la historiografía argentina existen estudios sobre los talleres ferroviarios que son referencias a nuestro abordaje (Miravalles, 2013; Badaloni, 2022; Sagastume, 2021; Sanchez, 2018; Blanco, 2008). Sostenemos que para poder dar cuenta de la existencia de comunidades ferroviarias debemos analizar la relación establecida entre el trabajo en los talleres y la dinámica de las comunidades porque la formación de la mano de obra se gestó en las instituciones educativas locales, en las familias obreras y mediante el fomento del Estado. ¿Qué oficios sostenían el desarrollo del proceso productivo de cada taller? Al respecto debemos considerar que cuando nos referimos a “los talleres” lo hacemos abarcando diferentes dependencias del sistema ferroviario que funcionaba en cada comunidad. Esto supone referirnos a las secciones propiamente dichas de los talleres o las naves ferroviarias y a sus trabajadores los denominaremos “los talleristas”. Pero debemos considerar que maquinistas, foguistas, señaleros, personal de vía y obras, personal de almacenes, guardas de estación, personal administrativo y jerárquico forman parte del colectivo obrero y socialmente en las representaciones que las comunidades

³⁰ Como veremos más adelante, el taller de Tafí Viejo correspondiente a la línea Belgrano en la provincia de Tucumán afrontará el embate privatista desde los años 70 y será cerrado pese a la lucha de los trabajadores según los planes de ajuste que por ejemplo privilegiaban las zonas centrales del país atacando el desarrollo ferroviario y laboral de las ciudades del interior. Al respecto el Dr. Sosa Martos quien se especializa en el desarrollo ferroviario de Tafí Viejo sostiene que “Dentro de este nuevo diagrama empresarial solamente se conservó un solo taller por línea, con la existencia de Laguna Paiva (Santa Fe) se determinó la “inviabilidad” de mantener talleres de Tafí Viejo llevando a cerrar sus puertas en julio de 1980, provocando un impacto en el corazón económico del pueblo donde 1400 obreros “renunciaron” a cambio de una indemnización especial (Sosa Martos, 216, p.88)

manifiestan para referirse al trabajo ferroviario se hacen generalizaciones bajo la denominación “trabajar en los talleres”.

La referencia a las amplias instalaciones obreras ferroviarias de los talleres tiende a ocultar esas otras dependencias necesarias para que funcione el sistema del riel en las comunidades. Esto además se relaciona con que los y las trabajadores más allá de su lugar de trabajo,³¹ en el sistema y su condición en el escalafón manifiestan un conocimiento total del sistema de trabajo y se ocupan de destacar la importancia del trabajo en las secciones de los talleres por diferentes razones entre las que podemos destacar: la complejidad de las tareas que allí se realizaban; la articulación entre cada especialidad organizadas en secciones; el desarrollo de la industria ferroviaria; la cantidad numérica de los obreros que repercute en la economía local y en el consumo de las familias obreras; la jornada laboral cotidiana de muchas horas prologando la socialización fuera del taller; la participación de “los talleristas” del producto terminado como parte fundamental de las necesidades de la línea; la gravitación política del personal de talleres para sostener las medidas de fuerza y para incidir en la toma de decisiones sindicales. Con relación a estas cuestiones acordamos con Eduardo Raíces (2010) sobre que “La unidad taller, por su división funcional, su escalafón y su ajustamiento a modos de la planificación, puede ser vista dentro de ese orden como un punto de síntesis integrativa. Reuniendo a su alrededor distintas capas imbricadas comunitarias, generacionales, culturales, políticas y sindicales, se torna en un “núcleo duro” de la identidad ferroviaria” (p.153).

El desarrollo del taller ferroviario paivense debe pensarse en una larga duración que presenta espacios para la transmisión y formación laboral y de saberes de obreros para la industria ferroviaria nacional que fueron los pilares del sistema ferroviario en la década de 1960. Es decir, no podemos atender a las condiciones de la infraestructura ferroviaria sin situar las experiencias humanas del trabajo ferroviario. El auge ferroviario permitió el incremento de la mano de obra y muchas personas de diferentes puntos del país llegaban para trabajar superando la capacidad habitacional del pueblo. Esto generó según Oscar Paúl (2015) “parte de ellos comenzaron a vivir, mientras cumplían sus obligaciones laborales para las que fueron contratados, en carpas; luego en vagones y, finalmente, en casas precarias que se levantaron sobre terrenos

³¹ Como veremos en el apartado de las mujeres ellas manifestaban un conocimiento completo del sistema ferroviario.

pertenecientes al ferrocarril... asentamiento que pasó a ser identificado —por estar compuesto por obreros ocupados en esta actividad— como Villa Obrera” (p.158).

Al respecto, Ferrocarriles del Estado en 1928 había proyectado la formación del Pueblo Obrero cuya obra culminó en 1930. Esto era motivo de preocupación para el Estado porque según la Memoria Descriptiva de la obra la problemática que Paúl explica se retrotrae a esos años cuando se consideraba que

en vista de que las ampliaciones que se llevaban a cabo en las Vías de Almacenes y Talleres [...] hizo necesario desocupar el terreno donde se encontraban las viviendas del personal obrero y que por no disponer en el lugar de casas adecuadas en números suficiente fueron instalándose dentro del recinto de Talleres en condiciones inadmisibles por los serios inconvenientes que ocasionaban al Ferrocarril y para los obreros por el hacinamiento reñido con las más elementales reglas de higiene a que los obligaba el poco espacio y la carencia de un eficiente sistema de obras sanitarias, esta Administración dispuso el estudio del trazado para la formación de un pueblo obrero³²

El trazado del pueblo, abovedamiento de calles, plantación de árboles, instalación de cañerías de agua corriente y el traslado del paso nivel de kilómetro 40/150 C a km. 40/461 C, fue aprobado por la Dirección General de Ferrocarriles en 1933. Este trazado corresponde al Pueblo Obrero que actualmente se denomina Villa Talleres. Está ubicado al este de las líneas ferroviarias, y se denomina también: “Pueblo Nuevo” el que con relación al llamado “Pueblo Viejo” (área central, único centro a nivel urbano con funciones residenciales, bancarias, administrativas, comerciales dando cuenta de una concentración de actividades y ocupaciones) carecía de asistencia en salud y de instituciones públicas para los habitantes.³³

³² Ferrocarriles del Estado. Departamento técnico. División Vía y obras. Estación Laguna Paiva. Asunto Formación Pueblo Obrero Obra N°1059. 1933. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

³³ Más adelante profundizaremos sobre las características de la sociedad paivense con respecto a la impronta que tuvo habitar un barrio o “pueblo” y/o el otro. Podemos advertir las marcadas diferencias de clase que se asiste en este tipo de emplazamiento ferroviario, cuestión que también se refleja en el diseño urbano de San Cristóbal.

El desarrollo urbano del pueblo de Paiva estuvo estrechamente articulado al progreso de las instalaciones de los talleres. En 1945 el taller contaba de 30.000 metros cuadrados y los siguientes edificios y secciones: “edificio de administración, usina, taller eléctrico, aserradero, carpintería de vagones, remachadores, levante de vagones y reparación, frenos, herrería, herrería mecánica, tornería de ruedas, tornería mecánica, broncearía y hojalatería, caldería pesada y caldería de chapas, herramientaje, pinturería, instalaciones y playa”.³⁴ La modernización del taller de reparación de vagones en esos años, consolidó al centro laboral paivense porque se logró optimizar el aparato productivo del taller lo que repercutió favorablemente en un aumento de la mano de obra que llegaba al pueblo para construir las instalaciones y se sumaba a los obreros de la planta permanente del taller que se comenzaba a especializar en funciones precisas provocando la expansión de la planta urbana (Paúl, 2015).

Observando esta situación, el diputado por Santa Fe Ángel Ponce del partido Laborista presentó en 1946, un proyecto de ley aprobado en 1947 que autorizaba al Poder Ejecutivo a invertir hasta \$1.500.000 moneda nacional para la adquisición de terrenos y construcción de viviendas económicas en Laguna Paiva para los empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado³⁵. La presentación del diputado resulta muy significativa a los fines de poder dar cuenta no solo de la cantidad de obreros que trabajaban en los talleres, almacenes y tráfico en Paiva y debían viajar a pernotar en la ciudad de Santa Fe por carecen la localidad de viviendas adecuadas, sino que la tabla de datos que acompaña la solicitud nos permite atender a las características de las familias obreras y de las dificultades cotidianas que podían solucionarse al poder construir viviendas cercanas al lugar de trabajo.

³⁴Diario El Litoral, lunes 26 de marzo de 1945, pág. 3. Recuperado de <http://www.santafe.gov.ar/hemerotecadigital/diario/20667/?page=3&zl=2&xp=-252&yp=-150>

³⁵Expediente 912-D-1946 recuperado de <https://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/912-d-1946.pdf>

Tabla: Empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado que viajan diariamente a Santa Fe, Cámara de diputados de la Nación, expediente N°912, 11 de septiembre de 1946. Folio 2651.

Empleados y obreros de los Ferrocarriles del Estado que viajan diariamente a Santa Fe							
	Titulares	Esposas	Padres	Hijos	Otros familia- res a su cargo (1)	Total de fami- liares a su cargo	Total general
Talleres:							
Personal soltero y viudo sin familiares a su cargo	34	—	—	—	—	—	34
Personal soltero y viudo con familiares a su cargo	11	—	7	6	11	24	35
Personal casado	142	142	18	315	14	489	631
Tracción:							
Personal soltero y viudo sin familiares a su cargo	28	—	—	—	—	—	28
Personal soltero y viudo con familiares a su cargo	4	—	1	7	—	8	12
Personal casado	29	29	—	64	—	93	122
Almacenes:							
Personal soltero y viudo sin familiares a su cargo	9	—	—	—	—	—	9
Personal soltero y viudo con familiares a su cargo	3	—	—	6	2	8	11
Personal casado	15	15	—	47	12	74	89
Tráfico:							
Personal soltero y viudo sin familiares a su cargo	1	—	—	—	—	—	1
Personal soltero y viudo con familiares a su cargo	1	—	1	2	—	3	4
Personal casado	7	7	2	19	7	35	42
Personal docente afectado	15	—	30	15	—	—	60
Total	299	193	59	481	46	734	1.078

(1) Hermanas y hermanos a su cargo.

La distancia entre Santa Fe y Laguna Paiva de 39km era transitada en forma constante por los trabajadores, en su mayoría varones. El argumento sostenido por Ponce es que al ser sostén de familia ameritaba que todo el hogar se encontrara cercano a su empleo pudiendo así asistir y compartir tiempo con los hijos. El hecho de que no exista una continuidad entre la vivienda y el lugar de trabajo, según el diputado atentaban contra el cumplimiento de las tareas de los trabajadores perjudicando a la empresa porque los obreros no estaban dispuestos “espiritualmente” con estas dificultades “materiales y morales”. Según la tabla se trataba de 284 trabajadores discriminados según estado civil (casado, viudo, soltero) y si contaban o no con familiares a cargo (esposas, padres, hijos, hermanos/as).³⁶ Interesa un argumento que el diputado Ponce plantea en su

³⁶ La tabla incorpora la situación e 15 mujeres docentes que completan el pedido del diputado para regularizar la situación de las viviendas en la localidad, por lo tanto el total que figura es de 299.

pedido, la imperiosa necesidad de conformar hogares en lugares cercanos al trabajo porque los obreros también son padres y debían estar cerca de sus hijos.

El énfasis en que todo individuo tiene necesidad de “vida de familia” se postula como una fortaleza para pedir el compromiso del Estado en otorgar dinero para crear “casa-habitación en condiciones de habitabilidad” para una “extensa barriada”. Sobre este aspecto, que ahondaremos en el apartado vinculado a la familia ferroviaria, la referencia al “padre de familia” se asocia no solo al varón proveedor sino a la necesaria presencia del hombre en el hogar, para que el padre esté cerca de sus hijos para que “no lo desconozcan” sin hacer comentarios ni referencias a otras tareas relacionadas con la paternidad. Se advierte la preocupación para que el lugar de trabajo coincida con el lugar de residencia para generar escenarios armoniosos y garantizar el compromiso laboral de los obreros que no estarían preocupados y cansados de los viajes extensos. Esta presentación nos permite atender a la relación directa entre trabajo ferroviario, hogar y comunidad. Las familias obreras en un proceso largo se instalaron en torno al elemento referente de trabajo que fueron los talleres. Los actos de inauguración de las nuevas instalaciones en los talleres se sucedieron en las décadas de 1940 y 1950. El barrio obrero solicitado por el diputado Ponce fue habilitado en 1949 junto con el comedor ferroviario. Autoridades locales, provinciales y nacionales asistieron a las jornadas de celebración que fueron registradas por la prensa local alimentando un imaginario de pueblo obrero ferroviario pujante y en desarrollo.³⁷ Los dirigentes

³⁷ La Revista Guión, Revista editada por la Biblioteca Alberdi de Laguna Paiva entre 1940 y 1950 se ocupó de invitar a todos sus lectores a los actos, atendiendo al perfil obrero de las familias que concurrían a la biblioteca y leían la revista. Al respecto debemos considerar algunos datos de la publicación que utilizaremos más adelante, sus fechas de aparición no respondieron a un orden regular debido, primero, al alto costo del papel y, segundo, al hecho que la biblioteca, en su movimiento financiero, priorizaba la compra de libros. La biblioteca posee en guarda cuarenta y seis ejemplares, aparecidos desde 1948 hasta 1958, encuadernados en dos tomos. Información disponible en la página web de la Biblioteca, ver: <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Servicios/Minisitios/bibalberdi/revistaguion.htm>

Es necesario recuperar algunos de los temas que se trataban en la revista, porque refieren a las preocupaciones locales y las actividades sociales que se fomentaban desde ese espacio literario relacionado con los trabajadores. En esta tesis colocamos el tomo en el que se encuentra el fragmento que citamos con el número de página que corresponde al folio del encuadernado porque los números de páginas originales en algunos casos no están consignados.

paivenses y santafesinos de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad como oradores junto al secretario general de la Unión Ferroviaria Pablo López, además asistieron los gerentes de la empresa de Ferrocarriles del Estado

La Revista paivense *Guión*, recorrió las instalaciones del comedor en 1950 con la compañía de las autoridades de la Unión Ferroviaria local y describía que “la clase trabajadora del riel nacional” tenía un “espléndido” edificio que impresiona al visitante. El comedor recibía a todo el personal obrero, entonces la revista aclaraba que “Entre un grupo de obreros vemos también, con una llaneza que nos satisface, al señor Jefe, contra maestro, segundo y capataces, que también comparten la cordial mesa [...]”³⁸ En este relato descriptivo y entusiasta de las instalaciones para el almuerzo de los trabajadores se sostiene a la gestión sindical local de la Unión Ferroviaria en el mantenimiento de estos espacios equipados para la planta del taller completa sin distinguir cargos, mostrando camaradería y ausencia de conflictos. Además, en 1950 en el taller se construyó el primer coche de pasajeros para el transporte del personal obrero que trabajaba allí. En 1952 se reconstruyeron coches motores en Laguna Paiva con material recuperado de ómnibus en desuso pertenecientes a la “ex Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires, que se hallaban retirados de la circulación, para tratar de aprovechar todo lo que fuera posible de sus motores, carrocerías etc, a los efectos de construir - convenientemente adaptado - coches para el servicio de pasajeros en trayectos cortos y, especialmente, en la zona cercana a Santa Fe [...] los talleres de Paiva, que han llevado a cargo la tarea principal, con la colaboración de iguales dependencias de San Cristóbal y esta capital, han dado término al trabajo de un tiempo considerado como récord y ajustándose en un todo a los últimos detalles de la técnica que hacen de este transporte un medio cómodo y veloz para unir las localidades mencionadas (...)”³⁹ Las gestiones del Ministerio de Transporte para la realización de esta tarea daban cuenta de la importancia de las unidades laborales de producción y de industria de los talleres santafesinos que cumplían con material y mano de obra para desarrollar la tarea de producción propia y reconstrucción de nuevas unidades. El reconocimiento que la prensa local y la empresa ferroviaria tuvieron sobre el desarrollo ferroviario regional y sobre las tareas realizadas en los talleres de Paiva y San Cristóbal

³⁸ Revista *Guión*, Laguna Paiva, 1950, año III, n°21.

³⁹ Diario El Litoral, 25 de abril de 1952. Recuperado de: <http://www.santafe.gov.ar/hemerotecadigital/diario/23201/?page=2&zl=2&xp=-252&yp=-150>

ejemplifican la impronta que tuvieron estos establecimientos en el desarrollo de los pueblos.

Entre las décadas de 1930 y 1950 se consolidó el modo ferroviario como eje de la organización social. La disposición de los barrios de las familias trabajadoras y las instituciones necesarias para la asistencia que requería el desarrollo urbano también se retrotraen a estas décadas. Las fuentes que hemos analizado en este apartado nos permiten historizar el proceso de conformación y concreción material de las estructuras laborales donde transitaban sus experiencias los obreros que estudiamos y donde se anudaron las agencias de las comunidades. Fueron estos escenarios cotidianos de funcionamiento del empleo los que se modernizaron, especializaron, ampliaron con tecnología europea y con saberes específicos para la fabricación industrial ferroviaria antes de 1961.

4.1. c. Modernización, ampliación y especialización ferroviaria

Los cambios estructurales de los talleres de San Cristóbal en la década de 1940 se relacionan con la llegada de unidades y acoplados procedentes de Hungría destinados al transporte de pasajeros (Assensa 2018). El 30 de noviembre de 1942 la revista *El Terruño* de San Cristóbal publicaba como parte de los “Progresos edilicios” que el ferrocarril del Estado estaba construyendo edificios para las oficinas administrativas “donde se concentrarán las distintas dependencias de la administración local, y el Depósito de Locomotoras que debido a la categoría que se le dará, permitirá que se aumente el personal estable del mismo. Ambas obras se levantan en la calle Belgrano.”⁴⁰ Vicente Assensa quien fuera ferroviario en los talleres y personal de dirección en la década de 1970 sostiene que el primer edificio administrativo coincide con la gestión del Ingeniero Pablo Nogués al frente de la empresa estatal. La nueva estructura técnico administrativa se inauguró en 1943 y estuvo compuesta de dependencias variadas entre planta alta y baja, así por ejemplo, Assensa (2018) describió

Planta Alta: Jefatura de los talleres, Segunda Jefatura de Talleres, Secretaría, Recepción y despacho, Oficina técnica, Archivo de planos-

⁴⁰ *El Terruño*, revista quincenal, año 1, número 10. San Cristóbal, 30 de noviembre de 1942. Archivo personal Sr. Osvaldo Giussani.

sala de copias, Biblioteca técnica, Pabellón sanitario. Mientras que la Planta Baja contaba con Contaduría, Estadística, Oficina de personal, Gestión de materiales, Planeamiento y control de la producción, Archivo de planos- sala de copias, Pabellón sanitario (p.35).

La nueva estructura edilicia se relacionaba con nuevos procesos productivos que se especializaron en reparaciones de coches motores diesel, en la fabricación de piezas y en un complejo de planeamiento de tareas.

Nos dedicamos a desarrollar este proceso puesto que fue central en la formación de un núcleo ferroviario especializado en los talleres sancristobalenses y con condiciones que le permitieron sortear las medidas de racionalización abiertas en 1961. Sobre estas renovaciones se situaron las experiencias laborales de los trabajadores. Como veremos sus relatos dan cuenta del tipo de producción que realizaban, los lugares y tareas que desempeñaban y los tipos de máquinas y herramientas que utilizaban. Las explicaciones sobre las características del taller de San Cristóbal y sobre la necesidad de defensa del lugar de trabajo en los años 60 se relacionan con esta etapa de modernización.

En 1936 se reparaban locomotoras diesel electric y coches motores Ganz de origen húngaro, “su estructura liviana, el bajo consumo de combustible y sus detalles de confort avanzados, para la época, lo hacían aptos para el servicio de pasajeros interurbanos” (Contestí, 2018. p.243). Este desarrollo de un ex ferroviario se relaciona con lo analizado por el investigador Muller (2018) cuando plantea que la tracción diesel se adoptó desde 1930 con cierta rapidez tanto por empresas privadas como del Estado mediante diferentes prototipos donde se destacó la incorporación de material de las marcas Ganz de Hungría y Drewry de Gran Bretaña (p, 66). Contestí recuerda que se proveyeron asistencia técnica de profesionales húngaros que se instalaron en los talleres en San Cristóbal y que se consumió el abastecimiento de los repuestos necesarios para el funcionamiento de los coches no pudiendo proveerse debido al impacto de la segunda Guerra Mundial en la importación de los mismos. Con relación a esto, Vicente Assensa (2018) explicó que “se llegó a fabricar el 95% de los repuestos a reponer las unidades. La respuesta a este desafío se cumplió satisfactoriamente, abasteciendo las diferentes unidades del parque de vehículos ingresados al país, cuya reparación y mantenimiento quedó a cargo de Talleres San Cristóbal” (p.28). Esta situación redefinió el lugar de los talleres en el sistema ferroviario de la línea del Estado porque la playa de los mismos se renovó por el cambio de vehículos, los vagones fueron reemplazados por los coches

motores Ganz y esto impactó en las actividades de los talleres que se complejizaron dando como resultado un desarrollo local y nacional para poder sortear las dificultades económicas. Además, este nuevo lugar de San Cristóbal en la línea del Estado abrió la etapa de reconocimiento del trabajo ferroviario local en el territorio nacional y el reposicionamiento de los centros de talleres según las necesidades del sistema y las políticas ferroviarias de turno. Entonces Contestí (2018) describió que en ese contexto de posguerra comenzó un proceso que se profundizó en las décadas del 50 y 60, articulando entonces experiencias laborales con saberes adquiridos frente a las urgencias de las condiciones del mercado

se desarrollaron técnicas de fabricación y recuperación de repuestos con las excelentes máquinas herramientas de origen húngaro, checoslovacos, polacos, etc., de que se disponía, casi todas ellas con aptitudes para realizar mecanizados precisos con tolerancia de centésimos(p.244).

Carlos describe las particularidades del taller de San Cristóbal con relación a los otros espacios laborales que componían la línea Belgrano, como por ejemplo el taller ubicado en la provincia de Tucumán, en la localidad de Tafi Viejo. Carlos G., ferroviario que ingresó a los talleres en 1949 cuando ya estaban nacionalizados explica que

C: [...] en aquella época había mucho trabajo en el ferrocarril se reparaba las líneas, motores de las bombas, porque había locomotora a vapor. Después se puso el diesel, pero toda la reparación de la línea Belgrano lo hacíamos nosotros, la mayoría de las cosas. Porque Tafi era otro del Belgrano pero Tafi hacia las cosas rústicas, ¡todo lo importante lo hacíamos nosotros!

L.A. ¿Cuando usted dice rústico que significa?

C: Es que ahí había una oficina técnica que sabía hacer lo que tenía que hacer y se hacían los repuestos de todo

L.A: ¿El de san Cristóbal era completo y complejo?

C: ¡Claro! había máquinas suizas que tallaban los piñones de las locomotoras diesel y nosotros los tuneábamos y después iban a la parte técnica y la parte de terminación y después maquinas suizas que electrificaban los dientes al engranaje, y los pistones los torneábamos

nosotros en la fundición. (Carlos G. ferroviario de San Cristóbal, entrevista telefónica, 29 de agosto 2020)⁴¹

El proceso de modernización es registrado por Carlos G. desde las prácticas concretas que realizaba mencionando las herramientas y tecnología necesaria e introducida para los fines de la especialización de San Cristobal con respecto a otros talleres.

El desarrollo de la oficina técnica a la que se refiere Carlos forma parte de un proceso interno de desarrollo que se dio entre los años 50 y 60 como resultado de la fabricación de los insumos para la asistencia de los coches motores y las locomotoras diesel. Carlos como otros ferroviarios que hemos entrevistado conocen todo el proceso de producción ferroviario, como explicaremos más adelante coincidimos con lo vertido sobre “la imposibilidad taylorista en la organización el trabajo ferroviario” porque

en el ferrocarril el desmenuzamiento de tareas no existía, no se llegaba a convertir los saberes en competencias, las tareas se podían registrar, medir, evaluar, y correlacionaban un puesto de trabajo con una función (y un salario), porque de no ser así el tren no podía correr satisfactoriamente y el riesgo de accidentes aumentaría. Pero la división del trabajo en etapas respondía a una lógica diferente, de articulación no de fragmentación. Lo cierto es que la minuciosa división del trabajo practicada en el ferrocarril no degradaba el saber de los trabajadores sino que demandaba de ellos un saber totalizante, abarcador de todo el proceso ferroviario o de un amplio recorte, el más cercano a las tareas de cada uno (Ayuso, Jimenez, Sesano, Telias, 2010 p.p.71-72).

La complejidad del proceso de trabajo se evidenciaba en las instalaciones más amplias, con diferentes secciones que respondieron a la organización del trabajo requerido según las nuevas demandas. El boletín emitido por el taller de San Cristóbal en 1969 describió los momentos históricos para situar la realidad de esos años en el aspecto ferroviario, así

⁴¹ Entrevista realizada por Luisina Agostini (LA).

Carlos G. nació en la década de 1920 e ingresó a ferrocarriles en 1949. Rafaelino, de padres inmigrantes italianos, llegó a San Cristóbal luego de ingresar en el ferrocarril con sede en Santa Fe y estudiar en la escuela técnica de Esperanza. Era afiliado a la UF pero sin militancia activa.

es que por ejemplo, luego de la inauguración de julio de 1943 del edificio administrativo se consigna como fecha significativa: 1950 explicando que los talleres asumían la reparación de las locomotoras diesel eléctricas que se incorporaban entonces a su ferrocarril, la nueva actividad que debe desarrollar, manteniendo similar responsabilidad sobre los coches motores, impone la reestructuración de sectores de trabajo, de manera tal que el rendimiento cualitativo y cuantitativo no se deteriore, esta etapa es también de expansión en su aspecto edilicio [...]⁴²

Estas características son recuperadas por Walter G. quien explica las diferencias entre los talleres de la línea Belgrano⁴³,

el taller de San Cristóbal era muy superior por calidad del trabajo. La categoría primera especial es la que atendía las unidades motrices en los cochemotores y locomotoras, después en el segundo rubro estaban los coches y vagones, coches de pasajeros y vagones que era Tafi Viejo, Laguna Paiva, esos eran talleres que se consideraban, no era que eran de segunda, era una representación que hacíamos nosotros los integrantes. Hacían otro trabajo de mucho menor calidad, porque la terminación de las partes constitutivas de un motor o de un coche o un coche motor o locomotora Diesel no es lo mismo que la de un vagón que son elementos muertos, no tienen vida, ¿no sé si me entiende? Walter G. (Entrevista telefónica, 20 de septiembre de 2020)

La explicación de Walter condensa la caracterización del funcionamiento del proceso productivo necesario que el funcionamiento de la línea del Estado. Tres talleres articulados sostienen sus relaciones durante el siglo XX. Las políticas ferroviarias impactaron sobre la realidad de cada uno de ellos de diferente manera. En ese

⁴² Ferrocarril General Belgrano, Talleres San Cristóbal, 1969. Archivo personal de Osvaldo Giussani. (material sin números de página).

⁴³ Walter G. ingresó en la década de 1950 en talleres San Cristóbal, fue dibujante en la oficina técnica y realizó carrera ferroviaria y se jubiló como jefe de la división técnica. Además fue docente en la escuela técnica Tambor de Tacuarí, hasta poco antes del cierre en la década de 1990.

ordenamiento San Cristóbal se destacaba por sus condiciones estructurales y específicas en el tipo de tareas que realizaban sus obreros. Para Walter San Cristóbal era superior a los otros porque ocuparse de los motores, de los coches y de las terminaciones para el funcionamiento constituía una tarea más compleja que la confección de vagones de madera. No obstante, reconocía esa división de tareas necesaria en la organización del sistema pero destacaba este proceso de modernización del taller sancristobalense por sobre el resto.

Encontramos en la prensa difusión y reconocimiento de este tipo de emplazamiento industrial santafesino atendiendo a las dos cuestiones centrales: la capacidad técnica y el trabajo humano. Así por ejemplo, el diario El Litoral señalaba en 1959 en una nota extensa acompañada con fotografías que los talleres sancristobalenses deberían considerarse *modelo* su producción de repuestos abastecía a los depósitos base de Salta, Mate de luna (Tucumán), Alta Córdoba y Santa Fe. La nota que detalla el trabajo ferroviario y las obras en construcción daba cuenta de una “planta de casi mil obreros bajo las órdenes del Sr. Francisco Natalio Cerra, inspector técnico de talleres generales que se desempeñaba como jefe en la reparación de material rodante y en la fabricación de un número prácticamente ilimitado de accesorios de motores de vagones y de locomotoras diesel”⁴⁴. El recorrido que hemos realizado sobre las características de las instalaciones a partir de las fuentes con las que contamos como también la cuantificación del personal nos permite afirmar que el perfil ferroviario de estas comunidades se definió en las décadas anteriores a 1960. El desarrollo de nuevas instalaciones, la introducción de mano de obra, las mejoras en las condiciones laborales fueron elementos importantes para pensar la conformación de estos particulares espacios laborales que eran exhibidos en la prensa, como hemos visto, como modelos industriales.

⁴⁴El Litoral, 23 de febrero de 1959, p. 4. Recuperado de <http://www.santafe.gov.ar/hemerotecadigital/diario/25615/?page=4&zl=4&xp=-1742&yp=-2134>

4.1. d. Los problemas en los talleres ferroviarios y el proceso de declive de los lugares de trabajo en las décadas de 1960 y 1970

El estudio del devenir del proceso de declive del modo ferroviario y de las instalaciones laborales presenta tres problemas centrales.

En primer lugar, la nacionalización del sistema ferroviario organizó las líneas ferroviarias reacomodando talleres y descentralizó el sistema pero poco pudo realizar respecto a las asignaturas pendientes como atender las líneas redundantes, unificar trochas, organizar una empresa estatal eficiente. Por el contrario la falta de actualización de tarifas, el costo del personal fueron demandas que el ferrocarril tuvo que satisfacer recurriendo a la sobreutilización del material rodante e infraestructura aumentando el deterioro y los costos de mantenimiento (Waddel, 2016). Entonces se trató de una agenda impuesta (Gomez, 2019). Porque los temas de transporte no estaban contemplados en el Primer Plan Quinquenal y la estatización presentó limitaciones en la década del 50, cuando no estaba clara la definición respecto al futuro del ferrocarril y más aún cuando, “en el mercado mundial, era el automotor el sector que había tomado la delantera en las demandas sociales” (Gomez, 2019 p, 182).

El segundo lugar, después de 1955 el sistema atravesó diferentes intentos de racionalización que perjudicaron su funcionamiento y rendimiento. El avance de la industria del automóvil y el camión y el desarrollo de las carreteras en un primer momento como aspecto complementario del sistema ferroviario avanzó durante la segunda mitad del siglo XX en pujante presión económica empresarial ligada a los intereses de la burguesía nacional y transnacional imponiéndose como dominante y articulando un discurso antiestatista y antiferroviario. Luego del derrocamiento de gobierno peronista, la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) fue creada en 1956 con el propósito de unificar el control y funcionamiento de las líneas férreas y poder realizar una serie de modificaciones, de acuerdo a un proyecto económico diferente al peronista, que durante el período del gobierno de Arturo Frondizi tuvo vaivenes políticos, cambios de funcionarios y directivas. Se postula que a lo largo del gobierno frondicista se fueron ensayando diferentes políticas en materia ferroviaria (López y Waddell, 2007). Desde 1958 la radicación de capitales extranjeros, los acuerdos con el Fondo Monetario Internacional sostuvieron el “Plan de Estabilidad y Desarrollo” del gobierno. Las medidas pautadas consistieron en el establecimiento de una severa devaluación de la moneda combinada con una reducción de los aranceles

aduaneros y de los recargos para los bienes de capital importados. Simultáneamente, se implantó una política crediticia restrictiva que buscaba reducir el déficit del presupuesto junto con el incremento de las tarifas en el sector público. La puesta en marcha de este programa implicó la viabilidad de privatizar algunos organismos estatales como el Frigorífico Nacional Lisandro de la Torre. Estas políticas y acciones de gobierno se acompañaron del incremento de la represión sobre el movimiento obrero que realizaba huelgas generales en rechazo de las medidas. La militarización del movimiento ferroviario fue significativa como antesala del recrudescimiento de las políticas antiestatistas y antiobreras que inauguraba la década de 1960 en Argentina. En 1958 el Plan CONINTES estaba aprobado como forma de disciplinar a la sociedad y establecer procedimientos militares sobre civiles. La gran continuidad que presentó el gobierno de Frondizi radicó en sostener la vigilancia y la violencia militar y policial como baluarte del proyecto económico desarrollista.

A partir de mayo de 1961, el nuevo equipo técnico liderado por Arturo Acevedo, ministro de Obras y Servicios Públicos, endureció los objetivos a seguir. Como estudiaremos en el próximo capítulo el déficit de la empresa pública se presentaba como un problema central en la agenda del gobierno y la racionalización acompañada de represión al movimiento obrero ferroviario fue la primera etapa de un proceso de destrucción del sistema ferroviario y de debilitamiento de la clase obrera a profundizarse en la segunda parte del siglo XX. La lucha de las comunidades ferroviarias santafesinas en la huelga de 1961 impidió el cierre de las fuentes laborales pero los problemas referidos al funcionamiento de talleres, a la modernización de máquinas y herramientas, a las condiciones salariales y a los ingresos por concurso de las categorías en el escalafón ferroviario continuaron. El Plan Larkin, que se presentó en 1962⁴⁵ planteaba abiertamente la cuestión acerca de la sustituibilidad del sistema ferroviario por el automotor. Este análisis es conducido en términos básicamente ingenieriles sin ensayar alguna evaluación económica.

⁴⁵ El Plan de Transporte de Largo Alcance se presentó en 1962, en 1961 el Gral. Norteamericano Larkin realizó estudios correspondientes a diseñar una propuesta para atender los problemas del sistema ferroviario. El nombre Plan Larkin quedó en la memoria colectiva de la clase ferroviaria para explicar las razones de la huelga de 1961. Más adelante profundizaremos sobre esta cuestión.

El Plan Larkin fue motivo de fuertes polémicas, entre quienes abogaban por un ferrocarril más pequeño y especializado, frente a quienes defendía el statu quo. El debate precedió a la difusión del plan [...] y se generó en oportunidad de un programa de ajuste de raíz fiscal que preveía una sustancial reducción de la escala del ferrocarril, en particular de la red (Muller, 2018. p. 146-147).

Las polémicas vinieron del lado de los sindicatos del riel como de los legisladores quienes discutieron sobre la concreción por un lado del estudio y de las intenciones del arco ministerial que lideraba Acevedo pero, además las medidas “inconsultas” del ejecutivo nacional decretaron clausura, levantamiento de vías y jubilación anticipada de trabajadores. El ministro Acevedo fue convocado al recinto legislativo para dar explicaciones sobre el avance de las medidas ferroviarias y los representantes de las provincias más afectadas por las mismas pidieron suspender aquellas que afectaban los intereses de las comunidades.⁴⁶ El espíritu de las medidas no terminó con la caída de Frondizi. Desde 1961 el levantamiento de ramales cercanos a los talleres que formaban parte de la comunicación de pueblos santafesinos y de provincias vecinas tornaba inestable la situación de la línea ferroviaria en la región y si bien los talleres de Paiva y San Cristóbal se cerraron en la década de 1990 desde el “Plan Larkin” en la década de 1960 existieron idas y vueltas sobre sus mantenimientos. Es claro que en la provincia de Santa Fe se evidenció un crecimiento de las carreteras, de obras importantes de comunicación que fortalecían la industria automotriz y la flota de camiones, no obstante en los años 60 y 70 el levantamiento de ramales no suponía en todos los casos que la comunicación por los rieles entre las localidades se “reemplace” por carreteras. Por ejemplo, tales son los casos de los ramales entre Nelson y San Cristóbal levantado en 1961, entre Deán Funes- Santa Fe en 1978 y entre Rafaela- San Cristóbal en 1979, entre otros.

En tercer lugar, el problema de la caída de mano de obra en los centros de talleres significó la pérdida del empleo mayoritario para pueblos del interior y también la

⁴⁶ Interpelación al Ministro de Obras y Servicios Públicos Arturo Acevedo en la cámara de senadores de la nación 22 y 23 de junio de 1961. La interpelación fue solicitada por el senador tucumano Juárez. Cámara de Senadores de la Nación, Diario de Sesiones del Senado, 22 y 23 de junio de 1961. Sobre este tema profundizaremos en el apartado 2.7.

ruptura de la articulación educación- trabajo que sostenía la existencia de la reproducción de mano de obra ferroviaria. La dotación del personal de San Cristóbal que la empresa ferroviaria registraba para 1959 era de 811⁴⁷, ese número constituye el más alto entre los diez años que se toman como muestra (1959-1969). La dotación del personal para talleres Laguna Paiva tomó el mismo derrotero de disminución consignándose en 1959: 1616 personas⁴⁸.

Evolución de la cantidad total del personal de Talleres

Talleres Trocha angosta Belgrano

Talleres	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
San Cristóbal	811	781	824	534	526	661	668	670	677	660	739
Laguna Paiva	1616	1559	1464	1009	1015	1103	1130	1163	1199	1183	1223

Evolución de la cantidad total del personal de talleres entre 1959 y 1969 consignada en Plan de Mediano Plazo, Ferrocarriles Argentinos, Cap. 7 Situación técnico-operativa de la empresa hasta 1969.

Según los datos del censo de 1960, la población total del pueblo Reynaldo Cullen era de 11.881 habitantes, diferenciándose 5914 varones y 5967 mujeres. San Cristóbal registra

⁴⁷ La información corresponde a la evolución de la cantidad total del personal de talleres entre 1959 y 1969 consignada en Plan de Mediano Plazo, Ferrocarriles Argentinos, Cap. 7 Situación técnico-operativa de la empresa hasta 1969. Agradecemos al Dr. Alberto Sosa Martos por compartir este material que fuera recuperado de la Biblioteca de los Talleres Ferroviarios de Tafi Viejo. Material disponible en Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.

⁴⁸ Nos ocuparemos de estos números y de las particularidades del trabajo ferroviario en el próximo apartado pero queríamos considerar que posiblemente estas cifras oficiales no registraban un componente fundamental de la dotación de los talleres de ambas localidades que eran los denominados “peones de obra”, quienes engrosaban las filas de operarios del taller sin categoría fija concursada, nos referimos al personal considerado como “changanín” y cuya condición “provisoria” se establece en el escalafón del personal del ferrocarril. Estos trabajadores no estaba en la planta fija del taller sino que recién ingresaban a las diferentes secciones y deberían presentarse a rendir según las vacantes publicadas para poder ascender a la categoría B y obtener la efectividad. Indagaremos en esta problemática en el contexto de la huelga ferroviaria de 1961 porque la mayor cantidad de trabajadores y familias obreras que quedaron sin empleo a raíz de las políticas de racionalización fueron estos trabajadores que engrosaban las filas de las comunidades obreras locales.

un total de 11.825 habitantes diferenciándose 5.794 varones y 6.031 mujeres.⁴⁹ No tenemos precisiones acerca de la población masculina económicamente activa en estas localidades pero podemos inducir, teniendo en cuenta la mano de obra que consignamos según cifras oficiales de 1969 que entre en 20 y 30 por ciento de los varones se ocupaban en el trabajo ferroviario dentro de los talleres. Debemos sumar quienes se desempeñaban en las dependencias derivadas del centro dinamizador, como por ejemplo estaciones, almacenes, administración, entre otros, en su mayoría varones.

Como desarrollamos en esta tesis la presencia del ferrocarril en estas localidades supone pensar en la territorialidad como espacio de expansión del sistema del riel aspecto que atiende a la materialidad de las estructuras de trabajo y de circulación del tren de carga y pasajeros, a la circulación de los trabajadores y la instalación de sus familias, a la hegemonía del trabajo ferroviario dentro de las comunidades más allá de las estadísticas. La impronta del ferrocarril en la vida cotidiana, como justificamos en este escrito, se erige como elemento identitario constituyéndose en la referencia material, social y cultural de la existencia de estas localidades en un período de larga duración.

Dentro de la línea del Ferrocarril General Belgrano, de trocha angosta, la organización técnica operativa de la línea contaba con la existencia de los talleres de Tafí Viejo, Córdoba, Laguna Paiva, San Cristóbal, Santa Fe, Cruz del Eje, La Plata, de esta manera en 1969 el cuadro sobre la situación de los talleres consignaba:

Ubicación	Córdoba	Cruz de Eje	Laguna Paiva	La Plata	San Cristóbal	Tafí Viejo	Santa Fe
Líneas de reparación	Loc. Diesel Elec.C.R	Loc. De V. Vagones	Vagones	Loc. Diesel Elec.	Coches motor	Loc. De V. C.R.Vag.	Loc. De V. C. Rem.
Dotación al 31/5/1969	1637	475	1223	291	739	2731	494
Superficie Cubierta (M2)	65.400	14.114	12.351	28.141	25.587	89.648	26.613
Superficie	214.400	21.714	47.994	354.999	40.306	171.527	74.720

⁴⁹ Censo Nacional de Población de 1960, Tomo IV Zona Central, Santa Fe- Córdoba. Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. Información disponible en <http://www.santafe.gov.ar/archivos/estadisticas/censos/Censo1960.pdf> Págs. 262-263.

Total (M2)							
Longitud de vías bajo techo (M)	3.740	1.043	3.800	1.275	1.290	5.290	1.800
Longitud de vías total (M)	15.900	2.944	29.440	10.120	4.314	25.850	9.845
Edificio e Instalaciones	Estado gral.bueno	Antiguas estado regular	Estado bueno	Estado gral. bueno	Estado gral. Bueno	Estado gral. Bueno	Estado gral. regular
Maquinarias	Estado gral. bueno	Estado gral. regular	Estado gral. regular	Estado gral. bueno	Estado gral. bueno	Antiguas estado gral. regular	Estado gral. regular

Situación de los talleres de trocha angosta al año 1969. Plan de Mediano Plazo, Ferrocarriles Argentinos, Cap. 7 Situación técnico-operativa de la empresa hasta 1969.

El taller de Tafi Viejo se destacaba en dotación de personal, en superficie cubierta y longitud de vías bajo techo. Laguna Paiva es el taller con longitud de vías totales más importante del Belgrano mientras que en dotación de personal estaba en el tercer lugar antes de San Cristóbal.

Con respecto a la situación de los edificios, instalaciones y maquinarias a lo largo de la línea Belgrano se observan problemas en los estados generales de los talleres entonces para el caso de Laguna Paiva las maquinarias se encontraban clasificadas en “Estado general Regular”, aspecto que podemos ver reflejado en otras fuentes que refieren a los problemas relacionados con la modernización del sistema, a las dificultades de la actividad concreta en los talleres por la vetustez de las maquinarias y herramientas, problemas relacionados con las condiciones de salubridad de las instalaciones.

4.1. e. La crisis del modo ferroviario en las décadas de 1970 y 1980: el fracaso de la modernización y reordenamiento de los talleres

Los problemas existentes en el sistema ferroviario nacional no lograron resolverse entre 1970 y 1980 pese a los intentos de modernización. . Entonces nuestra indagación sobre la conformación de las instalaciones de los talleres, sobre el equipamiento y

especificidad consolidados antes de 1960 se relacionan con los problemas que pudimos ver presentes en las fuentes en la década de 1970. Los talleres se sostuvieron con tecnología y con saberes obreros que sortearon las faltas de modernización y de asistencia presupuestaria para renovar las maquinarias, herramientas vetustas.

Como nos ocuparemos de explicar, el reordenamiento de los talleres siguió los consejos emanados de las instituciones de crédito extranjeras, por lo que, el atraso tecnológico, la falta de maquinarias e insumos conspiró contra el buen funcionamiento del sistema. Además, la crisis del empleo ferroviario sembró escenarios de desprestigio hacia el articulado sistema de educación y trabajo consolidado históricamente. Pero, como explicaremos los trabajadores con sus saberes fueron quienes sostuvieron el funcionamiento de la circulación y de la producción ferroviaria. Recuperamos aquí los problemas existentes en los talleres que estudiamos en contextos de supuesta modernización pero que no avanzaron en la recuperación del modo ferroviario como parte de la apuesta a un sistema integral en la agenda política nacional

En la década de 1970 existían urgencias relacionadas con la modernización de equipos, la empresa de Ferrocarriles Argentinos emprendió una política de “modernización” que tuvo dentro de sus ejes la salubridad de las instalaciones. Entre 1967 y 1971, durante la dictadura de Onganía, el general Juan Carlos de Marchi estuvo al frente de la presidencia de Ferrocarriles Argentinos, un general que

era muy nacionalista, yo tuve la oportunidad de verlo en Buenos Aires en dos conferencias sobre el ferrocarril. Cuando Alfonsín le ofertó de vuelta la presidencia dijo: yo acepto con la condición que los ferrocarriles sean declarados soberanía nacional. Mi padre tuvo la suerte y vino De Marchi y subió a la máquina, tenía pasión por el ferrocarril. Dardo P. ferroviario de San Cristóbal (Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018)⁵⁰

⁵⁰ Dardo P. ingresó en 1969 en talleres San Cristóbal como aprendiz y estudiante de la escuela técnica Tambor de Tacuarí de la localidad. Participó activamente del gremio UF, formó parte de comisión directiva en diferentes periodos incluso en el momento del cierre en 1994. Su militancia partidaria es peronista.

Podríamos decir que entre los entrevistados existe un consenso sobre la gestión de De Marchi como “defensora del ferrocarril”⁵¹, no obstante durante su gestión se militarizó a los trabajadores reprimiéndolos, se establecieron sanciones disciplinarias frente a la adhesión gremial a medidas de fuerza. Por ejemplo, en un mensaje enviado al personal de Ferrocarriles Argentinos De Marchi preguntaba a los obreros con relación al paro general de CGT al que los gremios del riel adhirieron, “Ferroviario: ¿se justifica entonces la actitud asumida y que provocó las lógicas sanciones que el restablecimiento de la disciplina y el respeto a la jerarquía impusieron?”. En la misma nota enfatizó la necesidad de proveer un efectivo servicio utilizando al máximo la capacidad del material rodante, de mantenimiento y reparación de los talleres ferroviarios aclarando que “Aquellos que no podamos reparar a tiempo será derivado a la industria privada que colabora en forma decidida en la Recuperación Ferroviaria”.⁵²

El proyecto ferroviario de De Marchi quedó instalado en la memoria ferroviaria como un momento bueno por sus intentos de “modernización” y organización de la empresa pero sobre todo por revertir la imagen negativa sobre el modo ferroviario imperante en la opinión pública. Desde la presidencia de la empresa puso en marcha un profundo plan de modernización e inversión en la red ferroviaria que contemplaba un desembolso de 850 millones de dólares en un plazo de cinco años. Se incorporaron nuevos servicios, como el Expreso Buenos Aires Tucumán. La empresa, que en 1968 adoptó en forma definitiva el nombre y logotipo de Ferrocarriles Argentinos, logró incluso reducir sensiblemente su déficit operativo producto de la reorganización llevada a cabo. Ese mismo año De Marchi presidió el Congreso Panamericano de Ferrocarriles, realizado en Buenos Aires, y al año siguiente fue electo Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).⁵³ En 1969 De Marchi manifestaba que

⁵¹ Esta cuestión es compartida con Sagastume (2021) y socializada en intercambios académicos donde hemos discutido sobre los estudios sobre la gestión de De Marchi. Además resulta importante lo sostenido por Muller (2016, 145): El ferrocarril, durante el gobierno militar iniciado en 1966, se convirtió en un destino de militares en actividad, incluyendo su máxima conducción; esto refleja la importancia que se daba en el ámbito castrense a la empresa estatal de la época.

⁵² Mensaje del Presidente de Ferrocarriles Argentinos a su personal, 10 de marzo de 1967. CPM – FONDO DIPPBA División Central de Documentación, Registro y Archivo, Mesa B, Factor Gremial, Carpeta 131, Legajo 7, p. 41.

⁵³ Información disponible en <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/comision->

“Ferrocarriles Argentinos seguirá siendo lo que es hasta el momento pero se transformara en una empresa con actitud empresaria y con las posibilidades que tiene una empresa privada pero de ninguna manera será una empresa con capitales mixtos”⁵⁴. Durante su gestión se creó un organismo central que tomó a su cargo muchas atribuciones de las distintas líneas ferroviarias, para Waddel (2016) se creó una instancia burocrática más que conspiraba contra la eficiencia del sistema. Desaparecieron las seis gerencias por línea y se crearon cuatro regiones que entraron en vigencia en 1972, el ex FCGB formó la región noroeste, esta organización perduró mas allá de la gestión de De Marchi, encontramos documentación con sello correspondiente a la región noroeste dirigida a los talleres de Paiva, San Cristóbal, Córdoba y Tafí Viejo. En 1968 y 1969 el Banco Mundial llevó a cabo un estudio que concluyó con recomendaciones para la formulación del Plan de mediano plazo en 1970, realizado por la misma empresa de ferrocarriles a partir de la contratación de consultoras externas (FIEL, SOFRERIEL). Este plan también como sus antecesores (Plan de Largo Alcance de 1962 y Plan CONADE de 1965) se preocupaba de resolver el déficit ferroviario, se dejaron de operar ramales económicamente no convenientes, se renovó parte de la flota de locomotoras diesel, se modernizó el área de comunicaciones y se creó un centro de cómputos (Waddel, 2016).

Este contexto “auspicioso” contrastaba con los problemas cotidianos de talleres Laguna Paiva. El 24 de junio de 1970 el Jefe del taller de Laguna Paiva emitió una nota al Jefe del Departamento Mecánica referida a “Plantel y equipo- Talleres Laguna Paiva- Necesidades de máquinas y herramientas”, allí se reitera el pedido realizado cuando se iniciaron los planes de obras (período 1967/1969) enviando una lista de máquinas y herramientas para el aprovisionamiento del taller sosteniendo que “los elementos en cuestión, con que cuenta actualmente este taller, en su mayoría tienen más de 30 años de uso continuo, motivo por el cual algunos han perdido eficiencia por las constantes reparaciones o modificaciones y otras se encuentran inutilizadas por su excesivo desgaste, no admitiendo ya mas reparaciones. Tal situación crea serias dificultades, que se reflejan directamente en la línea de producción de vagones (...)”.⁵⁵ Por lo tanto, se

ddhh/historia-organismos-nacionales/ferrocarriles-argentinos

⁵⁴ DiFilm, General De Marchi sobre situación de los ferrocarriles 1969 recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=vvBRy8WSTi8>

⁵⁵ Carpeta con Documentación referida a la comunicación interna de la empresa Ferrocarriles

trataba de la existencia en uso de herramientas que databan de la década de 1940 y el pedido también recogía las urgencias cotidianas del proceso laboral, por ejemplo, en 1970 el Capataz General de la sección Calderería solicitaba al Contra maestro de la sección Calderería “maquinas neumáticas para agujerear y remachar” porque las existentes estaban inutilizadas por el desgaste generando problemas para la reparación de vagones. Esta situación se repite durante la década de 1970 en constantes notas elevadas a las autoridades por los jefes locales para poder explicar las obras necesarias para evitar problemas que obstaculizaban la labor.

El Jefe de talleres de Laguna Paiva A. Fabiano en 1971 escribe una nota al Jefe de del Departamento Mecánica de Buenos Aires para solicitar la reactivación de las obras en la sección remachadores que se suspendieron en 1961, al respecto advierte:

Con relación a la grúa pescante, es conveniente destacar el deficiente estado en que se encuentra, teniendo en cuenta que la misma está en actividad desde hace más de 40 años. Esta situación origina serios inconvenientes en la producción, dado que merece una permanente atención por los continuos desperfectos que se ocasionan en la parte eléctrica y mecánicos. En caso de concretarse la continuación de la obra aludida, se procedería a solicitar la radiación de la grúa pescante que por su estado, consideramos ya resulta antieconómica su conservación⁵⁶

Los diez años entre la fecha del escrito y la referencia a las obras suspendidas en 1961 encierran además las deficiencias de las maquinarias que datan de una temporalidad aún mayor, 40 años. Podemos conocer mediante las comunicaciones oficiales dirigidas a todos los talleres de la línea que la empresa requería determinada información para avanzar en el relevamiento de las condiciones de ociosidad de las plantas, maquinarias y herramientas, esto no significaba agilizar ni dar lugar a todos los pedidos que los jefes de talleres realizaban referidos a los problemas que ya hemos reseñado. También, el

Argentinos, notas varias sueltas sin catalogación ni ordenamiento, Biblioteca Alberdi, Laguna Paiva.

⁵⁶ Carpeta con Documentación referida a la comunicación interna de la empresa Ferrocarriles Argentinos, notas varias sueltas sin catalogación ni ordenamiento, Biblioteca Alberdi, Laguna Paiva.

engranaje burocrático de las comunicaciones y resoluciones para dar efectividad a los pedidos urgentes referidos al recambio de máquinas, herramientas, reacondicionamientos en los talleres (por ejemplo recambio de techos porque los días de lluvia no se podía efectuar el trabajo) daban cuenta de una empresa con dificultades y de escenarios políticos difíciles para priorizar el sistema ferroviario. Entonces por ejemplo una nota que el Jefe del Taller paivense envía al Jefe del Departamento Mecánica-División servicios generales de la empresa Ferrocarriles Argentinos en 1973 bajo el asunto: Presupuesto del Departamento Mecánica- Plan de inversiones patrimoniales-Plantel y equipo en Talleres Laguna Paiva se consideraba que “(...) con algunos tipos de herramientas, prácticamente es imposible seguir trabajando a un ritmo normal, ya que no se reparan por no contar con el presupuesto adecuado, contando con 30 años de promedio de vida y otras porque debido al intenso trabajo al que son sometidas y a las reparaciones que se les han practicado, no se les permite introducir modificaciones que puedan beneficiar a la producción establecida de antemano por n/Departamento (...)”. La información vuelve a sostener los planteos y avisos sobre el estado regular de las instalaciones y maquinarias registrado por la propia empresa en 1969.

San Cristóbal presenta un recorrido con diferencias al de Laguna Paiva en lo referido a las dificultades cotidianas, aún con problemas de infraestructura y maquinaria el estado de las instalaciones no era regular sino bueno y en la década de 1960 y los primeros años de 1970 se asistió a una reorganización de las actividades de producción interna que sirvió de “modelo” para otros escenarios laborales. El Jefe de talleres Osvaldo Campanella comenzó con el proyecto de crear una oficina de planeamiento y control de la producción, esta tarea contó con ingenieros como por ej. Vicente Assenza quien era ferroviario sancristobalense, ingeniero egresado de la universidad de Córdoba y se perfeccionó en Francia. Entre 1971 y 1972 participó de la capacitación y formación de este modelo de planeamiento en Laguna Paiva siendo allí, jefe de Talleres.

Jorge Contestí (2005), quien fue ferroviario sancristobalense y participó del equipo de planeamiento describe que se conformó un grupo de trabajo en el taller para abastecer la propia demanda de repuestos que el taller necesitaba, como vimos anteriormente las reparaciones de las locomotoras diesel y coches motores no podían interrumpirse si faltaban insumos,

Debíamos reducir al mínimo la permanencia de unidades inactivas en el taller o en tracción. Debíamos por empezar a producir más y mejores

repuestos, a menores costos y en forma oportuna. [...] Assenza diseñó un modelo para el taller de fabricaciones que partía de una ficha tecnológica para cada repuesto en la que se describía el proceso de elaboración en grandes operaciones, en la que se indicaba todo lo relativo al material, su especificación, los tratamientos térmicos a que debía exponerse, las operaciones intermedias, las secciones que intervendrían, el orden necesario para garantizar su perfecto acabado, los controles de calidad intermedios y finales. Había que lanzar las fabricaciones al taller para lo cual se diseñó una hoja de ruta por fabricación. [...] El plano acompañaba todo el proceso de elaboración hasta el último control de calidad previo a la entrega al Almacén (p.246-247).

Esto dio lugar a la oficina de planeamiento y control de la producción del Ferrocarril Belgrano porque la experiencia fue conocida por De Marchi cuando visitó los talleres como presidente de la empresa y observó el proceso, preguntó sobre los diagramas de camino crítico de las reparaciones en curso y completó la visita en cada sección con la hoja de ruta que la oficina de planeamiento le había proporcionado.

La empresa de Ferrocarriles Argentinos, como dijimos apostando a la modernización llevó personal de San Cristóbal a Buenos Aires a las oficinas centrales para transmitir estas experiencias locales. Durante la gestión de De Marchi, Campanella fue promovido a Jefe del departamento mecánica en Buenos Aires y Assenza a jefe del taller en San Cristóbal. En el taller local el modelo de organización de la producción propuesto generará tensiones graves con el gremio de la Unión Ferroviaria quienes en asamblea destituyeron a Assenza en junio de 1973 argumentando que la propuesta fomentaba el trabajo de la industria privada, que existían tareas que podían realizarse en los talleres pero se derivaban a otros espacios laborales.⁵⁷ El desarrollo de la producción de insumos que los talleres realizaba comenzó a competir con las empresas privadas a las que el ferrocarril derivaba trabajo, por lo que comenzando la década de 1970 San Cristóbal no estaba ajena a la puja entre los insumos que el ferrocarril debía recuperar y realizar como de las que se terciarizaban a capitales privados;

⁵⁷Sobre el desarrollo de esta organización de la producción y el trabajo y sobre el conflicto profundizaremos en el apartado siguiente.

la empresa ferroviaria permanente demandante de equipamiento, generó una importante industria ferroviaria proveedora de todo tipo de insumos, incluidos vagones, coches y hasta locomotoras. Pero esa industria solo fue posible gracias a que la empresa ferroviaria estatal compraba cualquier cosa a cualquier precio con el argumento de generar mano de obra local. Esto generó una industria parasitaria, no competitiva de una dependencia total de la empresa ferroviaria (Waddel, 2016, p.204).

En la localidad surgieron emprendimientos industriales liderados por trabajadores ferroviarios que realizaron un trabajo para la demanda del ferrocarril, tal es el caso de la empresa SIDENOR, uno de sus dueños comenta que "tuvimos muchos años de inversión para pagar los créditos que sacamos para las máquinas y herramientas, ya que la línea de trabajo era variada: en los primeros tiempos hacíamos piezas para terceros; el ferrocarril, repuesto de automotores para la Fiat en Sauce Viejo que fabricaba tractores, motores de barcos y camiones; y también atendíamos a empresas de Rafaela"⁵⁸. Debemos agregar que esta problemática que se evidenció con mayor intensidad en la década de 1970 comenzó a denunciarse por la Unión Ferroviaria en 1961, así por ejemplo, la revista gremial El Obrero Ferroviario titulaba "Concesión de trabajos a la industria privada"⁵⁹ mostrando las gestiones llevadas a cabo para que la empresa se expida frente a la problemática que la entidad gremial mediante sus circulares internas registra desde 1959, es decir, la entrega de trabajos de origen ferroviarios a contratistas privados siendo que la realización es más eficiente y económica en las propias dependencias del ferrocarril estatal. Como veremos más adelante, las respuestas que el ministerio de obras y servicios públicos formulará sobre este problema no serán suficientes para cambiar los planes y medidas diseñadas para paliar el déficit ferroviario por lo que el gremio apeló a la voluntad individual y colectiva de los trabajadores para no participar ni aceptar realizar esos tipos de trabajos denunciados.

Los planes de ajuste se agudizaron a partir del golpe cívico militar de 1976 como también el mal estado de los edificios ferroviarios de Paiva y San Cristóbal en los años 80, evidenciaron el atraso de las instalaciones, la coexistencia de herramientas viejas

⁵⁸El Litoral, 1 de diciembre de 2006, Fabrica torniquetes para alambrados y cilindros para molinos en San Cristóbal Sidenor, una metalúrgica que crece.

Recuperado de <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2006/12/01/regionales/REGI-05.html>

⁵⁹ El Obrero Ferroviario, 3 y 17 de abril de 1961, Buenos Aires. Archivo Unión Ferroviaria.

con otras más nuevas, la falta de personal capacitado en las secciones por la suspensión de los ingresos y concursos de ascenso (nos referimos a las categorías que se perdieron con la jubilación de los obreros más antiguos y un sistema de transmisión de saberes en crisis), entre otras causas que estudiaremos.⁶⁰

Entre 1978 y 1982 las decisiones tomadas por la Secretaria de Transporte y Obras Públicas (SETOP) ordenaron sin mayores análisis el inmediato cierre de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje dedicados a las locomotoras a vapor, el personal se reubicó en los cercanos talleres de Paiva, Paraná y Córdoba⁶¹. En 1979 el Taller de San Cristóbal recibía información sobre un posible cierre, los trabajadores y gran parte de la comunidad se va a movilizar en diferentes actos y acciones que sostendrán las puertas abiertas de la fuente laboral hasta los 90, no obstante en 1980 el taller de Tafí Viejo es cerrado. Tal como sostiene Martínez (2016) “evitar el impacto social en el caso de los talleres era casi imposible. (...) el tema perdía importancia cuando el taller estaba implantado en una gran ciudad, donde la industria podría absorber fácilmente la mano de obra desplazada; pero nunca en poblaciones medianas o pequeñas en las que el taller era el mayor empleador (p.215). No fue el caso de los espacios laborales que estudiamos, y sabemos que el taller de Cruz del Eje y Tafí Viejo si bien se encontraban en regiones productoras en las provincias de Córdoba y Tucumán no significó la absorción rápida de los trabajadores, las familias obreras sufrirán desgajamientos y como veremos para el caso de Laguna Paiva una ciudad que se convertirá en dormitorio y con una población envejecida⁶².

Como veremos más adelante en esta tesis, la importancia social y económica del ferrocarril motivó acciones de defensa entre quienes habitaban los espacios atravesados por las vías y el trabajo ferroviario, entonces por ejemplo y como parte de la importancia de considerar a las comunidades ferroviarias santafesinas como sujetos sociales activos atravesados por problemáticas relacionadas con el desarrollo regional,

⁶⁰ Profundizaremos sobre este tema en el próximo apartado.

⁶¹ El deterioro de las regiones industriales y de la economía como resultado de las políticas neoliberales no dan como resultado una situación de compensación en la mano de obra expulsada de los talleres que cierran, por lo que serán muchos obreros y sus familias que van a subsistir con el dinero de indemnizaciones por un tiempo sin garantías de conseguir trabajo estable.

⁶² Sobre los casos de Cruz del Eje ver Gordillo y Natalucci (2005)Tafí Viejo ver Sosa Martos (2016)

la reactivación de comunicaciones, y de las fuentes laborales es que en 1987 se presenta a la empresa Ferrocarriles Argentinos un pedido de reconsideración sobre el restablecimiento del servicio de trenes entre Santa Fe, Laguna Paiva, San Justo, San Cristóbal, Tostado e intermedias.⁶³

Las políticas ferroviarias de reducción del personal y del trabajo se relacionan con la supresión de determinadas secciones en los talleres, esto significaba achicar la planta del personal y mantener el funcionamiento con dificultades relacionadas al equipamiento y herramientas. Por ejemplo, en San Cristóbal en 1979 quedan fuera de servicio los hornos de la sección fundición de Aleaciones Ferrosas (Assensa, 2018,p.58) y la desactivación del depósito de locomotoras en Laguna Paiva (Paúl, 1998).

Las condiciones de los talleres en las décadas de 1970 y 1980 son claves para poder explicar las políticas más duras llevadas adelante desde 1989 que culminaron con el despido masivo de trabajadores y el cierre entre 1992 y 1994. En un arco temporal desde los años 40 del siglo XX hasta los años 80, con algunas variantes se observa una continuidad de los problemas referidos al mantenimiento de la infraestructura y de las maquinarias necesarias para sostener los procesos de producción realizados en los dos escenarios laborales. Esto nos permite situar los momentos de conflictividad ferroviaria en la larga duración, es decir, “el problema ferroviario” en la agenda política y social del Desarrollismo Frondicista debe enmarcarse en un antes y un después para ser explicado de manera compleja dando cuenta de los problemas existentes en los lugares de trabajo, del grado de incidencia de políticas ferroviarias y las razones por las que las mismas impactaron negativamente en estas comunidades.

⁶³ Concejo Municipal de San Justo, Nota dirigida al Presidente del concejo municipal de San Cristóbal, 3 de enero de 1987, Archivo Municipalidad de San Cristóbal.

4.2.El trabajo en el ferrocarril: saberes, oficios y profesiones

El trabajo sigue siendo un tema que nos interpela como investigadores sociales. Contrariamente a los postulados del “fin del trabajo” nos enfrentamos a la necesidad de recuperar en nuestras investigaciones el sentido histórico del trabajo pero además vincularlo y anclarlo en los sentidos simbólicos que genera.

El mundo del trabajo ferroviario se nos presenta como un gran escenario de saberes, oficios y profesiones de la clase obrera. Es decir, se trata de mapear, de explicar en qué consiste el trabajo ferroviario y qué hace la clase obrera que lo lleva a cabo. Entonces la imbricación entre trabajo y clase obrera también merece situarse para evitar generalizaciones (Schneider, 2005). Además, esa clase se constituye en otros espacios, como hemos dicho anteriormente, nuestras preocupaciones están relacionadas con poder abordar el mundo complejo de las comunidades ferroviarias y entonces quienes se emplearon en las instalaciones ferroviarias de las localidades que estudiamos se constituyeron en clase dentro y fuera de su lugar de trabajo⁶⁴.

Es necesario reflexionar sobre la porosidad del concepto “mundo del trabajo” y la pertinencia de su flexibilidad para ofrecer

una solución al callejón sin salida en el que parecían ingresar las visiones contrapuestas entre quienes adherían a enfoques centrados en los factores estructurales o en la dimensión material y aquellos que, por el contrario, priorizaban la agencia de los sujetos. Por otra parte, al proponer centrarse en las experiencias laborales, la noción de mundo del trabajo apuntó a integrar problemáticas e interrogantes que iban más allá del examen del funcionamiento de la oferta y demanda de trabajo, una mirada que primaba en los enfoques influenciados por la historia económica. A la vez, posibilitó reponer diferentes aristas de la vida laboral, sin ceñirse a la relación de los trabajadores con las organizaciones sindicales, o sólo en exclusiva referencia a las estrategias e ideologías que primaban en las federaciones e instituciones gremiales (Palermo y Gutiérrez, 2020.p.2).

⁶⁴ “No veo la clase como una estructura, ni siquiera como una categoría, sino como algo que tiene lugar de hecho (y que se puede demostrar que ha ocurrido) en las relaciones humanas”, Thompson, E. Prefacio.

Los saberes necesarios para trabajar en el ferrocarril son variados, diferentes, específicos y formadores de identidades. Los varones y mujeres empleados del ferrocarril cuentan con una diferente acumulación de saberes y experiencias según sus carreras laborales. Con este término acordamos con la definición de Silvana Palermo (2021) al referirse a

una trayectoria estable, signada por promociones, adquisición de méritos, prerrogativas, cierto grado de prosperidad y respetabilidad. Requiere de una estructura normativa que modela la secuencia de entrenamiento y promoción laboral, así como la existencia y reconocimiento de jerarquías dentro de una misma comunidad ocupacional. Definida en estos términos más restringidos, el análisis de las carreras laborales exige tomar en cuenta la interacción de las estructuras ocupacionales que postulan las empresas –e inclusive las regulaciones laborales establecidas por el Estado o auspiciadas por los sindicatos– con las decisiones que los trabajadores toman en función de sus aspiraciones y estrategias (p.230)

Destacamos que las comunidades giraban en torno al trabajo en los talleres privilegiaremos esos espacios y oficios, no desconocemos que existía una serie de otros que componían la mano de obra necesaria para el funcionamiento del sistema ferroviario, por ejemplo los catangos, los guardas, el personal de limpieza, entre otros. También sabemos que depende la categoría, la antigüedad es que los salarios tenían variaciones. La referencia de que el ferrocarril garantizaba buenos empleos y salarios debe matizarse como también las apelaciones a edades de oro del ferrocarril.

Atender a las trayectorias laborales permite reconstruir las maneras en que los sujetos articularon saberes, oficios y profesiones como ejes de las identidades obreras.

Podemos encontrar en la revista gremial *El Obrero Ferroviario* publicaciones como por ejemplo el Cuestionario de Preguntas y respuestas para el examen de Señaleros⁶⁵ como parte de la preparación que los trabajadores debían demostrar en las instancias de exámenes. El periódico sindical se ocupaba de recordar a los afiliados la importancia de los saberes ferroviarios, las históricas luchas y conquistas para sostener el prestigio y

⁶⁵ Obrero Ferroviario, 19 de febrero de 1961. Archivo Unión Ferroviaria, Buenos Aires.

profesionalismo de quienes formaban parte de la Unión Ferroviaria. Así por ejemplo se destacaban en sus páginas los reconocimientos a los jubilados, se apelaba a quienes luego de una “larga trayectoria ferroviaria” se acogían al beneficio jubilatorio y se escribían reseñas breves de esas trayectorias dando cuenta no solo de la carrera laboral en la empresa desde el ingreso hasta el egreso sino y fundamentalmente para los intereses del periódico la actuación gremial del afiliado y si había ocupado cargos en el sindicato, de esa manera se mencionaba la “carrera gremial”. En muchas oportunidades se reseñaban los agasajos organizados por los compañeros de los nuevos jubilados con entrega de presentes relacionados con el largo tiempo compartido. Estos homenajes daban cuenta de la trayectoria estable del empleo ferroviario, también de los diferentes escalafones que el trabajador había promocionado en el desempeño laboral y si se había jubilado en cargos jerárquicos se acompañaba de palabras que destacaban la respetabilidad del empleado.

Parte de esas semblanzas laudatorias reflejaba las aspiraciones individuales que consistían en lograr los ascensos en las categorías que la empresa proponía como parte de un recorrido desde peón o aprendiz, hasta capataz o supervisor. Componiendo trayectorias de perfeccionamiento de los saberes, de antigüedad en la empresa y en el oficio. Muchas veces el recuerdo de esta estabilidad laboral en los trabajadores más antiguos se acompaña de expresiones ventajosas del empleo ferroviario naturalizando su ingreso a la empresa e idealizando su estadía tantos años, por ejemplo “Yo no tuve ninguna desventaja dentro de mi empresa. A mí nunca la empresa mía me perjudicó con una sanción injusta o falta de pago [...] Ósea que para mí fue todo positivo. Lo poco que tengo se lo debo a mi empresa y soy un agradecido de mi empresa Ferrocarriles Argentinos”. Luis G. ferroviario de Laguna Paiva (Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2009)⁶⁶.

Aquí Luis construye un relato posesivo de la relación entre él y “su” empresa, formar parte de la misma iba más allá de obtener un salario, además agrega el orgullo y agradecimiento como sentimientos significativos para explicar la relación laboral. Como

⁶⁶ Luis G. nació en la década de 1920, ingresó a talleres Laguna Paiva y se jubiló en la década de 1980. Entrevista realizada por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe a Varones trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva en septiembre de 2009 y compartidas con la autora de esta tesis.

veremos en los próximos apartados habrá diferencias en los relatos y en las experiencias de los trabajadores más antiguos con respecto a los más jóvenes que enfrentaron directamente el cierre de la fuente laboral.

Si para los varones la trayectoria gremial constituyó una marca central en sus relatos, los testimonios de las mujeres trabajadoras del ferrocarril están marcadas por el trabajo remunerado y el trabajo no remunerado que realizaban en sus hogares. Ellas tendrán que compatibilizar sus tareas dentro de las oficinas con aquellas asignadas a sus roles domésticos. Sus legajos laborales están marcados de sucesos personales que impactan en sus carreras. Por ejemplo, el casamiento, el nacimiento de sus hijos, sus licencias por maternidad, por cuidado de hijos en la enfermedad o el cuidado de padres en la ancianidad constituyen condicionantes de sus ausencias. Las solicitudes especiales engrosan las páginas de sus fojas de servicio no solo para dar cuenta de los trámites administrativos necesarios para obtener respuestas a sus pedidos sino porque impactan en las dinámicas de sus pretendidos ascensos en la jerarquía de los puestos. La información de sus recorridos laborales desde el ingreso y hasta su jubilación o cese se abren como pistas para pensar en la complejidad del trabajo femenino. Nos ocuparemos de indagar en las experiencias laborales de mujeres ferroviarias que en diferentes momentos históricos ingresaron al trabajo. Se trata de escenarios sociales distantes en el tiempo, nos referimos a quienes ingresaron en las décadas de 1940 y 1950 y de quienes lo hicieron en las de 1970 y 1980. Pese a los cambios que podemos encontrar referidos a los contextos históricos de inserción de las mujeres en el empleo remunerado, de las transformaciones y requerimientos de la empresa más “modernizada” es que la gran continuidad que observamos constituye la consolidación de un mundo masculinizado de trabajo ferroviario que reproduce y sostiene la división sexual del trabajo que es un aspecto constitutivo de las relaciones de clase y género en las comunidades ferroviarias. El saber hacer en el trabajo se consolidó históricamente como un valor para profesionalizar a los obreros, para conformar un articulado “Sistema De Saberes del Trabajo Ferroviario (SSTF)”, es decir, “un conjunto integrado y articulado de conocimientos técnicos y no técnicos, experiencias, hábitos y costumbres legadas, tradiciones, rutinas, representaciones sobre el trabajo ferroviario, mitos y leyendas que como entramado de saberes constituye parte del “patrimonio colectivo” de todos los ferroviarios” (Puiggróss, 2008). Existe una relación recíproca y relacional entre trabajo-educación- cultura y consideramos que existieron oficios y profesiones con saberes específicos que sostuvieron una industria ligada a los trenes y una fuente laboral

encadenada a instituciones sociales, políticas, educativas, recreativas sostenida por un tejido social que tenía necesidad de que exista el ferrocarril- sus talleres fundamentalmente- como lugar de trabajo. Entonces, si revisamos los casos situados, anclados territorialmente donde el trabajo ferroviario era el eje del desarrollo es que podemos pensar en saberes socialmente productivos (SSP) como “aquellos que generan tejido social en sentido amplio, que generan lazos sociales fuertes que se potencian como redes de sostén posibilitando altos niveles de inclusión. Pensar en tejido social como una trama de producción de significados compartidos, que es condición de construcción, inscripción e identidad colectiva que hace foco en los sujetos en detrimento del individuo” (Sessano, Telias, Ayuso, 2006.p.5). Nos interesa esta definición porque esos saberes se tejieron alrededor de un objeto significativo, no son socialmente productivos solos por el solo hecho de su existencia sino en articulación con algo. De esta manera es que consideramos que el ferrocarril disparó la conformación de SSP, porque generó un encadenamiento institucional, social, económico, cultural ligado a su existencia.

Entonces en este capítulo recuperamos la especificidad del trabajo que se realizaba en las instalaciones ferroviarias de San Cristóbal y Laguna Paiva, explicamos las características del trabajo que adquirieron los ferroviarios varones en sus trayectorias laborales.⁶⁷ Demostraremos que la articulación escuela-taller se presentaba como un binomio indispensable para situar el aprendizaje del oficio y del trabajo, además es importante para dar cuenta de los saberes transmitidos en la escuela, en el taller y dentro de la “familia ferroviaria” sobre lo que significaba ser trabajador del riel en la Argentina en el siglo XX.

Por lo que no queremos descuidar que “los sujetos llegan a sus centros de trabajo con una carga simbólica que contribuye a darle forma a su actividad, de modo que las culturas de la sociedad en que viven afectan la dinámica de sus relaciones en el trabajo” (Reygadas, 2002, p.111). Esto es significativo para marcar las diferencias entre quienes ingresaron al ferrocarril antes de la década de 1960 y quienes lo hicieron en la década de 1980 y para pensar en los significados construidos en torno al ferrocarril como centro

⁶⁷En 2019 ingresó la primera mujer en talleres San Cristóbal, en Laguna Paiva aún no registramos ingresos femeninos al trabajo en las secciones de los talleres.

<https://eldepartamental.com/contenido/1356/san-cristobal-primer-mujer-que-ingresa-al-taller-mecanico-ferroviario>

económico de Laguna Paiva y San Cristóbal como de los sentidos que las comunidades les asignaron a los talleres para su desarrollo económico, social y cultural. También para responder al problema de ¿Cuáles fueron los significados que dejaron de tener carnadura en el trabajo ferroviario como elemento de cohesión identitaria? Consideramos que el desguace del sistema ferroviario argentino significó también quebrar la transmisión de experiencias y saberes. Destruir el andamiaje de profesionalismo de los y las trabajadores fue un elemento fundamental para asegurar el éxito de las políticas neoliberales de los años 90’.

También la fuerte impronta del trabajo masculino como eje laboral, económico y social invisibilizó el trabajo femenino en el ferrocarril. Los escasos registros de las mujeres ferroviarias en el imaginario colectivo de las comunidades y en los relatos de nuestros entrevistados no solo varones sino mujeres⁶⁸ abren un abanico de problemas para desentrañar. Nos interesa reponer las trayectorias laborales de las mujeres que trabajaron en los espacios administrativos que son de las que tenemos registro. Pensamos que no se trata de dar voz a las mujeres sino de constituir una explicación más compleja de la clase obrera ferroviaria en estas localidades y de las experiencias de trabajo situadas. Entonces por un lado pensamos que si no conocemos el trabajo femenino en el ferrocarril estamos desconociendo una parte importante del trabajo ferroviario, pero en segundo lugar decidir reponer historiográficamente la historia del trabajo femenino en el ferrocarril es una decisión personal y política, porque podemos elegir reducir la mirada al escenario dominado por varones y limitar nuestro estudio a las prácticas que de alguna manera reproducen el mundo conocido, pero nos interesa preguntarnos por el trabajo femenino remunerado. ¿Por qué las mujeres trabajaban “lejos de los varones del taller” pero estudiaban en la escuela técnica junto a ellos? ¿Por qué las mujeres lidiaban con “dificultades” para el acceso directo a sus prácticas laborales en los talleres? Registramos desigualdades según el género que debemos problematizar porque constituyen las maneras de ingreso al trabajo ferroviario y las prácticas sexuadas que formateaban la vida cotidiana e institucional de las comunidades. Queremos aquí precisar condiciones laborales para cada espacio, porque los varones van a trabajar en todas las dependencias ferroviarias, las mujeres no. Esto es necesario

⁶⁸Nos referimos a las mujeres de las comunidades ocupadas como amas de casa, docentes, enfermeras entre otros trabajos que incluso se han mostrado sorprendidas cuando consultamos sobre si sabían de la existencia de mujeres trabajadoras ferroviarias.

estudiarlo como un problema historiográfico. Debemos problematizarlo desde la perspectiva de género que contribuya a entender la configuración de una clase obrera ferroviaria anudada a un modelo heteronormativo social, familiar y sindical.

4.2.1. El trabajo masculino en los talleres ferroviarios.

El trabajo ferroviario no solo tenía la función productiva y salarial, además permitió la construcción de vínculos más personales a los que se darían si se tratara de otro tipo de actividad de tipo industrial más compleja y en una geografía urbana más desarrollada.

Para Justo López (2021), “la vida de los talleres”, es decir, el desarrollo de la actividad técnica, de fabricación, reparación debe pensarse no solo por la actividad de mantenimiento del tráfico ferroviario que suele quedar sobredimensionada. Las instalaciones estaban preparadas para el diseño y fabricación de material rodante propio, se hace evidente entonces la necesidad de complejizar el estudio de estas unidades productivas atendiendo a los “procesos laborales técnicamente específicos” que le confieren una “posición estratégica” (Womack, 2007). Consideramos que atender a la construcción de los saberes del trabajo aboga justamente por pensar en ese carácter técnico y estratégico que le otorga poder a la clase. Decimos esto porque los saberes del trabajo se adquieren en diferentes escenarios, dentro y fuera del lugar de trabajo. Entonces, sostenemos que el abordaje de las identidades obreras contribuye a comprender la complejidad del mundo del trabajo que no se agota en el lugar de trabajo sino que incluye las dimensiones de la vida de los trabajadores en el barrio, el sindicato, la familia. Los propios trabajadores en sus relatos de su vida laboral se presentan como poseedores de un saber técnico, necesario y poderoso que no puede separarse de los contextos tecnológicos, económicos y productivos que lo han determinado, como tampoco de las condiciones de su labor y la organización técnica necesaria para atender a los requerimientos de su trabajo ferroviario. Entonces consideramos que reconocer la necesidad de volver la mirada sobre los procesos técnicos no debe tomarse como una opción que deseche otras sino que debe ser contributiva para poder complejizar el estudio del mundo del trabajo.

El mundo laboral en las diferentes dependencias del ferrocarril suponía la imbricación entre oficio, experiencia y transmisión de conocimientos que no se reducían a un saber técnico sino que estos trabajadores edificaron un Sistema de Trabajo Ferroviario (SSTF). Retomando la hipótesis de Ayuso, Jimenez, Sessano y Telias (2010), el mundo

del trabajo en los espacios ferroviarios suponía roles, jerarquías que no iban de la mano con la propuesta de organización del modelo de la Organización Científica del Trabajo OCT. Se basaban en la transmisión de una cultura, costumbres, rituales, legados familiares, herencias colectivas, que no podían materializarse en ninguna disposición. Los reglamentos de trabajo, no alcanzaban a dar cuenta de la totalidad de saberes que cada trabajador debía tener⁶⁹. Todo este articulado sistema de saberes se significa en el relato de Paulino Q. cuando expresa que

El ferrocarril acá fue cuna de artesano, yo me crie adentro del ferrocarril, la mayoría de lo que yo sé, se lo debo al ferrocarril. Mi mente se despertó ahí, yo estudie ahí, hace de cuenta que fui a la universidad yo cuando entré al ferrocarril. Para mí fue un orgullo ser jovencito y rendir ya para Oficial de primera, a mí me mandaron al Chaco. A los 24, 25 años, yo me preocupe por tener teoría y práctica, nosotros con otros muchachos que estudiábamos tuvimos la suerte de encontrar gente capacitada, teníamos una escuela en el depósito y salíamos a la tarde y nos íbamos a la escuela a aprender, matemática, geometría, trazado, distribución, todo, yo entré en el '58 y ya estaba la escuela en el depósito de locomotoras. Paulino Q, ferroviario de Laguna Paiva (Entrevista, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009).⁷⁰

Posiblemente las palabras de Paulino Q. denotan un espacio laboral complejo, que da cuenta de la cantidad de tiempo transcurrido en el empleo al plantear “la crianza” dentro del ferrocarril. También, la comparación con la Universidad como un estadio superior alcanzado resultado de la capacitación y la adquisición de saberes que se demostraban mediante los exámenes se emparentaba con el “orgullo” de ascender. La existencia de instancias de tipo escolar dentro del trabajo, momentos para el estudio y la socialización de saberes se reitera en las conversaciones con obreros jubilados. Los espacios laborales

⁶⁹ Postulados presentes también en Puiggróss, A., Sessano, P. y otros, “Historia y prospectiva de los saberes socialmente productivos: el ferrocarril y los saberes del trabajo.” Disponible en: http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/Iice/ANUARIO_2008/textos/18_Puig_gros_Ferrocarril.pdf

⁷⁰ Entrevista realizada por Carolina Brandolini y Luisina Agostini, Laguna Paiva 18 de marzo de 2009. Paulino Q. ingresó en la década de 1950 y fue indemnizado durante el cierre en 1993. La “escuela” a la que refiere el entrevistado consistía en la capacitación en locomotoras a vapor que se realizaba en el depósito con pruebas de las máquinas y estudio del funcionamiento.

no solamente son importantes porque generan el ingreso de salario para un cuantioso número de obreros y sus familias, sino que los relatos de los trabajadores profundizan sobre el significado que tenía la socialización del conocimiento. (Zysman y Arata,2006). ¿Cómo se construían, se tejían y se reproducían los saberes ferroviarios? El saber hacer necesariamente se articulaba con otros saberes que se aprendían en las escuelas, en el trabajo, en el barrio, en el sindicato y en los hogares.

4.2.1.a. De la escuela al trabajo, del trabajo a la escuela

En Laguna Paiva y San Cristóbal, los talleres, las escuelas oficiales y sindicales constituían verdaderos lugares de transmisión de experiencias y conocimientos técnicos y no técnicos para quienes querían entrar en el Ferrocarril y hacer carrera de ascenso. Los espacios educativos deben pensarse en un sentido amplio. Un acercamiento a los estudios sobre educación y trabajo aporta nuevas miradas que cuestionan que la educación es solo cosa del Estado y también visibiliza otros sujetos sociales excluidos de la escuela (Ayuso, 2019). Cuando nos adentramos al mundo del trabajo debemos buscar otros saberes que existieron y existen muchas veces articulados con los “válidos” y que se sostuvieron en diferentes instituciones como también fueron pensados y puestos en la escena por colectivos de diferentes sectores de la sociedad civil. Por ejemplo, en 1926 La Fraternidad inauguró su escuela Nicolás Brandi en San Cristóbal.



Escuela de La Fraternidad Nicolás Brandi San Cristóbal creada en 1926. Archivo Osvaldo Giussani, San Cristóbal.

La tradición sindical en la legitimación del saber de los maquinistas y foguistas posicionó a La Fraternidad dentro de los espacios autogestivos obreros no solo en la representación de los derechos laborales sino también en la disputa por el “saber hacer” desde diferentes aristas. Por ejemplo, en los reglamentos y estatutos que puedan dictarse, en la organización de la trasmisión del saber, en la participación de los procesos de certificación y la inscripción del oficio en el desarrollo vital del sujeto (Ayuso y Amati, 2009).

Puede leerse en el pizarrón de la escuela en la fotografía “Concurrid a la escuela si quieres el progreso de nuestra profesión”, la profesionalización de los obreros era pensada como una tarea consiente y constante para quienes debían ocuparse de las tareas de tráfico y manejo de las locomotoras. Desde 1909 un objetivo de La Fraternidad se publicitaba con la frase “En cada seccional una escuela” y esto abonaba el esfuerzo en capacitación mediante material de lectura y de práctica, un derrotero de recursos para enseñar y aprender confeccionado y escrito por los propios trabajadores del ferrocarril desde fines del siglo XIX (Ayuso, 2016, p.73).

Vicente L. maquinista de San Cristóbal explica su ingreso al trabajo ferroviario en la conducción de los trenes. La actividad de foguista y maquinista no se desarrollaba en los talleres sino que formaba parte del complejo ferroviario del ferrocarril Belgrano y el depósito de locomotoras, constituía la base para la toma del servicio en San Cristóbal. En 1959 Vicente L. estudiaba en la escuela Nicolás Brandi

aspirantes a foguistas era la designación, y bueno el instructor cuando yo llegue acá era Garrido, pero había dos [...] era maquinistas, estaban en actividad pero había un convenio de la Fraternidad con el ferrocarril que el instructor se designaba y no prestaba servicio porque ese tiempo estaba en la escuela, esa escuela dura hasta 1970 o 1980. Vicente L. ferroviario de San Cristóbal. (Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018)⁷¹.

⁷¹ Vicente L. maquinista de familia ferroviaria nacido en Tucumán, se trasladó a San Cristóbal y en 1959 ingresó con el servicio sede SC. Se jubiló antes del cierre en 1993. Participante activo en el gremio fraternal.

Los saberes que Vicente L. trae de su lugar natal, Tucumán, tienen que ver con conocimientos del trabajo ferroviario, su padre era Maquinista, su familia era ferroviaria

Salíamos de 6to grado y empezar a prepararse para empezar a conseguir un trabajo en el ferrocarril, aprender telégrafo. Los mismos compañeros auxiliares telegrafistas nos ensañaban telégrafo en la casa para poder ingresar al ferrocarril. Tal es así que yo ingresé de ayudante general porque había practicado en las estaciones, en vías, en encomiendas, todo lo inherente al trabajo de tráfico, mi padre había sido maquinista por eso era lo que yo quería: ingresar a la máquina. Vicente L. ferroviario de San Cristóbal (Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018).

Se destacan en su relato situaciones de solidaridad y transmisión de conocimientos entre quienes estudiaban en la escuela de aspirantes autorizados a foguistas y quienes siendo foguistas se preparaban para rendir como maquinistas en Buenos Aires

Cuando a mí me tocó rendir para maquinista, muchos maquinistas que estaban en la actividad me daban una mano, supongamos como era cuando íbamos trabajando y La Fraternidad misma, porque todavía estaba el material para estudiar, había aparatos de frenos, todas esas cosas, compresor y movimiento de distribución. Todo se estudiaba ahí. Sobre los accidentes se rendía cuando se rendían señales, los procedimientos que había que tomar. Vicente L. ferroviario de San Cristóbal. (Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018).

El local de La Fraternidad era el lugar donde funcionaba la escuela Brandi que asistía en el estudio y práctica del oficio. El sindicato abarcaba diferentes actividades para sus afiliados y sus familias, los espacios de formación que fomentaba iban de la mano con las demandas en sus luchas políticas. El relato de Vicente L. indica la existencia de una tradición, de un sistema de saberes sostenido en teoría y práctica. La práctica no solamente se componía de la instancia de conocimiento y manipulación de objetos sino de una socialización en el lugar de trabajo necesaria para la integración del aspirante y foguista al colectivo fraternal. La trayectoria de Vicente registra una práctica que se hacía en estas dos instancias

Así, la transmisión de la experiencia acumulada en el trabajo alimentaba uno de los baluartes del gremio: la idoneidad del oficio⁷². Foguistas y maquinistas no trabajaban en los talleres pero convivían con los obreros al tomar o dejar el servicio, socializaban dentro y fuera del trabajo.

4.2.1.b. Los talleristas

A diferencia de los fraternales que se ocupaban de conducir las locomotoras y que pasaban días en servicio lejos de sus hogares los trabajadores de los talleres conforman un colectivo diferente a los maquinistas y foguistas. En las comunidades ferroviarias que estudiamos los talleres se presentan como un núcleo de trabajo particular debido al proceso de producción que se hacía en ellos, a la densidad cuantitativa de trabajadores y a su gravitación política.

Las secciones del complejo industrial de talleres de Laguna Paiva trabajaban como un sistema articulado para que la entrega de los vagones de carga (que presentaban además diferentes especificidades según el tipo de carga de que se trate) se disponga en las playas de maniobras y pueda salir a la línea. Para Raúl V. quien en 1946 ingresó a talleres de Paiva, la importancia cuantitativa y cualitativa de los obreros de talleres radicaba en que:

acá había [sección] Tráfico que era estación y tenía un grupo de gente ahí trabajaba, ponele había 200 operarios. Después tenía Vía y Obra que unos 150 operarios aparte, allá en un rincón en Paiva. Tracción todas las máquinas, todas las cosas en movimiento, ¿no? Después tenía Talleres donde está el personal capacitado técnicamente para reparación y fabricación de materiales. Después teníamos Almacenes, allá en el fondo donde están acumulados los materiales que venían de Buenos Aires y Rosario, ¿no? materiales para reparar los vagones, los coches, esas cosas, y Almacenes estaba al fondo. Talleres tenía mayor agrupación porque

⁷² Sobre la defensa de la idoneidad del oficio en la Huelga ferroviaria de 1961 ver Agostini, Luisina (2014) "Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961". En: Historia Regional N° 32, Sección Historia/ISP N° 3, Villa Constitución.

ahí se concentraba la reparación de todos los coches de vagones, entonces ahí estaba el valor político del peronismo en ese tiempo. Porque antes estaba el depósito de locomotoras que era un grupo de 200 entre mecánicos y técnicos, peones que llevan y traen materiales, así que no estaba unidos, talleres si, unidos mayoritario porque había que reparar todo, lo demás no, tráfico, tracción, eran poca cantidad, 200, todos desparramados, talleres no, todos juntos. Raúl V. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva septiembre de 2018).⁷³

Raúl distingue entonces dos cuestiones que caracterizaban a “los talleristas”: por un lado, eran una masa obrera compacta con capacitación técnica, con conocimiento de todo el proceso productivo que realizaban más allá de que se trataba de espacios laborales especializados. Las secciones de los talleres componen los eslabones de la cadena de producción por las que los talleristas transitaban sus carreras laborales. Por otro lado, pero relacionado con la composición de la clase obrera ferroviaria y del tipo de trabajo es que Raúl destaca las ideas políticas y partidarias que circulaban en su época de ferroviario activo.

Raúl era comunista y refiere al peronismo como dominante dentro de talleres porque él se dedicó a militar en pos de revertir esa situación para conseguir camaradas entre los obreros y para conformar las comisiones directivas de la Unión Ferroviaria local. No obstante la centralidad política del peronismo entre 1946 y 1955, la conformación de la clase obrera ferroviaria paivense se debe a un proceso complejo anterior, del que Raúl da cuenta y que se relaciona con la influencia política, sindical, organizacional de corrientes anarquistas y socialistas. Entonces Raúl V. adquirió una formación política y social desde muy joven por ejemplo recuerda su interés por la lectura como parte de la sociabilidad que tenían los obreros en el pueblo, “yo iba a la biblioteca de los anarquistas, 14, 15 años, ¿no? me gustaba leer y meterme en eso pero no, ¿cómo le puedo decir? por herencia o porque estaba junto con un grupo, no, no, yo solo iba a la biblioteca anarquista que eran carboneros, dos o tres, eso desapareció”. Raúl V. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, septiembre de 2018).

⁷³ Raúl V. nació en 1923 en Tostado, de familia ferroviaria, su padre se trasladó a Paiva cuando él tenía 7 años. Ingresó al ferrocarril en Talleres Paiva en 1946. Militante del PC y afiliado a la UF. Se jubiló antes del cierre de 1993.

Como profundizaremos en el apartado relacionado con la sociabilidad, los trabajadores y sus familias transitaban por espacios de formación cultural, esto abarcaba bibliotecas públicas, populares, sindicales y lugares de formación partidaria. Por ejemplo, Walter A. recuerda que su formación política comunista significaba la lectura de libros, el tratamiento de ideas entre las generaciones de obreros viejos con los jóvenes. Walter A. forma parte de obreros de más de 70 años que historizan el derrotero de organizaciones político social previo a la impronta peronista, como también las tensiones y disputas relacionados con los requisitos políticos para el ingreso al ferrocarril. Por ejemplo, Walter explica que para él el partido comunista era una escuela,

Y cuando llego a mi casa [luego de recibirse de obrero especializado, el orgullo de su padre] y entro en la mesa de la galería veo una libreta marrón, la miro: Partido Justicialista socio adherente, al lado mi foto, yo Walter A. Mi viejo me había afiliado sin decirme nada, y yo me agarre una bronca, y sin esto no vas a entrar en ningún lado, ¡esa era la realidad! Así era en todo el país, es más en el taller a las 11 tocaba el pito y todos tenían que ir al chapero, al centro del taller, y se leía un capítulo de la razón de mi vida de Eva Perón, y los de la UF lo organizaban y explicaban lo que Evita decía. Eso se hacía y después se volvía a trabajar, me quedé con bronca, yo no era político, era un pibe [...] y con un amigo salimos a caminar, cruzábamos la plaza, por la estación volvemos y justo de la esquina, el local del PC pasamos por ahí y agarro y le digo: ¡entrá!, ¡no, no! ¡Se quería morir, era peronista veneno! Yo me metí, el se metió conmigo, entramos. Estaban 4 viejos, sentados ahí, ¿y que andan haciendo? y yo les digo: ¡me vengo a afiliar!, ¿está seguro?, ¿y cómo te llamas vos?, y les dije. Habrán pensado: ¡cuando se entere el viejo! La cuestión es que me tomaron la ficha charlamos y me dice leete este libro, ¡no pará! empezá por este. Y me dieron como 3 o 4 libros, el primer libro, mi viejo me tiró todo, mi viejo no era militante, era peronista de Perón, me afilió para que entre al ferrocarril.

Yo me afilio al PC por una represalia de mi papá, porque él me afilió sin consultarme al partido justicialista. El PC era una escuela, lo principal que me dejó una concepción de clase que tuve hasta el día de hoy. Walter A.

ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015)⁷⁴

El relato de Walter da cuenta de generaciones de trabajadores conviviendo y conformando la clase obrera paivense y de las tensiones políticas que se trasladaban de los hogares al trabajo y viceversa. La identidad ferroviaria parecía ir de la mano con la transmisión de una identidad política, mayoritariamente peronista. Atender a las experiencias de Raúl y Walter supone complejizar la lógica de organización política de “los talleristas”, y leer las tensiones existentes en la formación y reproducción de la clase. Además, los relatos dan cuenta de la importancia que tuvo la educación, y el funcionamiento de las bibliotecas populares y sindicales en pueblos obreros para poder encuadrar la preparación no solo técnica de los trabajadores sino social y política. Por ejemplo la biblioteca paivense Alberdi, como profundizaremos más adelante, se erigía en el lugar al que los trabajadores asistían para leer, sacar a préstamo libros que tenían que ver con la capacitación para el trabajo. Existía una preocupación de las instituciones locales en proveer de libros relacionados al desarrollo profesional como también fomentar espacios de lectura y estudio dentro de la Biblioteca. Entonces, estudiar sobre los oficios para el trabajo se convertía en un asunto de la comunidad, porque la biblioteca popular se erigía como el lugar del saber de todos los habitantes y dedicaba esfuerzos en invertir en los recursos necesarios para la formación de la clase pero los disponía dentro de la oferta de libros y actividades para todos los habitantes.

La importancia de la práctica de los menores y la preparación para el oficio predominantemente ferroviario se insertaba en los debates políticos sobre la necesidad de regular la educación técnica de la población según los requerimientos de la industria. La situación del trabajo y la producción en los talleres ferroviarios no iba por los mismos lugares, sino que la concreción de escuelas de arte y oficios entre las décadas de 1920 y 1930 que “[...] estaban concentradas en el interior, solían sufrir problemas de equipamiento y formaban artesanos antes que obreros calificados para el trabajo industrial” (Simonassi, 2011. p.167). El trabajo parcelario de los obreros de los talleres, según Lobato (1988), tenía un denominador común que era la dependencia de los

⁷⁴ Walter A. ingresó a los talleres de Laguna Paiva en 1956 como tornero. Su padre lo afilió al partido justicialista pero él se afilió al PC y militó en izquierda durante toda su carrera laboral. Fue cesanteado por razones políticas varias veces en su carrera. En los años 80 formo parte de la agrupación ferroviaria de base junto a jóvenes ferroviarios.

conocimientos de los trabajadores de oficio. Consideramos entonces que los lugares de enseñanza de oficios respondieron a la necesidad de gestionar los saberes necesarios para la inserción laboral de la clase obrera sin descuidar la alfabetización de los menores. Entonces la década de 1940 con las políticas de centralización de la educación técnica otorgó posibilidades de capacitación técnica a nuevas generaciones de obreros que pudieron también acceder a estudios universitarios. Las trayectorias laborales de nuestros entrevistados dan cuenta de estos contextos de educación en la que se insertaron. En el caso de las comunidades ferroviarias que estudiamos encontramos que la capacitación técnica por ejemplo de los trabajadores ferroviarios de San Cristóbal giraban alrededor de las nuevas demandas asignadas a la producción de coches motores de origen extranjero. Entonces, la existencia para 1945 de la Biblioteca Técnica y de la escuela de aprendices en el ferrocarril significaba para Assenza (2018), trabajador ferroviario de San Cristóbal

Un ámbito equipado con bibliografía técnica- tecnológica, al servicio del personal para actualizar y profundizar conocimientos en las diversas disciplinas existentes [...] contaba con equipo audiovisual, compuesto por proyector de películas, dos proyectores de diapositivas, un equipo amplificador de audio. Con estos medios se producían montajes ilustrados y comentados con el fin de difundir las actividades. Eran expuestos ante el personal de Talleres y aún en otros ámbitos afines a la actividad ferroviaria. La finalidad era mostrar los progresos en la ejecución y organización de actividades, en cuanto a técnicas y métodos, relacionado con el estudio del trabajo, reduciendo al mínimo la improvisación y riesgos en todos los procesos de producción (p.38).⁷⁵

Los obreros paivenses y sancristobalenses que ingresaron al empleo en la década de 1940 registran en sus testimonios no solo los espacios de trabajo concretos en las

⁷⁵Vicente Assenza fue ferroviario, ingeniero, jefe de taller de Paiva y San Cristóbal. Estas consideraciones pueden relacionarse con la observación de Lobato sobre la presencia hacia 1922 en Ferrocarriles del Estado del sistema de organización ideado por Taylor, sobre lo que no se tienen precisiones. Como venimos sosteniendo justamente el sistema de saberes del trabajo ferroviario no logra encasillarse como un sistema taylorista, eso no desconoce que presente prácticas relacionadas con esta forma de organización del trabajo.

secciones por las que transitaron en carreras laborales de más de 40 años sino que recuperan los espacios formativos de estudio existentes en las comunidades como dentro de la propia estructura de talleres. Las tareas en la producción y las prácticas de capacitación se integran en sus relatos como parte de los elementos constitutivos de sus experiencias obreras.

Los talleristas recuerdan sus ingresos como aprendices, El trabajo de oficio es construido y aprendido en situación, el obrero de oficio tiene mayor autonomía para decidir cómo resolver problemas en función de sus conocimientos previos teóricos y prácticos donde se despliegan habilidades y destrezas producto de la práctica y experiencia, en segundo lugar la jerarquía obrera que se manifiesta en la división bien definida entre maestro y aprendiz (Frassa, 2007).

Existe en este trabajo de oficio una memoria del trabajo, es decir, la interiorización de saberes del oficio que se transmiten de generación en generación mediante el diálogo entre los obreros de manera informal, pero con cierto propósito formativo profesional y también simbólico (Villena López, 1998). Este intercambio permite construir un colectivo de memorias sobre experiencias exitosas o traumáticas de trabajo que funcionan como referencia a la hora de resolver situaciones laborales más allá de los reglamentos formales existentes. El cúmulo de saberes permite que los talleristas aniden recuerdos a las secciones específicas donde desempeñaban sus tareas como a otras que conocían como resultado de su paso en los inicios como aprendices.

El relato de Walter se ubica en una dimensión de reflexión sobre el lugar de trabajo en los talleres de Paiva con relación al espacio sancristobalense que formaba parte de la red del Belgrano.

el taller de San Cristóbal era chico, se reparaban coches motores, lo que tenía San Cristóbal era que tenía digamos mejor tecnología, en Paiva, era vagones y nunca quisieron salir. Cuando trajeron guinches para Paiva, en una palabra Paiva es un pueblo que nació a la vera del ferrocarril con una conciencia estatista muy fuerte. Yo siempre decía que la gente de Paiva creían que el taller era una montaña. Usted en los lugares de montaña el habitante se levanta todas las mañanas y lo primero que mira cuando sale de la casa es la montaña y pasan siglos y esa montaña está, pero ¡una empresa no es una montaña! Una empresa puede desaparecer si no se relaciona con la realidad que le toca vivir y Paiva siguió siendo hasta el

último día de su vida un taller que quería seguir haciendo obras de madera como hacía mi abuelo. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015)

El conocimiento de la infraestructura tenía que ver con el tránsito que muchos ferroviarios realizaban por la línea formando parte de dotaciones especiales para capacitarse o para optar por traslados y reubicaciones. También el conocimiento era compartido, colectivo, muchos compañeros del taller de Paiva habían trabajado en San Cristóbal y viceversa. La continuidad de labor entre Walter y su abuelo es significativa para contrastar con la importancia de la antigüedad en el trabajo ferroviario, El lugar del taller paivense dentro del esquema del ferrocarril era la reparación de vagones, es una actividad que se presenta como el resultado de la especialidad del espacio y del sentido de su creación a comienzos del siglo XX. Para Walter A. el taller paivense no podía seguir pensándose como en sus orígenes, esto tiene que ver con la necesidad e historizar las trayectorias laborales de los sujetos articuladas a los cambios en la producción y necesidades del sistema ferroviario en la larga duración.

4.2.1. c. Los obreros técnicos

Los ex trabajadores ferroviarios recuerdan con detalle cada rincón de los talleres, los movimientos que realizaban, refieren a su etapa de aprendices. Aquellos que pudieron estudiar en la Escuela Fábrica entraban al ferrocarril con conocimientos técnicos básicos necesarios para poder insertarse en la dinámica laboral, esto era diferente entre los trabajadores más viejos que llegaron a trabajar sin conocimientos previos:

La escuela fábrica qué significaba: que vos salías calderero, electricista, tornero mecánico o carpintero. Mi viejo era mecánico ajustador en depósito de locomotoras, acá tenían en base, en Paiva, 80 locomotoras; y había un plantel de casi 400 personas que trabajaban en depósito. Pero mi viejo vino del campo, de Catamarca, entró al ferrocarril y ahí se hizo mecánico. En cambio, [a] nosotros nos preparaban 3 años, después íbamos a una carpintería o tornería con un oficio. Los viejos estaban contentísimos por la escuela fábrica. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015)

La vida laboral en los talleres durante los años `50 tuvo un cambio generacional. Esto merece tenerse en cuenta, porque el ferrocarril le otorgó a la educación técnica un lugar de saberes centrales para la inserción los aprendices en el trabajo real, permitiendo ascensos en base a concursos y pruebas. Por ejemplo, en los talleres de Paiva, Carlos C. ex ferroviario ingresó en 1954 su carrera laboral se inició con trabajo pesado donde el esfuerzo y capacitación le permitió el ascenso, es decir, según la definición del escalafón, “la promoción del personal a una clase, categoría o grupo superior”⁷⁶:

yo entré a trabajar ahí de peón, después agarre el piso. Peón era el tipo que entra al taller, a la playa le decían, y ahí te mandaban a cortar yuyos, a llevar materiales para allá, ta ta ta, en todo el taller andaba haciendo las partes de, ¿cómo te puedo decir? que hace falta un peón. ¿Viste que anda llevando cosas? ¡Hombreado bajo el sol! Y bueno, después pasé a otra sección. Pero yo en el año 56 pasé a trabajar en la tornería de ruedas, ahí se hacía todo respecto a las ruedas de los vagones, tornos y cepilladoras, y ahí estuve casi más de 20 años. Y, ya después los últimos años yo ya había hecho la carrera de técnico. Nosotros la hicimos de viejos ya, todos veteranos y, no viejos, pero de 30 y pico de años, yo terminé de 38 años. Los 4 años que hicimos me recibí de técnico. Una vez uno trata de salir del yugo, ¿viste? y entonces rendí categorías acá y allá y me fui a trabajar porque rendí para eso en la parte de control de calidad. Nosotros revisábamos las ruedas, y cualquier otro material por medio de ultrasonido, cuando a vos te hacen ecografías, ¿viste? ese trabajo lo hacíamos nosotros con un equipo alemán. Revisábamos los ejes de las ruedas, que tenían problemas de fisuras, este, los dábamos de baja para evitar accidentes, ese vendría a ser un mantenimiento preventivo que se hacía. Vos tenes un problema del eje de una rueda antes que se rompa marchando en un carguero, eso lo hacíamos ahí en esa sección y terminé

⁷⁶ Escalafón Único para el personal de empleados y obreros de las distintas especialidades. 1946. p.317. Agradecemos a la Dra. Laura Badaloni por compartir la fuente con nosotros.

en el '92 como supervisor, ¿viste? Carlos C. ferroviario de Laguna Paiva.
(Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).⁷⁷

Carlos C. en esta parte de su relato comenta su trayectoria individual inserta en las posibilidades colectivas que generaba la capacitación para el grupo de trabajadores que él considera “veteranos o viejos”. Se refiere a que quienes ya contaban con un oficio que aprendieron en el lugar de trabajo y/o se recibieron de aprendices en la escuela fábrica podían optar por el estudio luego de la jornada laboral y eso otorgaba un esfuerzo extra porque se trataba de jornadas extensas que les permitiría “salir del yugo”. El título de técnico que obtuvo Carlos C. fue el resultado de la ampliación de la oferta educativa de Laguna Paiva y de las gestiones emprendidas por el Centro de Egresados (como aprendices) ante el presidente de la empresa Ferrocarriles Argentinos Gral. De Marchi en 1970. Según explica el investigador local Oscar Paúl (2001) la nómina de 49 técnicos mecánicos electricistas egresados en 1975, dentro de los cuales se encuentra Carlos C., “significó un paso importante en la profesionalización del personal ferroviario integrante de la promoción que aspiraba, a partir de los conocimientos adquiridos, tanto a acceder a los cuadros directivos de la empresa en la que trabajaban, como a contribuir en el mejoramiento de los niveles de producción dentro de la misma” (p.36). Por otro lado, la situación de los peones, que como plantea Carlos C. estaban “hombreando bajo el sol” da cuenta de una problemática particular del trabajo ferroviario, que consistía en el ingreso de una gran cantidad de mano de obra que generaba una población obrera en una situación inestable en el lugar de trabajo. La estabilidad laboral se lograba al ingresar a una categoría concursada y generada por una vacante, en palabras de Walter A. quien ingresó en talleres Laguna Paiva en 1956

yo egresé de la escuela fábrica como tornero, y en el taller entré a la tornería de ruedas y trabajé 8 años y después 30 años en la tornería mecánica y me jubilé. Había una categoría que era peón por obra, Paiva tenía más de 200 peones por obra, era la primera escala, vos entrabas al ferrocarril y eras peón por obra, después ascendía a una categoría que era la B, que podía ser en el caso nuestro era B de chantador de rueda, B de

⁷⁷ Carlos C. ingresó a los talleres en 1954, de familia paivense y ferroviaria, se jubiló antes del cierre en la década de 1980. Era afiliado al peronismo y a la UF.

agujereador, B de tornero de ruedas, yo tuve suerte porque se publicaron las vacantes y el torno de ruedas era una tortura eran tornos de 1910, 1920 nadie quería ir al torno de ruedas, y se publican las vacantes y para tornero de ruedas nadie pedía (...) así que yo pedí la B y nos dieron pasamos a ser efectivos y (...) muchos muchachos que no quisieron ir ahí y siguieron siendo peón por obra y nosotros no [...] y entonces viene la racionalización ferroviaria y todos los peones por obra se van a la calle, y a Paiva lo golpea con casi 300 cesantías porque en todas las secciones había peones por obra, había carpintería, vagón, remachadora, levante, instalaciones, taller eléctrico, en todos lados había, de la noche a la mañana todos a la calle. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015)

Walter nos introduce en las condiciones reglamentadas en el escalafón sobre la división por grupos en A que abarcaba “obreros que se desempeñan en las especialidades de mayor calificación profesional dentro de la actividad de Talleres”, dentro del detalle de las mismas se consigna la especialidad de Tornero mecánico, que es en la que Walter A. se jubila. Mientras que su ingreso en el grupo B que se describe como “las especialidades comprendidas en este grupo requieren capacitación profesional” formando parte de las mismas: Tornero de ruedas.⁷⁸

Convivían en los talleres trabajadores con distintos niveles de conocimiento y profesionalización. Las exigencias de un trabajo que se estaba complejizando y, para el que se requerían conocimientos técnicos más precisos, junto con la iniciativa del Estado de fomentar la educación técnica parecían generar disputas en el mundo laboral. Carlos G. nació en Rafaela, no era de familia ferroviaria, estudió en la escuela técnica de Esperanza y se empleo en la fábrica de aviones de Córdoba. Ingresó a talleres San Cristóbal en 1949 y comenta que trabajaba con aprendices

les daban trabajos más fáciles y entraban a trabajar lo mismo que nosotros pero en bulonería, manejaban tornos mas automáticos ya y bueno van aprendiendo la medición. Si usted no aprende, en la fábrica de aviones no

⁷⁸ Escalafón Único para el personal de empleados y obreros de las distintas especialidades. 1946. Título XVI De la división por grupos, p.349.

permitían ningún error de medición, el avión esta en el aire y tiene que estar todo bien ahí aprendí a medir bien [...] cuando entramos se me enojaban los compañeros porque yo rendía para otra categoría y les dije: yo no tengo la culpa si sé mas que ustedes. Había envidia, si no sabía hacer una cosa, sabía que había otro que si sabia y yo preguntaba porque ¡así se aprende! Carlos G. ferroviario de San Cristóbal, (Entrevista telefónica, 29 de agosto 2020).

Carlos traía saberes que pudo aplicar en el trabajo ferroviario, da cuenta de una carrera de ascenso como resultado de la preparación y el concurso e introduce situaciones que considera de “envidia” entre quienes como él aspiraban a recorrer diferentes categorías en la empresa, pero sostiene que el aprendizaje se realizaba preguntando por lo que explica que en la hora del mate cosido, es decir, el recreo de la mañana, los trabajadores se reunían y comentaban dificultades no solamente técnicas sino de materiales, “tratábamos de hacer las cosas evitar los problemas, por ahí se peleaban, discutían, por ahí nos contábamos todo, hacíamos una fiesta, cuando había que decirse algo se decía [...] si alguno tenía problemas para hacer algo y a veces eran problemas de material y se hablaba con fundición, [...] y la oficina técnica también, eran cosas que sabemos hacer continuamente en eso”. El aprendizaje y las maneras de aprender son recurrentes en los relatos de los entrevistados. Lo que no se aprendía en los libros y en la escuela eran las experiencias del trabajo real, históricamente construidas en los talleres y esas prácticas, habilidades y destrezas eran las que constituían ese sistema de saberes que no queda registrado en los reglamentos, sino en los cuerpos y memorias de los obreros.

Al igual que en el caso paivense, la referencia a la escuela nacional de educación técnica N°1 Tambor de Tacuarí de San Cristóbal resuena en los relatos de los trabajadores de los talleres para explicar donde aprendieron sus oficios y las maneras de ingresar al lugar de trabajo:

porque la escuela técnica, ¡empezó en el ferrocarril!, como una escuela de aprendices ferroviarios y luego se independiza. Cuando hizo Perón la Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional se empezaron a crear las escuelas y después un periodo posterior se crearon los ciclos superiores, ósea ciclo técnico se recibían de técnicos y después los ciclos universitarios en la Universidad Tecnológica Nacional, en

donde estudiamos los que éramos técnicos. Walter G., ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Según una publicación de la institución al cumplirse los 25 años de su existencia en 1972 se explicaba que sus orígenes se remontan a 1947 cuando funcionaba en el edificio de administración de los talleres locales con un curso de Aprendices Ferroviarios y cursos de capacitación obrera⁷⁹. En 1948 como resultado de las políticas educativas peronistas es que se fusiona a la Escuela de Artes y oficios y Técnicos ferroviarios provincial (existente desde 1934), dando como resultado la Escuela de Aprendizaje, medio turno (aprendices ferroviarios) y Capacitación obrera de la Nación N°16 que desde el 4 de enero de 1952 llevó el nombre Tambor de Tacuarí y en 1954 emprendió el Ciclo Técnico, formando técnicos mecánicos electricistas nacionales. Silvia M. quien fuera secretaria de la escuela Tambor de Tacuarí y ex alumna en la década de 1960 explica que

se creó el ciclo superior, ahí los que ya eran ferroviarios, porque habían ido a la escuela de artes y oficios de cuatro años, se vuelcan a la escuela técnica para hacer los tres años que les faltaban para ser técnico superior. La escuela le había dado la posibilidad haciendo un horario vespertino, salían a las dos de la tarde del ferrocarril y entraban a las cuatro y media a la escuela y salían nueve y media de la noche. Era mucho sacrificio para ellos por supuesto y la parte práctica la hacían de dos y media a cuatro un rato antes, era muy sacrificado para ellos. Silvia M. técnica mecánica de San Cristóbal. Entrevista telefónica, diciembre de 2020.⁸⁰

Cristóbal Fernández Jefe de Talleres Ferroviarios de San Cristóbal en 1972 y egresado de la escuela en 1957 escribía que “[...] los Talleres del Ferrocarril General Belgrano

⁷⁹ Como mencionamos anteriormente, desde la década de 1920 existía una escuela de aprendices en los talleres de San Cristóbal, por lo que el formato técnico y nacional que adquiere la escuela Tambor de Tacuarí en la década de 1940 responde a una tradición educativa de oficio existente dando lugar a diferentes generaciones de obreros educados según las políticas de cada período.

⁸⁰ Silvia M. egresada de la escuela Tambor de Tacuarí como técnica mecánica electricista, secretaria de la escuela entre 1977 y 2000. El ciclo técnico se inauguró el 21 de junio de 1954, según los datos de la Revista 25 aniversario Tambor de Tacuarí, p.6.

han absorbido una numerosa dotación de Técnicos que tanto desde el banco de trabajo como al frente de Secciones claves –y a fe en la sinceridad de las apreciaciones- hacen gala de su idoneidad en el desempeño de las funciones asignadas y que los hacen acreedores al respeto y consideración especial de directivos de la empresa [...]”⁸¹. La escuela formaba profesionales que podían desempeñarse o no en el ferrocarril, principalmente en San Cristóbal el trabajo ferroviario absorbía la mayoría de la mano de obra formada en la escuela y las primeras promociones de egresados varones engrosaban luego las filas de las jefaturas de las secciones de los talleres ferroviarios. Por ejemplo la Revista de los 25 años de la escuela listaba los 70 nombres de “Nuestros técnicos en el ferrocarril”⁸² y el Regente se ocupaba de reseñar un proceso de renovación del sistema de trabajo en los talleres como resultado de la reparación de locomotoras diesel comenzado 12 años antes (es decir, en 1960) que necesitaba “[...] el planeamiento y estudio de métodos como bases fundamentales, teniendo como meta lograr un aumento de la producción. Tales fines requerían la colaboración de personal técnico con la suficiente capacidad y entusiasmo para llevar a cabo la empresa [...]”⁸³ Se trataba de un espacio escolar técnico que alimentaba la industria ferroviaria local. Para el secretario de la escuela Orlando Moscioni, en 1972 la escuela

[...] moderna estructuralmente, dinámica interior propia de la juventud que atesora, avalada en su rumbo por el Consejo Nacional de Educación Técnica, hija de la comunidad, hermana menor de los talleres ferroviarios, bullente de los mejores deseos orientados a resultar artífice de la formación de jóvenes de la zona, que engruesen las filas en marcha para un destino feliz [...]”⁸⁴

Podemos conocer entonces la fuerte influencia de la educación técnica en el trabajo ferroviario y la necesidad del trabajo ferroviario de la educación técnica, ferroviarios técnicos y docentes articulaban saberes entre la escuela y el trabajo.

⁸¹ Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972. p. 22.

⁸²Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972. p. 13. Listado de egresados que se han ubicado en el ferrocarril, p.14-15.

⁸³Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972. p. 13. Palabras de Luis Huemann, Regente.

⁸⁴Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972. p. 12.

Existía una relación estrecha entre las escuelas de artes y oficios y los talleres ferroviarios como espacios de práctica y preparación de mano de obra para el desempeño en el ferrocarril. En estas comunidades ferroviarias donde la principal salida laboral eran los talleres y la conducción de trenes, la articulación era significativa. Esto no suponía que quienes aprendían oficios o luego los perfeccionaban cursando ciclos técnicos en las instituciones educativas pudieran emplearse en otros espacios laborales. La mano de obra formada en la escuela se insertaba en industria privada de zonas cercanas, o engrosaba los talleres particulares en San Cristóbal. Entonces la relación entre escuela y ferrocarril existió y fue fomentada desde ambos espacios pero tuvo sus momentos de esplendor y también de crisis. La influencia del ferrocarril como espacio de trabajo principal en la economía nacional y local necesitó mano de obra la que, partir de los procesos de racionalización y crisis fue expulsada del trabajo. Con el achicamiento en las dotaciones y capacidad de producción de los talleres entre 1970 y 1990, los proyectos educativos no siempre privilegiaron al trabajo ferroviario como el empleo aglutinante y significativo.

4.2.1. d. Talleres, obreros y masculinidades

La creación del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET) desde 1959 da cuenta de la jerarquía de la educación técnica era una cuestión importante para las comunidades con fuentes laborales de tipo industrial ferroviaria. En San Cristóbal, en 1982 el convenio entre el CONET y la empresa ferroviaria estableció el Plan Dual por el que se impartían clases prácticas en los talleres ferroviarios capacitándose a los alumnos en las diferentes especialidades y completando su jornada académica con clases teóricas en la escuela. Oscar V. estudió en la escuela Tambor de Tacuarí y fue de la generación del Plan Dual

esa experiencia significaba la posibilidad de un plan especial, plan dual que contemplaba una práctica en los lugares de trabajo en el talleres ferroviarios y la teoría en la escuela, era un plan especial hacíamos dos años y nos recibíamos de auxiliares técnicos, con el compromiso, no formal que después que terminábamos eso el ferrocarril nos iba a tomar como operarios especialistas, como oficiales, eso efectivamente pasó. Yo trabajé, no se llamaba trabajo. Una beca rentada, era un trabajo por lo

tanto íbamos tres días al ferrocarril y dos días a la escuela. Teníamos dentro del ferrocarril un tutor que era el encargado de revisar nuestra experiencia de aprendizaje en el taller ferroviario. Había dos orientaciones: una que yo hice electromecánica y otra de mecánica y yo empecé a trabajar en ese momento en el taller eléctrico, ¿no? y entonces esa fue mi experiencia inicial [...] Nuestra educación estaba a cargo de los oficiales a los cuales nos designaban para hacer las tareas entonces los oficiales nos enseñaban a hacer el trabajo en este caso reparaciones eléctricas de los coches de diferentes tipos, bobinados de grandes motores, las reparación de las instalaciones eléctricas del propio taller y esa experiencia terminó con una titulación que es la de auxiliar técnico y después entramos a trabajar yo tenía 17 años todavía como obrero ferroviario [...] No era un espacio fácil el espacio ferroviario del taller, pero volviendo sobre los saberes había ahí un reconocimiento de la gente que mas sabía y el tutor nuestro elegía a ellos para mandarnos a trabajar de aprendices con ellos, y era una relación también compleja porque nosotros éramos jóvenes teníamos 15 años y ellos eran un ambiente de hombres, operarios obreros ¿no? [...] Oscar V., ferroviario de San Cristóbal, (Entrevista telefónica), agosto de 2020.⁸⁵

El relato de Oscar V. nos permite ubicar a los aprendices en el espacio masculinizado del taller, lugar de práctica y trabajo compuestos por personas con diferentes trayectorias laborales. La diferencia generacional evidenciaba jerarquía entre los jóvenes y los adultos, no solo por la edad y los saberes, sino por el poder de quienes ya tenían la antigüedad en el ferrocarril y quienes tenían que ganarse el “derecho de piso”. A eso se refiere Oscar V. cuando dice que es un ambiente de hombres, de operarios

⁸⁵Oscar V. nació en San Cristóbal, no era de familia ferroviaria. Ingresó a los talleres a partir de su educación técnica, se trasladó a Santa Fe para seguir trabajando en el ferrocarril y estudiar en la universidad. En los últimos años de 1980 renunció a su empleo ferroviario, se radicó definitivamente en Santa Fe donde se recibió en la universidad como docente de literatura. El último ingreso de operarios técnicos a talleres San Cristóbal en 1980 significó contar con egresados de la escuela técnica que no habían realizado el Plan Dual pero formaron parte de una tercera generación de ferroviarios (abuelo, padre, hijo) y muchos de ellos renunciaron o fueron despedidos con el cierre de la fuente laboral.

obreros y enfatiza en la “protección” del tutor que se ocupaba de asignarles trabajadores referentes que puedan transmitir los saberes y no exponerlos a situaciones desiguales, que existían e impactaban en esa formación obrera, por ejemplo,

te hacían hacer mal las cosas, te hacían conectar mal un circuito y entonces cuando le dabas corriente al circuito explotaba todo y se armaba un lio bárbaro y quedabas como estúpido y se reían de nosotros, ¡eran bromas pesadas! En ese clima, pasaba de todo, trasmisión de saberes y después te agarraban de punto porque éramos pibes haciendo jugando a ser un hombre en ese espacio. Oscar V., ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020

La formación de varones ferroviarios estaba signada de construcciones simbólicas sobre lo que significaba el trabajo en los talleres, un conjunto de saberes técnicos y de costumbres aprendidas y transmitidas a quienes luego de terminar la escuela entrarían a las filas obreras. Poner a prueba a los aprendices en un mundo masculinizado significaba generar espacios complejos, de disputa de autoridad, de sumisión y acatamiento de las normas tradicionales que hacían al funcionamiento interno de la cotidianeidad del trabajo. ¿Cuáles fueron los comportamientos que contribuyen al arraigo de la masculinidad dominante en los talleres? ¿De qué manera los varones que pertenecen a esos espacios legitiman esos modos, esas “costumbres”? ¿Qué repercusiones tienen esos elementos en la formación de los aprendices? Tomamos los aportes de Hernán Palermo (2017) para pensar en la “manufactura de la masculinidad”, es decir las formas en que la disciplina fabril modela no solo los hábitos, actitudes, costumbres y representaciones de la producción capitalista sino las maneras en que contribuye a estructurar relaciones de género dentro y fuera del espacio de trabajo. El saber en poder de los obreros estables del taller y la demostración de autoridad hacia los aprendices era una manera de construir la masculinidad ferroviaria. También, configurar un espacio con bromas que ponían a prueba a los trabajadores más jóvenes aceptaban una rutina de entrenamiento del personal que contribuía con la reproducción de los patrones masculinos dominantes.

Dardo P., ferroviario jubilado de mayor edad que Oscar V. comenta que

entré con 16 años recién cumplidos como aprendiz eso fue en marzo de 1969, estuvimos siempre en el taller en ese tiempo estábamos en la escuela técnica, hacíamos la teoría en la escuela de 16.30 a 21.30hs., entrábamos al taller de 5.30hs. a 14hs. era una disciplina militar eso hay que valorarlo porque no era joda. Nosotros éramos pibes, recién nos ponían un oficial a la par, no es como ahora que lo vas a tutear, a hacer bromas, oficial voy a ir al baño, voy a hacer esto. Te cuento una anécdota: había dos o tres oficiales hablando de política, de fútbol de cualquier tema cuando íbamos nosotros: ¿a usted quien lo llamo acá? ¡Vaya!, está la tarea, obviamente para cada trabajo había tarea, de determinada cantidad de horas había que trabajar, había disciplina que es lo fundamental [...]. Dardo P. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018.

La rutina y la disciplina para Dardo P. eran dos componentes fundamentales en la formación de los obreros del taller, el extendido horario de estudio y trabajo para él formaban parte de los requisitos indispensables que daban cuenta de un buen trabajador, plantea que “no era joda”, para referirse a que cada aprendiz no podía hacer lo que quería. Esta situación es interesante de contrastarla con el testimonio de Oscar V. para quien las risas, ese ámbito jocoso era creado por los superiores a costa de los aprendices, por lo que las miradas y lecturas sobre cada experiencia de trabajo son diferentes y encierran concepciones sobre la masculinidad ferroviaria que se conformaba en los talleres pero que era gestionada y enseñada desde la escuela porque los docentes compartían el espacio obrero con las aulas. Cuando Trueb (1991) analizó sus entrevistas realizadas a varones destacó que “el hecho de hablar acerca de hombres comporta acrecentar su importancia y posición como tales. Pero esta fraternidad o camaradería entre hombres obviando las diferencias sociales exige un tributo: la participación en la hegemonía masculina implica también aceptar y sojuzgarse bajo la jerarquía masculina” (p.179); evidentemente la transmisión de saberes iba de la mano de comportamientos, costumbres, escalas de autoridad y poder que reproducían prácticas masculinas que debían adquirir para pertenecer al colectivo ferroviario.

4.2.2. El trabajo femenino en las oficinas ferroviarias.

La Memoria Descriptiva de Talleres Laguna Paiva del periodo enero- diciembre de 1989 consigna que el área administrativa “Comprende un total de 41 agentes, de los cuales una parte está directamente afectada al Taller como empleados seccionales, encargados de la confección de la planilla “PUPI”⁸⁶ y todo lo relacionado con el obrero. El otro grupo de empleados se encuentra afectado a las Oficinas Centrales, con variados trabajos de tipo administrativo directamente vinculados con las actividades del taller”.⁸⁷ Podríamos considerar que esos empleados que se mencionan son todos varones. No existe en el documento mención a la presencia de mujeres en esa área laboral ni en ninguna otra, sin embargo había mujeres. La invisibilización de personal femenino no solamente se evidencia en los documentos sino en los relatos de los varones trabajadores. Posiblemente en el mundo ferroviario suceda lo que postula Trueb (1991) “Los entrevistados masculinos tienden a organizar sus historias de vida alrededor de otros hombres, evitando cuidadosamente a las mujeres. Los mundos dominados por hombres creados en las entrevistas de historia oral son tanto ficciones como una estrategia de supremacía masculina. La eliminación de las mujeres de la comunicación masculina refleja la negación de un poder femenino existente. Al mismo tiempo sirve como instrumento para mantener la existente impotencia de las mujeres” (p.179). Las mujeres ¿ausentes o eliminadas? en los papeles y en las palabras aparecen a través de la pregunta de investigación: ¿trabajaban mujeres en el ferrocarril? Generalmente luego de una larga pausa los varones respondían escuetamente que sí, que algunas, que no muchas, que muy pocas y que no cerca de ellos, sino en la administración. El silencio que componía las respuestas temerosas, se quedaba esperando que aparezca el recuerdo, apelando a una memoria que no parecía olvidar detalles minuciosos de espacios y prácticas laborales pero si ¿olvidaba? a las trabajadoras. Tomé la posición de búsqueda. Una búsqueda diferente a la de las experiencias de los varones, las de ellos estaban en

⁸⁶ Planilla única- Prestaciones e Incentivos (PUI). En una publicación de la CEPAL de 1978 titulada “El sistema único de costos en los Talleres de Ferrocarriles Argentinos” describía que se trataba de una planilla para clasificar el tiempo trabajado (p.10). Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29566>

⁸⁷ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario.

muchos sitios. Los papeles los nombraban, las palabras pululaban y se adueñaban de eso que se erigía como “su mundo del trabajo”.

El trabajo femenino ferroviario es un campo de investigación histórica poco explorado en Argentina. Afortunadamente existen estudios importantes que ya hemos recuperado como antecedentes de nuestro abordaje.

Nos ocuparemos en este texto de contribuir con un estudio de las agencias de las mujeres ferroviarias paivenses y sancristobalenses en un periodo de larga duración. El periodo está organizado según las trayectorias laborales que pudimos reponer a partir de las fuentes con las que contamos, las mismas refieren a la existencia de mujeres administrativas con diferentes ingresos según los casos. No tenemos registro documental de la existencia de mujeres trabajando en las dependencias ferroviarias de San Cristóbal y Laguna Paiva en carácter de guardabarreras, cocineras, lavanderas y otros oficios culturalmente feminizados que sabemos las mujeres solían realizar en otros espacios incluso acompañadas de sus hijos. Aspiramos a poder enriquecer la mirada sobre experiencias laborales en espacios alejados de las grandes ciudades y abrir una puerta de indagación sobre estas agencias femeninas animándonos a seguir explorando sobre sus existencias.

En este apartado situaremos a las mujeres trabajadoras del ferrocarril en las comunidades ferroviarias santafesinas. Reflexionamos sobre sus trayectorias laborales dentro de las posibilidades y condiciones de acceso al trabajo como también a las actividades y prácticas que “las mujeres debían realizar” cotidianamente en las comunidades. La existencia de consensos establecidos sobre los deberes femeninos relacionados al trabajo no remunerado en los hogares en comunidades que se verán atravesadas por los cambios educativos, sociales, culturales, vinculados al ingreso de mujeres al trabajo formal remunerado en la segunda mitad del siglo XX serán puestos en tensión a partir de la entrada de estas mujeres al espacio laboral masculinizado. Dedicaremos especial atención a las trayectorias de dos mujeres, las primeras trabajadoras ferroviarias de San Cristóbal. Esto no supone sobre representar el empleo femenino en los talleres sino visibilizar su existencia a partir de las fuentes con las que contamos. Además, y con relación al abanico de estudios que desde la articulación género/trabajo abonan por una lectura interseccional de los mundos laborales a los que nos referimos en el estado de la cuestión, es que entendemos que los perfiles laborales de estas mujeres iluminan la problemática de la doble jornada laboral existente para el

colectivo femenino que se han insertado en los mercados formales de trabajo y sostuvieron/ sostienen el trabajo de cuidado no remunerado en sus hogares.

Una foto se convirtió en el disparador para indagar sobre la existencia de trabajadoras ferroviarias en San Cristóbal. La foto fue encontrada en diferentes sitios, era la misma pero se replicaba. El museo ferroviario de San Cristóbal la exhibía/exhibe en sus vitrinas. El docente Enrique Giussani la conserva entre el material de su padre periodista Osvaldo Giussani. Vicente Assenza, ex ferroviario la publicó en su libro.



El epígrafe que lleva la foto también se replica: “Personal de talleres San Cristóbal en la inauguración de los edificios administrativos en 1942”.

¿Quiénes son esas dos mujeres? Un registro de Osvaldo Giussani completa la información, “integran el grupo -entre otros- Forcheiro, Baiardino, Piaggio, Sanchez, Vacaflores, Gomez, Scaglia, Ruiz, Raul, Pelagatti, Llovio, Luna, Torressi, Maurer, Bianchi, Masjoan, y dos mujeres, las primeras administrativas de Talleres: Irma Mendoza e Ibis Gonzalez”⁸⁸

Privilegiamos las fuentes que constituyen sus legajos profesionales porque dan cuenta de sus carreras laborales pero, en el caso de estos legajos de mujeres trabajadoras, las cuestiones relacionadas a su vida privada familiar aparecen marcando cambios en su desarrollo en el trabajo.⁸⁹ Así que el casamiento, la maternidad, los estudios superiores,

⁸⁸ Audiovisual El Ferrocarril en San Cristóbal de Osvaldo Giussani, el material se compone de un relato ilustrado de fotografías. Archivo personal Osvaldo Giussani.

⁸⁹ Los legajos profesionales de estas mujeres se componen de toda la documentación referida a

la enfermedad de sus hijos y sus padres, son elementos a considerar en las notas solicitadas a la empresa y en los datos ingresados en sus fichas personales. Además, el formato de las planillas administrativas que componen los legajos están pensadas para las trayectorias masculinas. Así por ejemplo, en la “Ficha de antecedentes y declaración del aspirante a empleo” en los datos de “su familia” dice “11. De la esposa: Apellido. Nombre.”, entonces en los legajos de mujeres casadas vemos las correcciones en tinta sobre la hoja impresa para decir: “esposo”. También el casamiento suponía modificar el nombre y apellido de la trabajadora y se debía presentar la nota modificatoria para la nueva ficha personal, así por ejemplo, Irma Mendoza pasó a ser Irma Mendoza de Vilar. Irma M. tenía estudios primarios completos, era dactilógrafa y tenedora de libros, había estudiado en la Academia Pitman de Córdoba⁹⁰. Ingresó a los Ferrocarriles del Estado en 1944 en el departamento Mecánico de Talleres San Cristóbal como dactilógrafa cuando tenía 23 años. Su sueldo era de 165 pesos y su condición era provisoria. Su examen de ingreso consistió en pruebas de: Caligrafía, ortografía y redacción, Aritmética, Geometría, Geografía, Mecanografía. La comisión examinadora a cargo de varones que ocupaban cargos jerárquicos en la planta de talleres San Cristóbal, el Jefe de Talleres, el 2do Jefe y el Jefe administrativo. Como pudimos conocer mediante su legajo laboral Irma ingresó junto a Ibis Gonzalez, la designación del personal administrativo que informa talleres San Cristóbal a las autoridades de la empresa ferroviaria dan cuenta de estos nombres.⁹¹ Por lo tanto, la fotografía posiblemente corresponda a los años entre 1944 y 1949 cuando estas mujeres formaban parte de planta administrativa y desarrollaban sus actividades en estos nuevos edificios.

La ficha de antecedentes y declaración del aspirante al empleo de Ibis G. indica que ingresó a los 26 años en las oficinas del departamento Mecánico de talleres San Cristóbal desde 1944 con estudios primarios completos. Se consigna en su legajo su

su trayectoria laboral, incluye fichas personales, ascensos, notas relacionadas con pedidos y comunicaciones sobre diversos temas, antigüedad y cargos ocupados. Agradecemos al Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos que en tiempos de pandemia se ocupó de nuestro pedido y digitalizó el material solicitado.

⁹⁰ Queirolo (2008) plantea que desde 1919 la Academia Pitman constituyó una de las instituciones más representativas del proceso de capacitación en saberes administrativos. Con sedes en ciudades centrales del país y enseñanza por correspondencia.

⁹¹ Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

cargo de dactilógrafa hasta 1949 cuando se empleó en las oficinas centrales del Belgrano. No obstante, entre 1944 y 1946 figura como dactilógrafa y cambió su cargo a Auxiliar administrativo hasta jubilarse con la 1era categoría. Conservando sus tareas, en 1954 fue transferida a las oficinas del Ferrocarril Mitre hasta su renuncia para gestionar la jubilación por retiro voluntario como Ayudante Oficinista, auxiliar de 1era. Por lo tanto, la fotografía conservada en San Cristóbal no puede corresponder a años posteriores a 1949 porque Ibis G. ya no integraba la planta personal de San Cristóbal. Tal vez por ese motivo cuando estos nombres femeninos comenzaron a formar parte de las preguntas que realicé a los varones ferroviarios de San Cristóbal ellos recordaban a la Sra. Irma, a quienes referían como la Sra. de Vilar o “la Mendoza”, sin mencionar a Ibis pero sí a Arzelinta Simonella. Entonces, efectivamente habían compartido tareas con mujeres ferroviarias, no solo se trataba de una foto armoniosa que presentaba al plantel del personal administrativo de la década de 1940 sino que las trayectorias laborales de varones y mujeres habían coexistido en el espacio ferroviario. Los varones no las nombraban o eran reticentes a hacerlo.

Arzelinta Simonella ingresó a las oficinas administrativas del departamento mecánica de San Cristóbal como archivista a los 30 años de edad en 1957 en carácter provisorio por seis meses.⁹² En 1966 pasó a ocupar la oficina de personal. En esos años ocupó los cargos de auxiliar de 3era, 2da, 1era, y encargada administrativa en la oficina de personal de Talleres San Cristóbal hasta su jubilación en 1988. La trayectoria laboral de Arzelinta da cuenta de las condiciones laborales y de las dificultades de las mujeres en el empleo público. Formó parte, junto a Irma Mendoza, de la primera generación de mujeres ferroviarias en la administración de talleres San Cristóbal y recibió a su cargo a las mujeres que ingresaron en la década de 1970. Trabajó junto a los varones y la reconstrucción de su recorrido laboral mediante su legajo, ya que su fallecimiento impidió llegar a su testimonio, nos permite explicar las características del trabajo femenino ferroviario.

Arzelinta, tenía estudios secundarios completos, era dactilógrafa y en 1974 se recibió de profesora para la enseñanza primaria. Antes de su ingreso al ferrocarril fue empleada de

⁹²Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

comercios de ramos generales de la localidad, las casas Welcome y Rosa⁹³. Era soltera y tuvo a su cargo a su madre desde 1961 cuando falleció su padre⁹⁴. En 1967 se ocupó de la atención de una niña pero más allá de los certificados y testigos que aseguraban que ella vestía, alimentaba, educaba y cuidaba a esa menor de edad compartiendo techo debido a que era huérfana de madre y con padre indigente, la empresa no reconoció el subsidio para hijos adoptivos⁹⁵. Nos interesa la manera en que Arzelinta explica que con el producto de su trabajo sostiene el cuidado de esta menor. Más adelante, en 1987 Arzelinta solicitó permanecer en la empresa hasta el 31/12/88 argumentando su “responsabilidad de solventar los estudios universitarios a un familiar”⁹⁶. Además, en notas dirigidas a las oficinas de Recursos Humanos de la delegación Santa Fe y a Buenos Aires Arzelinta explicaba que le interesaba dejar en manos de una mujer sus tareas administrativas considerando que: “Se trata de una empleada eficiente en todo concepto. La exigua dotación de la que cuenta la n/ delegación hace necesario este movimiento para cumplimentar con las tareas que ordena n/ superioridad (...)”⁹⁷ Su posición mediando entre el encargado de Recursos Humanos de San Cristóbal y las autoridades de Buenos Aires denotan, por un lado, su interés en obtener una respuesta

⁹³ Los trámites de jubilación de Arzelinta incluyen los aportes jubilatorios como empleada administrativa y como empleada de comercio.

⁹⁴ Según pudimos saber a partir de la necrológica del fallecimiento de su padre, Arzelinta tenía una hermana casada con hijos y marido. Ella entonces al ser soltera y trabajadora asumía la carga de familia de su madre viuda que según dice en su declaración jurada no percibía pensión ni jubilación.

⁹⁵ Según la documentación que se presenta en el legajo no se cuenta con una adopción legal de la menor, es decir, se presentaron declaraciones judiciales que testifican la situación real pero no se adjunta la adopción legal. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

⁹⁶ Nota enviada por Simonella a la oficina de Recursos Humanos, delegación San Cristóbal, 30 de septiembre de 1987. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

⁹⁷ Nota enviada por Simonella al 2do Jefe de Recursos Humanos de Buenos Aires, 15 de abril de 1988. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

por escrito a su pedido (que se efectuará más adelante) y, por otro, su experiencia laboral en las tareas administrativas para poder manifestar la situación de la planta de personal que ella considera “exigua” y la relación con otras mujeres ferroviarias que pertenecen a los ingresos de la década de 1970.⁹⁸ Interesan las gestiones que parece realizar para que su cargo quede en manos femeninas o su influencia en las decisiones de las autoridades masculinas. Sabemos que existía una relación significativa laboral entre la generación de Arzelinta e Irma y las mujeres más jóvenes que ingresaron a las oficinas en 1976. Esto da cuenta de la preocupación por estrechar lazos entre las mujeres y formar trabajadoras.

En su carrera laboral Arzelinta realizó relevos en los cargos superiores administrativos a varones que estaban de licencia anual o se ausentaban por enfermedad. Ella realizó pedidos frente a tareas que cubrió y correspondían a funciones de superiores por las que no obtuvo paga de salario acorde a las mismas. Podemos conocer por ejemplo que se trataba de escritos de su puño y letra en los que reclamaba que si bien las condiciones de la empresa planteaban “normas de austeridad y restricciones para cubrir interinatos” ella había asumido funciones de jefatura que quedaban acéfalas por las ausencias de los jefes y entonces “No obstante la negativa de la autorización para ejercer la jefatura cubrí el cargo a efectos de no entorpecer el diligenciamiento de la correspondencia y el normal funcionamiento de la misma” solicitaba que se revea su situación⁹⁹.

Además, tomó licencias por examen para cumplimentar los estudios del profesorado nivel superior acreditando su regularidad y el cursado de su carrera entre las 17.30hs y las 21hs. Arzelinta además daba clases particulares como docente en su casa.

Sabemos que adhirió al paro general durante la dictadura de Onganía en 1967 y también de su puño y letra que respondió a la suspensión por desacato a la legislación vigente y 10 días de suspensión sin goce de sueldo: “Impugno sanción por haber ejercido legalmente el derecho a huelga. Reservo derechos”.¹⁰⁰ También conocemos que en 1985

⁹⁸ Sobre esto profundizaremos en el apartado siguiente.

⁹⁹ Nota de Arzelinta S. al Encargado de Recursos Humanos, Delegación San Cristóbal, 23 de septiembre de 1985. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

¹⁰⁰ Nota enviada a Arzelinta Simonella por Secretaría de Transporte de la Nación, EFEA, Departamento Mecánica, marzo 1967. Asunto Adhesión Paro del día 24/2/1967, su Suspensión. Legajo personal, Arzelinta Simonella. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos. Pudimos saber que con fecha del 22/3/1967 la EFEA confeccionó una comunicación a sus

reclamó a la oficina de Recursos Humanos el pago por su título docente pese a que había presentado los certificados correspondientes en 1975 incluyendo la constancia analítica con sus materias aprobadas. Hasta el momento la empresa solamente le abonaba por su título secundario.

Arzelinta compuso una trayectoria de una mujer trabajadora con formación educativa significativa, que ocupó puestos de dirección, sostén de familia, que desafió estereotipos de maternidad y defendió sus derechos laborales.

Irma Mendoza de Vilar fue trabajadora ferroviaria entre 1944 y 1977. Entre 1949 y 1957, fue la única mujer en las instalaciones del ferrocarril en San Cristóbal. Como vimos, antes de 1949 trabajó con Ibis G., desde 1957 con Arzelinta S. y con más de 10 mujeres que ingresaron en 1976. Su recorrido laboral puede considerarse singular porque ocupó cargos en la dirección de los talleres, cargos que históricamente ocupaban varones. Pero llegar a ellos no fue fácil, Irma denunció situaciones de discriminación por “ser mujer” en diferentes momentos de su carrera laboral.

Así por ejemplo, en 1950 Irma M. solicitó al jefe de talleres San Cristóbal que se le asigne como Encargada de mesa y sostuvo que

por justa soy la indicada para desempeñar dicha función, ya que hacen 5 años que vengo realizando todos los trabajos inherentes a la misma, los que a continuación detallo: Llevar libros de Registros de entrada y salida de correspondencia, despacho diario de correspondencia en general, clasificación de correspondencias varias y archivo y, trabajos diversos escritos a máquina [...] quedo en la convicción de que mi pedido se ha de contemplar con el criterio equitativo y justiciero que caracteriza a la superioridad que rige los destinos de esta empresa y espera la suscripta Sr. Jefe, que a la presente se dará su correspondiente curso, caso contrario, vería con sumo agrado se le conceda la correspondiente venia para dirigirse directamente, pues la suscripta no concibe bajo ningún punto de

gerentes a los fines de proceder durante el paro convocado por la CGT con adhesión de los sindicatos ferroviarios, en uno de sus puntos (3) se estableció que la empresa no abonará al personal que se adhiera al paro los haberes correspondientes de la jornada aplicando las sanciones disciplinarias correspondientes. CPM – FONDO DIPPBA División Central de Documentación, Registro y Archivo, Mesa B, Factor Gremial, Carpeta 131, Legajo 7, p.38.

vista, que pueda ocupar otro empleado el puesto que solicita y que por justicia le corresponden ¹⁰¹.

El Jefe de Talleres respondió manifestando que “por el momento no es posible considerar su solicitud para que se la designe encargada de mesa”¹⁰² y agregó que “[...] n/ Superioridad con nota del 25 del actual, manifiesta que no le concede la venia para dirigirse a la Gerencia General para presentarle su reclamo por no haber sido designada Encargada de Mesa, en virtud de que de acuerdo a las funciones que Ud. tiene asignadas, no corresponde esta designación, haciendo notar a la vez que, dan por terminado este asunto [...]”¹⁰³

Lejos de terminar el pedido es que Irma M. recurre a su padre, ferroviario jubilado, peronista quien escribe una carta extensa al Gerente General del Ferrocarril Belgrano argumentando la situación de su hija y denunciando una irregularidad entre los postulantes a la convocatoria al cargo de Encargado de Mesa. Entonces aparecía un nombre de un empleado que según Irma M. nunca había realizado las tareas que significarían una postulación al cargo quitándole el lugar a Irma quien demostraba antigüedad y conocimiento de las tareas que significaban un ascenso en la categoría administrativa. Juan Mendoza, argumenta que la jefatura local de talleres San Cristóbal no eleva el pedido de Irma M. para que las autoridades de la dependencia zonal del departamento mecánico (Córdoba) traten la solicitud ni tampoco habilita para que la empleada pueda dirigirse libremente a otras instancias jerárquicas para que se ocupen de su situación. Entonces decide escribir en carácter de “[...] padre, a quien le costó ingentes sacrificios dada su desventajosa situación económica la educación de su hija para obtener el título de Tenedor de libros y varias diligencias (sic) para poderla ubicar en el puesto que ocupa en esta empresa, y no pudiendo silenciar ante los hechos enunciados que están en riña con la era justicialista en que vivimos y encarnecen el

¹⁰¹ Carta firmada por Irma M. dirigida al Jefe de Talleres San Cristóbal, 11 de enero de 1950. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos. Encargado de Mesa era una categoría más alta de la de auxiliar administrativo, Pety A. nos explicaba que “cada oficina estaba dividida en sectores y cada encargado de mesa tenía un auxiliar que fuimos nosotras (...) Irma fue jefa administrativa fue la única, debajo de ella estaban los encargados de mesa”. Pety, A. ex trabajadora ferroviaria de Talleres San Cristóbal, comunicación telefónica, mayo de 2022.

¹⁰² Carta firmada por Romildo Frete, jefe de talleres, a Irma M. 18 de enero de 1950.

¹⁰³ Carta firmada por Romildo Frete, jefe de talleres, a Irma M. 30 de marzo de 1950.

derecho de una empleada apartándose de los sagrados principios que nos ha trazado la doctrina de nuestro líder General Dn. Juan D. Perón [...]”¹⁰⁴ Juan M. intercede representando diferentes roles, padre, peronista, ferroviario, varón y entonces además de exponer lo que considera es un mal tratamiento que el jefe de talleres tuvo con el caso de su hija plantea otra solicitud que Irma presentó en 1949 y fue rechazada, “[...] pongo en conocimiento del Sr. Gerente que en estos talleres es violado también el decreto N°13259 [...] que determinan que el personal femenino de las Oficinas y demás dependencias de Dirección, debe abandonar el servicio 15 min. Antes del horario establecido.

Mi hija con fecha 30 de junio de 1949 solicitó su aplicación. La jefatura de Córdoba a proposición de la de estos Talleres no dio lugar,

[...] aduciendo que no se produce aglomeración al salir ni hay necesidad de utilizar medios de transporte para dirigirse a los domicilios; cuando el Decreto y las Resoluciones mencionados no contemplan ninguna de estas razones, sino sencilla y claramente disponen que el personal femenino debe retirarse del servicio 15 min antes del horario establecido. Y si se contemplaría esta última circunstancia tenemos que al toque de la sirena salen 400 o 500 obreros y empleados por el portón Este y muchos con bicicletas, por donde también se retira la única mujer mi hija y como es de imaginar profiriendo palabras en voz alta que no todas se ajustan a las reglas de decencia en esta clase de aglomeraciones por mas cultura que exista [...]

El fragmento que compartimos es significativo porque es un relato de un varón cuyo rol de padre lo habilita a exponer esta situación en la que se encuentra su hija. Irma M., era una mujer que defendía sus derechos laborales y en su legajo, por ejemplo, contamos con muchas cartas y notas de su firma para solicitar, denunciar, cuestiones laborales, no se trata de una mujer que no se haya expresado frente a las autoridades, todo lo contrario, no obstante su padre interviene en este asunto. Podríamos pensar que era soltera pero sabemos que en 1948 se casó con Antonio Vilar, maquinista ferroviario por lo que mediante una resolución de la Gerencia General la empleada Irma M. deberá

¹⁰⁴ Actuación N° de Orden 60671. Carta firmada por Juan Mendoza dirigida al Sr. Gerente General del F.C.N.G Belgrano, 23 de mayo de 1950. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

“revistar Vilar (Enriques) Irma Mendoza de”.¹⁰⁵ Por tanto no es su marido quien interviene sino su padre, podemos suponer que en la constitución de la familia ferroviaria la protección del padre sobre los hijos ferroviarios continuaba durante toda la carrera laboral, y con respecto a las hijas mujeres trabajadoras en el ferrocarril como veremos en otros casos, la figura paterna imponía respeto a otros varones que hubieran trabajado con el padre. Además nos parece que por el pedido y el problema que expone Juan M. el ambiente masculino no era respetuoso de la única mujer en los talleres San Cristóbal y él al no estar en actividad no podía intervenir personalmente por lo que la solicitud de cumplimiento inmediato del decreto vigente expone a las autoridades a la irresponsabilidad frente al cuidado del personal femenino¹⁰⁶. El marido de Irma no trabajaba en las dependencias de talleres sino que viajaba conduciendo las locomotoras por lo que la descripción de la salida de los obreros de los talleres que realiza Juan M. responde además a un conocimiento de la rutina laboral en la planta. Deja en claro que no se trata de otorgar beneficios para su hija sino de denunciar aquello que es “violatorio de las normas justicialistas de rigor” y recupera en muchas oportunidades su postura partidaria y su carrera en el sindicato de la Unión Ferroviaria, estos elementos le confieren justificación a su intervención que amplía los límites de lo personal.

Sabemos que Irma M. fue Encargada de Mesa en 1957, la intervención de su padre no cambió el curso de las designaciones vigentes. Las autoridades le respondieron a Juan M. que su hija no cumplía con los requisitos del cargo a cubrir porque no tenía personal bajo su supervisión, ella tenía el cargo de Auxiliar de 2da.¹⁰⁷ También, el jefe de Talleres, Frete explicó que la modificación en el horario de salida del personal no se realizó porque no existen aglomeraciones y que la persona propuesta como encargado de mesa cumple los requisitos del cargo y cuenta con 18 años de antigüedad y que se desempeña como reemplazante del jefe administrativo por lo que es quien reúne las condiciones del cargo.¹⁰⁸

¹⁰⁵ F.C.N. Belgrano, Departamento Mecánico. Nota del Jefe División Talleres al Jefe de Talleres San Cristóbal, 21 de abril de 1949. El apellido Enriques es el apellido materno de Irma M.

¹⁰⁶ Más adelante recuperaremos experiencias de trabajadoras que realizaban sus labores junto a sus padres y esto tuvo diferentes reflexiones sobre sus recorridos laborales con relación a la presencia masculina paterna en el mundo de trabajo ferroviario.

¹⁰⁷ En la confección del certificado de servicios de Irma M. se listan sus cargos y entre 1951 y 1957 asciende a Auxiliar de 1era. Escalón previo a Encargada de Mesa.

¹⁰⁸ Departamento Mecánico. Nota de Romildo Frete dirigida al Jefe Departamento mecánico,

Este recorrido por parte de la historia laboral de Irma M. a través de su legajo nos permite preguntarnos por las relaciones laborales entre ella y sus superiores como también con otros compañeros que formaron parte de la planta administrativa y de talleres. Decimos esto porque en 1973 concursa por vacante en el cargo de Encargado de Personal Categoría Jefe de oficina 2da. No obtiene el puesto y entonces realiza un telegrama dirigido al Gerente General del Ferrocarril Belgrano rogando su intervención e impugnando el concurso de preselección. Sostiene que se desconoció su antigüedad en la categoría jefe como también su antigüedad ferroviaria y solicita peritaje advirtiendo sobre “[...] discriminación en su empleo fundada en el sexo Artículo 300 dice propósito obstruccionistas dilatorios y teniendo conciencia de la propia razón se hicieron valer actos cometidos en fraude del trabajador en mi caso mala fe en puntaje preselección [...] gané examen de idoneidad solicito careo [...] hago notar que soy la única mujer jefe de la línea y cuento con 30 años de servicio 10 años como jefe en concepto muy bueno de FA [...]”¹⁰⁹ La empresa responde negativamente a su pedido y la reubica como Encargada de Asuntos Generales Categoría Jefe oficina 3era. Irma M. firmó en disconformidad esa designación. Además, se le inició un sumario y se la suspendió por tres días “por haberse dirigido al Sr. Gerente sin observar la vía jerárquica correspondiente”. En 1975 es designada como Encargada administrativa interina de los Talleres San Cristóbal,¹¹⁰ pero los cargos titulares eran ocupados por varones y cuando se reintegran a sus funciones ella pierde antigüedad en las categorías más altas.

Las presentaciones que Irma M. sostuvo a lo largo de los años para defender aquello que creía justo en el trabajo dan cuenta de las condiciones laborales de una mujer en el empleo ferroviario. El argumento de la discriminación por sexo daba cuenta de las desigualdades entre varones y mujeres en el empleo ferroviario. Los años en los que Irma M. fue la única mujer trabajadora en Talleres San Cristóbal coinciden con su casamiento y maternidad, dos elementos que impactaron en el ritmo de su labor. Como hemos dicho la modificación de su ficha personal llevando el apellido de su marido, los

Córdoba, 12 de septiembre de 1950. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

¹⁰⁹ Telegrama enviado por Irma M. al Gerente General Ferrocarril Belgrano 10 de abril de 1975. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

¹¹⁰ Notificación firmada por el Gerente de coordinación de Ferrocarriles Argentinos al Gerente Línea Belgrano, 6 de junio de 1975. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

pedidos de licencia por parto y amamantamiento impactan en la dinámica de la jornada laboral. Por ejemplo, en 1949 Irma solicitó permiso para retirarse a amamantar a su hija en un horario especial, la respuesta de la empresa es afirmativa pero los argumentos que invoca la misma para conceder el pedido dan cuenta de la posición de la trabajadora como alguien que debe “pedir permiso constantemente” y negociar con las autoridades para no generar alteraciones laborales sin privilegiar sus reclamos en clave de derechos laborales. Por ejemplo, el jefe del Departamento Mecánico comunica al Gerente General que se concede el pedido de amamantamiento porque “se trata de un pedido en el que concurren razones humanitarias y que por otra parte no afecta al servicio, este Departamento se permite auspiciarlo”.¹¹¹ Ser mujer trabajadora en el espacio masculinizado ferroviario significaba lidiar por un lado con consideraciones físicas y biológicas asociadas a la condición de madre reciente y eso otorgaba una imagen benevolente de la empresa y, por otro lado, con las irregularidades en las instancias de ascensos que para Irma M. constituyeron momentos de confrontación e injusticia laboral.

Walter G. explica que

Irma Mendoza era secretaria administrativa ella tenía su oficina en el 2do piso. Ella ejercía la secretaría, correspondencia, despachar y a veces hacia notas al jefe

L.A. ¿Cómo era trabajar con ella?

Walter G.: no sé, yo estuve muy poca relación con ella, porque ella estaba más en la parte administrativa y yo en la parte técnica. Vilar venía de muchos años atrás. En la oficina de personal estaba Simonella.

L.A. ¿Cómo era trabajar con mujeres?

Walter G.: La relación era buena, eran mujeres que entraron por exámenes como entramos nosotros inicialmente también, les interesaba prestar colaboración administrativa a la parte técnica como había que hacer informes continuamente ellas hacían ese trabajo. Walter G. Entrevista telefónica, 20 de septiembre de 2020.

¹¹¹Nota elevada por el Jefe del Departamento Mecánico al Gerente General del Ferrocarril General Belgrano. Asunto: Matr. 682.183 Irma Mendoza (Enriques) de Vilar- Solicita horario especial. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

Para Walter el ingreso femenino por exámenes al igual que los varones le permite marcar la legitimidad del trabajo administrativo femenino. Reflexionamos entonces, las mujeres no prestaban colaboración, trabajaban y sus ingresos tenían que ver con una calificación que les permitía cumplimentar los requisitos de los exámenes igual que los varones. Podría pensarse que eran trabajos feminizados pero, los varones históricamente engrosaban las oficinas del ferrocarril en las diferentes dependencias.

Armando G. recuerda que “Yo conocí a la Mendoza y a la otra mujer era Simonella [...] cuando yo llegué yo creo que ya estaban, la Mendoza ya estaba, la Simonella creo que también, yo entré en el 57 eran dos mujeres estaban una en personal y la Mendoza llegó a ser jefa de algo administrativa [...]”. Armando G. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020.¹¹²

Mientras que Arnaldo V. dice que

Irma era la secretaria del secretario. No trabajé con ella pero si en el tiempo de ella. Ella estaba arriba, estaba el jefe de talleres, al lado la oficina del jefe administrativo y ella era secretaria de este hombre [...] Era terrible, era como si fuera la dueña de la parte de arriba donde estaba el jefe, había que pedirle el permiso a ella antes de pedirle el permiso al secretario. Arnaldo V. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

En las entrevistas que hemos tenido con varones nunca se han manifestado de manera despectiva sobre jefes, por más que reconocen la existencia de diferencias y/o conflictos cotidianos. En el espacio laboral masculino las burlas, o comentarios desafortunados sobre otros trabajadores aparecen como aceptados, risueños. Pero aquí estos fragmentos están permeados de manifestaciones que denotan el género en tanto concepto y constitutivo de relaciones sociales moldeando comentarios sobre las mujeres, principalmente sobre Irma M. porque ocupó cargos en la jefatura y no fue solamente secretaria. Arzelinta e Irma trabajaron juntas, profundizamos en las carreras laborales de estas mujeres con fuentes que dejaron rastros de sus recorridos profesionales. Si simplificamos su existencia como compañeras de los varones no podríamos complejizar

¹¹² Armando G. ingresó en talleres San Cristóbal en 1957 y trabajó hasta su retiro en 1991. Fue jefe administrativo y perteneció al gremio de APEDEFA.

las experiencias concretas de mujeres trabajadoras en espacios masculinizados. Además gravitarían en esta investigación solo las palabras de los trabajadores ferroviarios sobre ellas que dan cuenta de la organización social legitimante de roles y funciones asociadas a lo femenino y a lo masculino.

4.2.2. *a Estudiar en la escuela pero sin trabajar en el taller. Las mujeres técnicas.*

Los varones que asistían a la escuela sancristobalense Tambor de Tacuarí compartían aulas con pocas mujeres, las que formaban parte del alumnado, las que eran docentes de las materias generales como historia, literatura, geografía, no así de las materias técnicas que eran dictadas por docentes varones. También, había mujeres en las tareas de preceptoría y administración. La trayectoria de Silvia M. es interesante de contrastar con la de los varones que asistieron a la escuela y formaron parte de la mano de obra ferroviaria, ella relata que

yo fui una de las primeras mujeres que fueron, mirá la escuela técnica inaugura ese edificio nuevo.¹¹³[...] Mi padre ferroviario y muy involucrado en la escuela nueva, en el edificio y todo eso insistieron bastante como para que yo vaya a la escuela técnica por una cuestión de trabajo y una carrera de técnico químico. Me cambié de escuela, segundo año lo empecé ahí, éramos muy pocas las mujeres, la carrera de técnico químico nunca se dio y tampoco empecé a trabajar en el ferrocarril, cuando yo empiezo a trabajar en [como administrativa en la escuela de] Ceres me llaman a rendir en el ferrocarril, después que había terminado y bueno yo ya estaba trabajando en el escuela y me quede ahí.

Silvia M. técnica mecánica de San Cristóbal. Entrevista telefónica, diciembre de 2020.

El trabajo en los talleres no era prioritario para las mujeres, Silvia M. explica que no hubo una convocatoria para el ingreso al ferrocarril como técnicas, si como

¹¹³ “[...] El nuevo edificio ubicado con frente a calle Edison entre Sarmiento y J. F. Kennedy fue oficialmente inaugurado el 26 de abril de 1968 con actos tan brillantes y solemnes [...]”, Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972.p.6.

administrativas¹¹⁴ “[...] mi intención era técnico químico que era una carrera mas abarcativa para las mujeres porque técnico electromecánica, mecánico electricista era más varón. Pero hubo mujeres que fueron a la escuela técnica y se han dedicado a la parte eléctrica pero no en el ferrocarril [...]”.

En el relato de Silvia M. emergen articulados los estereotipos dominantes en la época relacionados a la educación femenina y al trabajo de las mujeres. Ella plantea que:

la escuela técnica generalmente se dijo son para varones y el ferrocarril era para varones, la escuela técnica tenía un trabajo manual por ejemplo dicen que los mejores motores bobinados salen de las manos de la mujer porque son trabajos artesanales [...] a mí me gustaba mucho la parte de fundición porque era también medio artesanal hacer dibujos sobre la arena para fundirlos. O la parte de carpintería, la parte de tornería porque me gustaba la artesanía, yo para mi va relacionado, ¿me entendés? Entonces, eheh, no era trabajo pesado para la mujer, si era pesado el tiempo completo, debo de reconocerlo. Silvia M. técnica mecánica de San Cristóbal. Entrevista telefónica, diciembre de 2020.

Para Silvia el trabajo técnico no es pesado para las mujeres, al contrario del trabajo ferroviario, exclusivo de los varones la mayoría en la escuela técnica puede formar parte del argumento de la fuerza física como predominante en el imaginario social de las comunidades. Silvia M. reflexiona sobre la situación educativa de la localidad y los encorsetamientos existentes entre quienes debían asistir a qué tipo de establecimiento educativo,

había un encasillamiento: el ferrocarril era para los hombres, la escuela técnica era para mujeres, la escuela nacional era para maestras y la escuela de comercio era para los que iban a hacer carreras contables, estaba así marcadito, la escuela agro técnica no la tengo presente en mi etapa. Ir a la escuela técnica significo romper mitos, éramos muy pocas, yo hoy me planteo que no tengo esas grandes encuentros de compañeras

¹¹⁴ En 1976 días antes del Golpe cívico militar, se abre una convocatoria a cubrir vacantes administrativas para talleres San Cristóbal, la misma se orientaba a mujeres y varones.

de escuela secundaria no lo tengo, no tuve viaje de estudio porque yo no fui, éramos dos mujeres y no fui. Silvia M. técnica mecánica de San Cristóbal. Entrevista telefónica, diciembre de 2020.

La empresa ferroviaria y los sindicatos sostenían este tipo de argumento lo que alimentaba la construcción del ideal ferroviario varón trabajador. En este sentido, los aportes de Esmeralda Ballesteros (2003) que para el caso español dan cuenta del arraigo de un sistema de barreras de acceso universalizado para las mujeres donde se comparten argumentos que traspasan las fronteras. Por ejemplo, la fuerza física pareciera legitimar la contratación de personal masculino por portar naturalmente ciertos atributos que alimentan rasgos de su identidad colectiva;

Al trabajador de los ferrocarriles se le atribuía rudeza y un permanente «espíritu de sacrificio» [...] La sub-representación de las mujeres en el empleo ferroviario es resultado de diversos factores –ideológicos, culturales y jurídicos–que operan de forma simultánea, produciendo un contexto estructural de desventaja entre los sexos [...] (p.129).

Dentro de las comunidades ferroviarias santafesinas las autoridades de los talleres legitimaban el imaginario social del trabajo ferroviario masculino. El ingreso por primera vez de mujeres a la ENET N° 1 de Laguna Paiva en 1972 provocó tensiones cuando los mejores promedios podían ingresar al trabajo en el ferrocarril, porque eso contradecía el modelo sexual del trabajo. Entonces al argumento de la fuerza física se sumaba el de que no estaban dadas las condiciones de las instalaciones para el ingreso de mujeres. Mabel B. presenta una trayectoria educativa y laboral que da cuenta de estos aspectos, ella junto a dos compañeras eran mejores promedios de la escuela y presentaban las condiciones de ingreso al ferrocarril según lo reglamentado entre la empresa y la institución escolar, “[...] estábamos mujeres, los mejores promedios, entre los chicos estábamos estas tres mujeres, pasan el listado de la ENET al ferrocarril y el ferrocarril nos contesta que no estaban dadas las instalaciones para las mujeres y que indefectiblemente mujeres no [...].”Mabel B. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista, febrero de 2021.

Mabel de familia ferroviaria ingresó a la escuela porque aspiraba a tener independencia económica, a ingresar al ferrocarril porque según su padre si uno no faltaba tenía empleo seguro. Su ingreso no fue fácil, necesitó la iniciativa de su madre para escribir una carta manuscrita a la presidenta de la Nación Isabel Martínez de Perón en 1975. La madre de Mabel que era ama de casa manifestaba la injusticia frente a la negativa del ingreso no solamente de su hija sino de dos jóvenes de 17 años,

no se pueden quedar chicas con que el tema es así. Vamos a escribir siendo que Isabelita está ahí, siendo que tiene el Año Internacional de la Mujer, vamos a escribir ¡Escribimos! Escribimos a la presidente. Cuando hicimos la carta, yo la tenía, la había guardado en un libro, la presidenta nos contesta por intermedio de un secretario que en brevedad va a solucionar el problema porque una mujer no se puede dejar sin trabajo y ella estando en la presidencia. Esto paso, que se yo un mes, un mes y medio, no recuerdo, llega a ferrocarriles la orden de tomarnos a las tres, por orden de la presidenta. Bueno ¿qué pasa, que hace el ferrocarril? contesta que las instalaciones no están dadas para mujeres y que del único lugar que se podía tratar de entrar era relaciones industriales que estaba arriba de la central norte en Santa Fe, en la estación de trenes, o Almacenes, entonces este bueno decidimos nosotras. Mabel B. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista, febrero de 2021.

Mabel y sus compañeras ingresaron a trabajar en Almacenes del Ferrocarril Belgrano en Laguna Paiva¹¹⁵,

M: almacenes porque es un edificio más nuevo cuando se ha construido estaban los baños y estaba el de varones y de mujeres.

L.A.: ¿nunca ninguna mujer lo había usado?

M: y lo usarían ellos al baño, pero estaba adaptado para mujeres.¹¹⁶

¹¹⁵ En el legajo laboral de Mabel B. se consigna la fecha 19 de noviembre de 1975 como su ingreso junto a otra compañera de escuela a los almacenes como practicantes administrativas. Telegrama emitido por Almacenes Generales de Laguna Paiva a la oficina de Relaciones Industriales de Santa Fe. Legajo laboral N°231124618614, Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

En la entrevista con Mabel ella refería a los varones como los interlocutores en todos los niveles, jerarquías y ámbitos de sociabilidad, desde su hogar hasta su trabajo pasando por su escuela. Como veremos más adelante algo parecido se repetirá con otras mujeres que ocuparon ámbitos de trabajo ferroviario, pero no con los varones. Los varones no refieren a las mujeres como compañeras de escuela o como trabajadoras.

Mabel B. destaca a su madre como la artífice de la idea de escribir una carta a la presidenta, pero luego dice ¡Escribimos!, el acto de rebeldía colectiva que contaba con aprobación de las otras estudiantes y sus madres. Los almacenes generales eran instalaciones grandes, se habían construido en la década de 1950 según las necesidades del Ferrocarril Belgrano de contar con un espacio que proveyera insumos para la línea. Mabel B. plantea que la existencia de baños puede deberse a que fueron edificios más modernos con relación al resto de las instalaciones, por ejemplo el depósito de locomotoras y los talleres datan de las décadas de 1910 y 1930. Si pensamos que en las instalaciones administrativas de San Cristóbal existían mujeres trabajando desde la década de 1940 la infraestructura de baños femeninos podía ser algo que se preveía construir ya que las comunicaciones entre los talleres de la línea era algo habitual como así también las inspecciones y las obras destinadas a la modernización de los espacios ferroviarios por la misma administración. El ingreso de estas tres estudiantes al trabajo ferroviario fue el primero en la localidad, nunca antes trabajaron mujeres nos dice Mabel. Lo particular de traer su historia consiste en matizar y complejizar las agencias de varones y mujeres en espacios educativos y laborales. También, como las investigaciones sobre género y trabajo sostienen, el empleo femenino se desarrolló en escenarios de adversidad y hostilidad y el empleo en el ferrocarril no fue la excepción. Los testimonios de Silvia M. para San Cristóbal y Mabel B. para Paiva confirman que en los talleres estaban los varones, estaba establecido, legitimado con argumentos sexistas. La apertura a los estudios técnicos a muy pocas mujeres, matizaba el escenario masculino pero no garantizaba la igualdad de acceso y de oportunidades para el trabajo. Las mujeres no trabajaban en los talleres, y eso no tenía que ver con su formación técnica-laboral. Como veremos luego, las pocas mujeres que ingresaron a talleres se ocuparán de la administración, del trabajo en las oficinas y su paso por las secciones

¹¹⁶Mabel B. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista, febrero de 2021. M: Mabel- L.A. Luisina Agostini.

será en carácter de personal de tareas de escritorio, para relevar el trabajo de los obreros de cuello azul y las características de su producción.

4.2.2. b. Las mujeres en la administración de la “empresa moderna”

No se decía hola, "atiendo señor" teníamos que decir, porque supuestamente ella siempre fue mujer sola, entonces a ella la llamaban y quien era: ¡un varón! un jefe que hablaba, entonces nosotros era nuestra forma levantar el tubo y decir "atiendo señor", esa era la forma, me acuerdo, tengo presente eso de como sentarnos cómo comportarnos. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Zulma D. ingresó, junto a otras mujeres a las oficinas de Talleres San Cristóbal en marzo de 1976, antes del golpe cívico militar. El relato de Zulma D. describe una situación cotidiana de un empleo femenino en talleres San Cristóbal, también indica la reproducción de la tarea entre mujeres y la transmisión de los saberes del trabajo que implicaba delinear las formas del comportamiento corporal. Estas reproducciones respondían a las construcciones que tanto Irma M. como Arzelinta S. pudieron llevar adelante siendo las pioneras empleadas administrativas. ¿Cómo hablarle al jefe, cómo sentarse, cómo realizar el trabajo administrativo?, las relaciones laborales estaban atravesadas por comportamientos femeninos y masculinos.

Irma M. y Arzelinta S. fueron las referentes ineludibles en los desarrollos laborales de las mujeres trabajadoras ferroviarias que cuando ingresaron en la década de 1970 tenían entre 20 y 30 años de edad. Existía una diferencia generacional entre las dos únicas mujeres administrativas en San Cristóbal y las nuevas ingresantes, no obstante, como veremos las carreras laborales no serán muy diferentes con relación a las dificultades y tensiones que trabajar en un espacio masculino generaba para las mujeres. Pero, existían algunos cambios que tenían que ver con las transformaciones sociales, familiares de la década de 1960 que hacían que el trabajo asalariado femenino comience a ser notorio en las comunidades ferroviarias. No obstante esto, trabajar en el ferrocarril para las mujeres era una situación no convencional, pero aquí debemos hacer una aclaración, desde la década de 1950 en Buenos Aires comenzaron a ingresar mujeres en las oficinas administrativas, en una ciudad grande y dinámica como la capital del país los cambios del mercado laboral impactaban de una manera diferente a las localidades más

pequeñas. Nos encontramos en la capital con dos generaciones de trabajo femenino, por ejemplo, hemos indagado en trayectorias laborales de madres e hijas que corresponden a las década de 1950 y 1970¹¹⁷.

Encontrar a las mujeres administrativas que ingresaron a los talleres en las décadas de 1970 y 1980 nos permite, explorar las trayectorias laborales personales femeninas en el contexto de acceso al trabajo ferroviario en condiciones diferentes a las de la década de 1940. Nos referimos a los cambios sociales pero también a algunas transformaciones de la política empresarial de ferrocarriles. Como hemos explicado en otro apartado desde fines de los años 60 y los primeros años de 1970 Ferrocarriles Argentinos emprendió una política de modernización, tal gestión correspondió a la presidencia de De Marchi y esto significó un reordenamiento y sistematización, condiciones que impactaron en el tipo de empleo requerido en la administración de la región Noroeste, agrupamiento al que pertenecían los talleres sancristobalenses y paivenses.

Nos ocuparemos de explicar las características del trabajo de las mujeres de la segunda generación de ferroviarias. Atenderemos a sus trayectorias laborales mediante sus testimonios, que nos permiten indagar en las condiciones laborales entre 1970 y 1990, década del cierre de los talleres. Los problemas que atraviesan sus experiencias tienen que ver con las dificultades en los ámbitos de trabajo para el reconocimiento profesional y la igualdad de condiciones. En sus relatos que tensionamos con los de los varones las concepciones del trabajo femenino se originan en contextos injustos y descalificadores. Recuperamos las trayectorias de mujeres trabajadoras de los talleres paivenses quienes ingresaron por primera vez, en la década de 1970, esto nos permite pivotear nuestros análisis entre las situaciones singulares situadas en los lugares de trabajo de Laguna Paiva y aquellos de San Cristóbal. Partimos de considerar un arco de condiciones injustas que contienen a los relatos femeninos. Fundamentalmente, los empleos

¹¹⁷ Cuestiones estudiadas en Agostini (2021) Ponencia: El Tren de las Artes o Cuando el Arte viajaba en tren conducido por una mujer. en el XIV Encuentro Nacional y VIII Congreso Internacional de Historia Oral de la República Argentina. “La historia oral en movimiento: del carrete a la era digital” 22 al 24 de septiembre de 2021. UNR-Rosario, Modalidad Virtual. Y abordadas en: Agostini y Godoy (2021) Ponencia: Mujeres trabajando en el ferrocarril. Experiencias, identidades y emociones (segunda mitad del siglo XX) en el Congreso Internacional Identidades, trabajo y política: Sindicalismos y feminismos en contextos de crisis de la Plataforma para el diálogo. Política, afectos e identidades en América Latina. Sede Regional Merian CALAS Cono Sur Buenos Aires, Argentina.

femeninos tienen un origen común: son trabajos a partir de los varones, ellos se erigen como referentes y legitimantes del espacio ferroviario. Jefes, padres, maridos, tíos, hermanos, conforman una red de reproducción de valores y prácticas patriarcales en los que las mujeres llevaron adelante sus tareas.¹¹⁸

El Boletín que Talleres San Cristóbal publicó en 1971 se orientó a cumplimentar objetivos de rendimiento de la producción acordes al plan del quinquenio 1971-1975 impulsados por la empresa. De esa manera, la jefatura se propuso reacondicionar los climas de trabajo, introducir música funcional en el taller con el objetivo de despertar interés y romper con la monotonía de la jornada laboral, atender a los tiempos muertos o improductivos, incorporar métodos de trabajo para fomentar la armonía del personal, mantenimiento de orden y limpieza en las secciones, entre otras cuestiones.¹¹⁹ Estos elementos se enmarcaron en una política nacional ferroviaria tendiente a romper la imagen atrasada, ineficiente y deficiente. Los esfuerzos por crear de ferrocarriles una “empresa moderna” no revirtieron el problema del déficit que se mantenía estructural y perdurable ni tampoco la opinión negativa sobre el sistema ferroviario en la prensa, no obstante se introdujeron aspectos que se encolumnaron en el Plan de Mediano Plazo (1970) y que impactaron en la política de los talleres por más que no lograron cumplimentarse completamente (Miravalles, 2013). Por ejemplo, se impulsó el estudio de racionalización de tareas, planeamiento, control de calidad y la introducción de normas técnicas. Debemos entonces considerar este estado de cosas para poder situar el ingreso de mujeres ferroviarias en los talleres que estudiamos, creemos que los mismos también responden al lugar de los talleres en el sistema ferroviario y a su supervivencia frente al avance de las políticas de racionalización que nos dedicamos a profundizar en

¹¹⁸ En este apartado utilizamos testimonios de Diana, Zulma, Nidia, Gladis, trabajadoras ferroviarias de San Cristóbal y de Mabel, Liliana y Mercedes, de Laguna Paiva. Diana, Zulma, Nidia y Gladis ingresaron en 1976 a talleres San Cristóbal, como veremos tenían una formación en docencia lo que les permitió poder sortear la pérdida de su trabajo al cierre de la fuente laboral ferroviaria. Venían de familia ferroviaria. Mabel, Liliana y Mercedes paivenses y de familia ferroviaria ingresaron en diferentes momentos por diferentes razones. Liliana y Mercedes a diferencia de Mabel no estudiaron en la escuela técnica y su ingreso tuvo que ver con la influencia de sus padres. Perdieron su trabajo en 1993 con el cierre de los talleres y se reinsertaron en otras ocupaciones en la localidad.

¹¹⁹ Ferrocarriles Argentinos. Ferrocarril Belgrano. Boletín Informativo Talleres San Cristóbal, junio de 1971.

otros apartados de esta tesis. La presencia de mujeres trabajadoras en el ferrocarril no forma parte de algo natural, no se sostuvo en el tiempo un proceso recurrente de ingresos administrativos y mucho menos técnicos. Los relatos recogidos para San Cristóbal coinciden en que ingresaron días antes del golpe cívico militar de 1976, no pudimos encontrar esa información en los registros oficiales¹²⁰. Nuestro abordaje del problema privilegió las fuentes orales no solamente femeninas sino de los varones, población mayoritaria en el trabajo ferroviario y, como mencionamos anteriormente, reticente a menciones relacionadas con la participación de las mujeres. Podemos contextualizar sus ingresos con relación a otros existentes en Buenos Aires, Mechita, Junín, no podemos cuantificar la mano de obra, fueron empleos específicos, algunos individuales, lo cierto es que la empresa engrosó la burocracia administrativa con varones y mujeres en esas tareas, pero los registros existentes en todo el país de estas trabajadoras ferroviarias dan cuenta del acceso de mujeres a la administración ferroviaria no ya como algo excepcional que podía explicarse para la década de 1940 y 1950 sino a tono con el incremento de la participación laboral femenina.¹²¹

Las mujeres que ingresaron tenían familia ferroviaria, padres, hermanos, tíos trabajaron o trabajaban en los talleres, en algunos casos en dependencias administrativas pero mayoritariamente en las secciones técnicas de los talleres. En San Cristóbal la convocatoria fue realizada para la administración tanto para mujeres como para varones. Luego de los exámenes pertinentes el grupo que accedió al empleo fue

¹²⁰No pudimos acceder a sus legajos, si a documentación personal ofrecida por algunas de ellas para poder registrar las fechas de sus despidos como resultado del cierre de los 90. Los diarios locales no emitieron noticias sobre sus ingresos en esos años, si para el caso de San Cristóbal pudimos encontrar un programa de televisión local que las presentaba y entrevistaba de manera que muchos de esos recuerdos también son los que compartieron con nosotros. Nos referimos a <https://www.youtube.com/watch?v=0KKSW7D486Y&t=196s> Informe 4. “La Vida en el ferrocarril”. Canal 4 San Cristóbal.

¹²¹No encontramos registros empresariales que den cuenta de una política clara referida al ingreso de personal femenino. Estas reflexiones son el resultado de las consultas realizadas a las escasas fuentes existentes que pudimos conocer (revistas de Ferrocarriles Argentinos entre 1970 y 1973) pero fundamentalmente a los intercambios realizados con la Dra. Solange Godoy para poder construir explicaciones causales sobre el ingreso del personal femenino en la empresa ferroviaria. Agradezco una vez más sus comentarios y sugerencias para lo vertido en este apartado.

mayoritariamente femenino. Los relatos coinciden en que ingresaron 15 mujeres junto con varones que también eran jóvenes.

Diana Y. recuerda que

me parece que se tomaban 20 administrativos lo que pasa que por primera vez rendíamos mujeres que nunca se había dado la opción y tampoco fue muy masivo así el ingreso, los ingresos eran 1 o 2 personas en el año y ese año fuimos entraron 200 y pico de personas juntas nosotros los administrativos por la parte esa pero casi 200 chicos como obreros. Diana Y. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

El ingreso a las tareas de producción en los talleres no era una opción femenina. Hemos explicado que pese a que existían mujeres estudiando en las escuelas técnicas de las localidades el ferrocarril no pretendía que ingresen para las tareas específicamente “masculinas”. En parte, el sistema de ingreso reproducía el estereotipo de varón ferroviario, cuello azul y de oficio. La existencia en San Cristóbal de dos mujeres en tareas de cuello blanco forma parte de las causas que las jóvenes de 1976 mencionan para provocar sus ingresos y su permanencia en el empleo.

Arzelinta e Irma recibieron y tomaron entrevistas de las mujeres aspirantes, además transmitieron prácticas de trabajo y maneras de comportamientos en las oficinas y secciones por donde la tarea cotidiana se llevaba a cabo. Diana Y. dice que

Irma M. con su secretaria y gente que estaba en la oficina de personal del edificio administrativo que es la primera ala que tiene el taller en San Cristóbal, cuando uno ingresa esta el edificio administrativo con muchísimas oficinas ella está ahí y nosotros cuando rendimos con ella ahí y después este nos repartieron a distintos lugares pero ella manejaba nuestros horarios, la manera de vestirnos, teníamos que ir con delantal, ese tipo de detalle. Teníamos que retirarnos 5 minutos antes del resto de los hombres, de los empleados y obreros para que no estemos todos amontonados contra las puertas de hierro al salir. Había un solo baño en el edificio para ella, pero nosotras teníamos que caminar hasta 3 cuadras al baño del edificio así que hicieron construir baños femeninos, que se yo, fue una incorporación que modificó la estructura que se tenía en el pueblo

y en el mismo taller adentro, no estaba visto que las mujeres podíamos formar parte. Diana Y. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

La previsión de una incorporación femenina al mundo ferroviario no era algo natural, como hemos explicado para el caso de los ingresos de Irma y Arzelinta su participación no era referencia de un espacio laboral que podía ocuparse por las mujeres, el ingreso de varias de ellas en 1976 generó un impacto significativo recuperado por Diana Y. La modificación de la estructura, la creación de baños, la preocupación por la higiene de las instalaciones que tenía el personal jerárquico según los relatos femeninos se ocupaban de mostrar que se trató de una nueva configuración social del trabajo administrativo. Para algunas mujeres que Irma M haya ocupado la jefatura administrativa pudo haber influido en que se hallan efectivizado los ingresos, Zulma lo plantea así

yo pienso que fue más que nada, fue una movida de la jefa de administrativa, para mí. Mediante el gremio pero la movida fue para mí por esta señora, de que fuésemos mujeres, porque ingresamos 14 mujeres y 3 varones administrativos todos. Ella siempre cuando hacia reuniones, porque ella siempre nos fue guiando, cómo era la vida del ferroviario, nos dio una mano en todo y siempre nos hablaba de que ella se quería ir, cuando se jubilara y se quería ir de ahí pero que quedaran mujeres trabajando, por eso yo lo tomo de que es una movida del gremio pero por iniciativa de ella. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Esta explicación se repite en otros recuerdos que destacan la figura y personalidad de Irma M. como la impulsora de los ingresos, tal vez frente a la necesidad de contar con más personal en las oficinas la convocatoria ampliada a las mujeres posiblemente pudiera haber tenido relación con el cargo que Irma tenía en esos años. Pero creemos que el ingreso femenino no era una novedad para la empresa aunque sí para los talleres locales y la comunidad sancristobalense. No habrá sido un escollo buscar la aprobación de la entrada de personal femenino en una empresa que en 1970 publicaba “Vía libre a

la mujer. Sin barreras en el cielo”¹²² y allí se recuperaban las biografías con los testimonios de algunas de las trabajadoras que formaban parte por ejemplo del centro de cómputos, del subcentro de estudios técnicos, de la Gestión en la gerencia de abastecimiento, del personal de azafatas, espacios a cargo de mujeres con títulos universitarios que la revista se ocupaba de destacar.¹²³

En el espacio ferroviario local nos interesa explicar las características del empleo femenino de estas jóvenes mujeres en el mundo masculinizado ferroviario. Para Nidia A. el cambio ocurrido con sus ingresos en las oficinas le parecía

todo un boom, le dimos otra cara a todo lo que es la parte administrativa, la mujer es mas prolija, detallista, ellos siempre decían que las cosas habían cambiado mucho porque habíamos ingresado nosotras. Teníamos, estábamos preparadas, todas teníamos estudios secundarios, presentar notas: se veían las sangrías, se veían la presentación de una nota que era muy distinto. Eso siempre nos recalcan, nos decían que fue un cambio grande para toda la parte, el ordenamiento para todo fue muy distinto, los jefes decían, los mismos jefes algunos de nuestros compañeros y jefes eran padres de chicas que trabajaban allí, ¿me entendés?, o gente conocida y siempre yo me acuerdo que nuestro jefe siempre me decía que los archivos estaban todos al día siempre desde que ingresamos nosotras, cosa que los hombres dejaban, dejaban. Hubo más agilidad en un montón de cosas. Nidia A. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Septiembre de 2020.

Estas consideraciones dan cuenta del perfil de quienes ingresaron, las mujeres rindieron exámenes, muchas de ellas eran maestras de grado y de inglés y al no conseguir empleo en la docencia se anotaron a la convocatoria del ferrocarril. Pero en el relato de Nidia A. predominan aspectos relacionados a las condiciones asociadas al género femenino tales como el orden, la prolijidad, la responsabilidad en la realización de las tareas, cuestiones

¹²²Revista La Fraternidad junto a Ferrocarriles Argentinos. Número homenaje Día del Ferroviario. Edición especial. Marzo 1970. Recuperado de:<https://archivoferroviario.com.ar/diaferroviario1970/>

¹²³ Sobre estas ocupaciones pueden encontrarse análisis en Godoy, Solange (2021).

que contrastan con el estado de cosas anteriores y en clave comparativa a lo que los varones no hacían, por ejemplo ordenar los archivos.

Con relación a estas transformaciones en la cotidianeidad del espacio laboral, Armando G. trabajador que se encuentra en una generación intermedia entre Irma y las ingresantes explicaba que el ingreso del personal femenino en la década de 1970 contribuyó a cambiar el clima laboral

fue lindo porque, como ser, ustedes tienen, producen un desnivel en las tensiones a veces, como te puedo decir, algo que el que llega al sistema, es lo que yo pude, después fueron empleadas muy eficientes para mí. [...] yo era personal de dirección, jefe de aprovisionamiento después fui contramaestre y tuve la suerte de tenerlas como subalterno a algunas de ellas y no tuve ningún problema en el sentido del compañerismo todo. Había mayor acercamiento como los cumpleaños, a la hora del mate. Como se sabía las mujeres siempre te hacían una torta al muchacho, teníamos ahí, éramos como 8 en la oficina de aprovisionamiento de almacén local y compartían todo y ellas estaban al tanto de todo, y se predisponían para colaborar, para hacer como te podía decir el ambiente más ameno, más familiar [...] Antes de ellas era más frío ¿viste?, yo lo veo más: ¿cómo te puedo decir?, era más distinto era muchas cosas que se hablaba era solamente de fútbol y me pasaba que son cosas que hacían las cuestiones del desarrollo del trabajo. Había un solo tema casi siempre o dos, a veces cuando venía el asunto de la política, y alguna cosa que sucedía en el pueblo y el fútbol y las mujeres entró otro tema: familiar. Muchas cosas yo lo que puedo decir que es un equilibrio, que ayuda, un aporte muy grande. Armando G. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020.

Este relato es muy significativo porque sitúa a las mujeres en el espacio laboral pero con relación a las tareas extendidas del hogar. La presencia femenina es registrada como una contribución a modificar el espacio de trabajo por las acciones relacionadas con crear un “clima familiar”, no aparecen la transformación relacionadas con aspectos profesionales. Este relato de alguna manera evidencia una división de tareas que reproduce la dinámica hogareña. El festejo de los cumpleaños y la asignación a las

mujeres de las tareas de cocina da cuenta de las condiciones que el binarismo genérico impone en este caso en un espacio laboral donde los varones ocupaban los cargos jerárquicos. Si tensionamos este testimonio con las tareas que las mujeres realizaron en las oficinas de los talleres podemos conocer que se trató de prácticas laborales complejas relacionadas con censar, cuantificar, informar y explicar las características del proceso de producción llevado adelante en los talleres a autoridades de la empresa que venían a supervisar y conocer el trabajo ferroviario allí realizado. Por ejemplo, Zulma D. explica que

el ferrocarril es algo muy diferente a otra empresa, desde el trabajo hasta la parte administrativa, me parece, ¿no? a lo mejor puedo estar equivocada, pero yo siempre digo que después al término de 7 u 8 años que yo tenía ahí trabajando mandaron a hacer censos, estuve 3 meses haciendo un censo general de todo el taller para Buenos Aires con ingenieros. Ingresaron dos ingenieros y con uno me tocó a mí trabajar de administrativa, pero yo prácticamente, ¡no por hablar!, sino que yo le enseñaba, le explicaba, le decía a él y él era ingeniero, entendía mejor que yo pero muchas cosas no las llegaban a entender, porque es algo totalmente diferente a otro lugar. Porque vos decís: un auto se arregla de una manera, lo que sea, un camión, pero un tren ¡no! No cualquiera puede saber cómo. Nosotros no lo arreglábamos pero sabíamos las partes, sabíamos cómo, vas aprendiendo. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

La importancia de conocer todo el sistema ferroviario que correspondía al trabajo sancristobalense constituye lo que decimos una actividad compleja y con saberes precisos. No se trataba de un empleo administrativo alejado de la realidad de las tareas de tipo industrial que se desarrollaban, al contrario, nuestras entrevistadas coinciden en que recorrían las secciones de los talleres, que sus trayectorias laborales comenzaron en las oficinas centrales administrativas de los talleres y con el correr de los meses fueron rotando a las diferentes secciones, esa organización fue gestionada por la jefa administrativa Irma M.. La rotación por las secciones significaba la relación cara a cara con los obreros, es decir, el personal femenino se instaló en oficinas adentro de los espacios del trabajo de cuello azul. Entonces existieron tensiones entre las maneras de

comportamiento, trato y lenguaje a las que estaban habituados los varones como parte de su contexto de masculinidad ferroviaria y las maneras de llevar adelante la jornada laboral frente a la presencia femenina. Las mujeres sancristobalenses coinciden en que los inicios fueron complejos pero nunca existieron malos tratos ni situaciones molestas para ellas, se refieren a sus compañeros como excelentes, buenos y solidarios. No obstante podemos percibir en sus testimonios situaciones cotidianas que dan cuenta de las dificultades que las mujeres tenían en su jornada cotidiana. Zulma D. recuerda que

La sección de fresas eran 17 hombres que trabajaban y eran muy especiales, eran como que ellos mandaban todo en su sector, ¿no?, ni el jefe de talleres a veces, había días que no entraba porque si a ellos se les ocurría no entraba. Según me decían eran maleducados, mal hablados, eran esto, lo otro, no se ponían la camisa estaban en camiseta, ¡qué sé yo todas las historias! Y yo fui a trabajar y el primer día dije: bueno acá veremos qué pasa. Yo no conocía a ninguno de ellos, yo confundía los apellidos ¿viste? les decía el nombre intercambiado y se mataban de risa. El primer día hablé con el capataz y estaban en ¡camiseta! (risas). Hacía calor y me dice: discúlpame Zulmita yo me voy a poner la camisa, que te recibí así, queda mal que esté así. Como usted quiera, le digo. Yo los dejé, decían malas palabras, yo me hacía la sorda, escribía, una broma y yo nada. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Las bromas referidas a situaciones del trabajo y de la cotidianidad de los varones se exponían a la mirada de Zulma D. quien trabajaba en el mismo espacio. Este relato tiene que ver con aquello que se omite, que no se comparte en la entrevista, por diferentes razones la coincidencia de las voces femeninas sancristobalenses en afirmar que fueron experiencias laborales gratificantes, sin momentos ingratos presenta fisuras relacionadas con las dificultades para las mujeres en sus lugares de trabajo mediante estas situaciones puntuales. Además de las tensiones en la convivencia entre varones y mujeres las trayectorias laborales femeninas estaban marcadas por una desigual situación laboral. Con respecto a la maternidad, algunas de ellas decidieron dejar el trabajo ferroviario o tomar una licencia más prolongada para atender a sus hijos, otras recurrían al cuidado que otras mujeres de la familia (madres, suegras) podían realizar de sus hijos. No

obstante, la solicitud de las licencias por maternidad y la hora para amamantamiento parecía ser una cuestión que estaba sujeta al funcionamiento de las oficinas y no a las necesidades de la madre e hijo. El relato de Gladis C. es importante con relación a esta situación,

te daban a su vez una hora por día para amamantar, vos elegías el horario para poder salir esa hora, obvio que todos la elegíamos medianamente a media mañana para poder salir. Yo siempre la tomaba entre las 9 y las 10 porque era entre 9.15 a 9.45 era la hora del mate que se llamaba, del refrigerio. Yo, para no molestar tanto al jefe de oficina en que estar una hora sin trabajar, yo me iba esa horita porque esa otra media hora era la hora del mate. Yo tuve 3 hijos, mientras trabajaba en el ferrocarril. Gladis C. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020. ¹²⁴

Para el caso de Laguna Paiva, las mujeres ingresaron a la administración de los talleres en 1975 y otras en la década de 1980. A diferencia del caso sancristobalense no encontramos personal femenino en las décadas anteriores. Anticipamos, sobre la experiencia de Mabel B. quien formaba parte de la planta administrativa que la memoria descriptiva de talleres Laguna Paiva no especificaba. En Paiva la administración estuvo hegemonizada por el empleo masculino, no obstante la ausencia de registro de las mujeres que formaron parte de la planta laboral simplifica el abordaje sobre ese espacio de trabajo. El testimonio de Liliana complejiza el estado de cosas y desarma consensos asociados a espacios de trabajo gratificantes y saludables. Ingresó en la década de 1980, su padre era jefe de almacenes y ella necesitaba el trabajo para criar a sus hijos, la maternidad una vez más se instala como una bisagra en la vida femenina, para Liliana el trabajo en el horario escolar significó estar ausente en las reuniones de padres, en los

¹²⁴Conocemos la situación de una trabajadora que en las oficinas centrales de la empresa en Buenos Aires recurría a la guardería destinada a los hijos de las trabajadoras donde podía ir a amamantar en la década de 1980 (entrevista a Mónica B. trabajadora ferroviaria de oficinas en Maipú 4, comunicación telefónica junio 2021). Los recuerdos de nuestras entrevistas de San Cristóbal y Laguna Paiva referidas a la maternidad dan cuenta de las dificultades para poder disponer del tiempo de cuidado de la primera infancia y de los permisos necesarios para asistir a sus hijos. Más allá de la legislación existente el trabajo de cuidado de las mujeres trabajadoras ferroviarias atravesaba la otra jornada laboral, la que realizaban en sus hogares.

actos escolares de sus hijos y eso le significó “muchacha culpa”. Su trabajo era administrativo entre las 5.30hs y las 12.30hs., compartía la oficina con varones, con quienes tenía discusiones y altercados referidos al trabajo concreto como también a los comportamientos que para ella no eran respetuosos sino agresivos y “machistas”. Su testimonio da cuenta de una experiencia laboral traumática porque existían situaciones de desigualdad que la exponían en su condición femenina junto a otra compañera, por ejemplo,

el trabajo se amontonaba, entonces después, nosotros trabajábamos y cumplíamos con el trabajo y el horario y entonces nos pasaban los trabajos que estaban incompletos de las otras personas que habían dejado y nos exigían tiempo. Y encima por ahí no se ponían de acuerdo entre subjefes, entre ellos, jefes. No se ponían de acuerdo en cómo había que hacerlo al trabajo, determinadas cosas y nos hacían romper papeles y volverlos a hacer, varias veces. Hemos llegado con la otra chica a ¡discutir mal! porque a los demás hombres: ¡no le hacían eso!, muchas cosas en el poco tiempo que estuve muchas cosas. Liliana C. ferroviaria de Laguna Paiva, Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

El ambiente laboral para Liliana no era saludable, ella reitera la incomodidad en situaciones referidas a faltas de respeto, a burlas, a situaciones en las que los varones por ejemplo fumaban cuando a ella le afectaba su salud. Para que se haga efectivo su ingreso intervino su padre desde su cargo de jefe, ella considera que esa relación de paternidad en el empleo contribuía a que determinadas situaciones se generen sobre “la hija del jefe”.

Mercedes M. ingresó también por intermedio de su padre que era dirigente gremial ferroviario, ella plantea que de otra manera no hubiera podido conseguir empleo en el ferrocarril porque no existían convocatorias a las mujeres. Relata su experiencia laboral entre las dificultades de convivencia con sus compañeros varones referidas al vocabulario que utilizaban y molestaba la jornada laboral y aquellas relacionadas con sus estudios y las condiciones de su puesto frente a los requisitos que el ferrocarril disponía como necesarios para ascender en los cargos, por ejemplo la antigüedad. Ella sostenía que en muchas oportunidades se presentó a las convocatorias internas y no se

tuvo en cuenta su capacitación sino la antigüedad. Además destacaba que era necesario imponerse y estar “tranquila”,

no era común ir a las secciones y tenía que ir a buscar las planillas a las secciones y eran de chiflar y eso, pero cuando los varones se dan cuenta que si dicen A la van a pasar mal, no dicen mas nada. Una vez me faltaron el respeto y llamé al jefe de esa sección y le dije: me pasó esto y esto, y llamó a la gente y luego no me pasó más nada. Los demás no dijeron nada más. Mercedes M. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Mabel B. quien fue una de las primeras mujeres en ingresar a los almacenes generales en 1975 cuando era muy joven completa su trayectoria con una cesantía en tiempos de la dictadura y la reincorporación con la vuelta a la democracia, presenta más antigüedad que sus compañeras mujeres y menos diferencia generacional con la mayoría de los varones en las oficinas. De alguna manera estas condiciones se reflejan en su testimonio y se agrega su relación matrimonial con un obrero ferroviario. Sus primeros años de empleo tuvieron la particularidad de ser formadores en el trabajo administrativo, considera que los varones que eran de mayor edad las ayudaron y enseñaron el oficio. Ella era consciente de las dificultades de ser mujer en un mundo masculino y entonces cuando se casó y la vuelta a la democracia posibilitó su reincorporación

me casé y no quería por nada del mundo quedar embarazada porque yo dije quedo embarazada, me llaman y -coloca la mano para indicar que te echan-, no quedé embarazada ni nada y después cuando ya entró Alfonsín ya estábamos en la democracia y la Unión Ferroviaria estaba a full para ingresar a toda esa gente que había perdido el trabajo. Mabel B. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista, febrero de 2021.

Indagar en los recorridos femeninos nos permitió recuperar experiencias diferentes a las masculinas. Estas mujeres van a llevar a delante trabajos precisos con información del personal, de la producción, de los materiales es por eso que su conocimiento del funcionamiento de los talleres es muy relevante y global como así también los cargos

que ocuparan muchas de ellas antes del cierre definitivo en 1994, estar en las oficinas donde se confeccionaban los telegramas de despidos.

¿Qué grado de representatividad tienen estas experiencias laborales femeninas en las comunidades ferroviarias? La representatividad está dada por la conformación de modelos de feminidad y de masculinidad que estas comunidades reproducían. Estas experiencias nos permiten mostrar las construcciones sociales sobre el género presentes en las comunidades. Que los varones del taller recuerden situaciones laborales en las que las mujeres ocupan determinados roles y/o ejercen determinadas funciones asociadas a los deberes femeninos, retratando entonces los lugares ocupados por ellas de manera diferente a los ocupados por ellos, da cuenta de la presencia de modelos estereotipados de ser mujer y varón. Indican además, volviendo a los aportes de Trueb, relatos organizados de manera tal que si se tratara de explicar el funcionamiento del espacio laboral las mujeres quedan invisibilizadas, no mencionadas, pero si se tratara de explicar situaciones referidas al espacio privado del hogar, al espacio doméstico, la mujer adquiere un protagonismo significativo.

4.3. La familia ferroviaria: jerarquías, relaciones de poder, reproducción de mano de obra, transmisión de saberes y de identidades.

La reproducción de la mano de obra ferroviaria constituye un elemento fundamental en la conformación de las familias en las comunidades de San Cristóbal y Laguna Paiva hasta la segunda mitad del siglo XX, periodo en el que el ferrocarril es representado como el modelo de desarrollo económico, factor aglutinante y significativo material y simbólico del ordenamiento de la cotidianeidad de los pueblos.

Las comunidades ferroviarias se conformaron debido a la instalación de barrios obreros y a las gestiones del Estado nacional para fomentar el desarrollo ferroviario. La figura del varón proveedor se consolidó históricamente dentro de la estructura familiar obrera, así fue que “la dependencia de las familias trabajadoras del ingreso obtenido por el varón empleado del ferrocarril puede haberse acentuado en aquellos casos en los que la ocupación del hombre condicionaba el lugar de residencia del grupo familiar (Palermo, 2016. p.85). El trabajo productivo en el ferrocarril y el trabajo doméstico en los hogares formaron parte del engranaje que motorizaba la reproducción de la clase obrera. Entonces los espacios de trabajo, los reconocidos salarialmente y los naturalizados y feminizados convivieron en la dinámica social en la que transcurrieron los días quienes integraron las comunidades. La impronta de la masculinización del trabajo ferroviario se trasladó en relatos asociados al funcionamiento de la familia. Nos moviliza en este apartado volver la mirada sobre la necesaria articulación de género, trabajo y familia en las comunidades territorialmente y socialmente constituidas. Indagamos en las concepciones sobre los roles asumidos en las familias por varones y mujeres, nos preguntamos por las prácticas que componían la maternidad, la paternidad y cómo fueron concebidas las infancias en las familias obreras ferroviarias.

Las fotografías que siguen pertenecen a Personal de Vía y Obras, señaleros y obreros de tráfico de Pozo Borrado, Provincia de Santa Fe, cerca de 1950. No sabemos a qué se debieron las tomas porque no era cotidiano fotografiarse y entonces estas imágenes fueron captadas por un profesional. Podemos observar niños y niñas junto al equipo de trabajo, el escenario lo constituyen las vías, los picos y palas eran las herramientas principales de la actividad de las cuadrillas que utilizaban la zorra de vías.



Foto 1.



Foto 2.



Foto 3.

Muchos de estos obreros y sus familias migraron a Laguna Paiva en 1960, entre ellos la familia de Lucía. Ella recuerda que cuando era niña el trabajo de su padre, que era señalero, obligó a recorrer diferentes localidades antes de la instalación definitiva en Paiva, su papá los sábados y domingos solicitaba al capataz permiso para utilizar la

zorra. En ese instrumento de trabajo los días de descanso y con la complicidad del personal jerárquico se trasladaba la familia completa de Lucía, con su madre, sus hermanos al monte, zona descampada de Pozo Borrado, donde estaban los panales de abejas abandonados, entonces se extraía miel para el consumo del hogar y también se traía leña, “para nosotros eso era un parque de diversiones”.¹²⁵

La realización de esa actividad de ocio se completaba con un beneficio económico: buscar víveres para la subsistencia. Quizás el relato de Lucía es festivo, un relato mediado por el paso del tiempo, pero la situación de la familia obrera ferroviaria que ella integraba dispara inquietudes sobre las condiciones de vida, sobre las actividades cotidianas de reproducción, sobre el funcionamiento del espacio doméstico, la división sexual de tareas al interior de los hogares.

Podemos ver en las imágenes padres con hijos e hijas, por ejemplo, en la foto 3, el papá de Lucía sostiene de la mano a Gladis su hermana de apenas 4 años de edad. ¿Cuáles eran los destinos de los pequeños niños y niñas en las comunidades? Si había mujeres adultas en sus roles de madres, abuelas, tías no aparecen en estas fotografías: ¿Cuáles eran sus funciones en las comunidades? ¿En qué trabajaban las mujeres en las comunidades? El trabajo doméstico no se registraba como empleo, la reproducción de la mano de obra obrera era una condición fundamental para la existencia de la “familia ferroviaria”. Tíos, sobrinos, padres, hijos, cuñados, hermanos, abuelos integran la familia que aparece registrada en los relatos y fuentes. Las mujeres que también componían las familias obreras ¿eran consideradas trabajadoras? ¿Cuáles eran los trabajos de las esposas e hijas de los varones ferroviarios? Existía una imagen edulcorada del varón proveedor y es necesario visibilizar la dinámica familiar de la que forma parte para poder pensar al trabajador como padre, hermano, hijo y entonces poder tensionar la afectividad con el poder patriarcal sobre el que se ordenaba la familia (Palermo, 2021).¹²⁶ La historia de la paternidad, todavía por hacerse, debe repensar las

¹²⁵ Las fotografías corresponden al archivo personal de la familia de Lucía Paz Chavez residentes en Laguna Paiva desde su llegada en 1960. Lucía, enfermera y docente de Laguna Paiva, entrevista, Santa Fe, agosto 2017. Lucía Nació en Pozo Borrado, su familia se trasladó a Paiva por el trabajo ferroviario de su padre y ella se radicó en Santa Fe donde estudió y trabajó.

¹²⁶ Consideraciones vertidas por Silvana Palermo en el conversatorio “Trabajo ferroviario y género. Abordajes, discusiones y agenda de investigación desde Argentina, Brasil y España”, a raíz de su intervención “Género, familia y mundo ferroviario en Argentina” del 27 de noviembre de 2020 por plataforma zoom del ISHIR-CONICET. Agradezco su participación

infancias tensionadas con las familias porque los niños están en el centro de las dinámicas que las conforman (Lobato, 2019, p.23).Entonces, cuando llegan a nosotros los relatos del pasado ferroviario inevitablemente la nostalgia monopoliza los recuerdos y las situaciones de la niñez son contadas como imágenes congeladas de escenas relacionadas con el ritmo del ferrocarril en los pueblos. Posiblemente, porque el desarrollo económico y laboral asociado al tren se traducía en las perspectivas educativas y ocupacionales que las familias obreras depositaron en sus hijos varones. Por ejemplo, Bruno C., que trabajó en la sección tornería de ruedas de los talleres de Laguna Paiva, sostiene que

Mi papá que vino de Italia cuando pudo ingresar al ferrocarril en la década del '30 y se jubiló en el ferrocarril. Mi papá nos crió a todos nosotros: siete hermanos con el sueldo de ferroviario. Nosotros después éramos tres varones y cuatro mujeres. Después nosotros criamos a nuestros hijos con el ferrocarril. Cuando fueron mayores ingresaron a la empresa. Después vino todo, todo esto que pasó con el ferrocarril y quedaron afuera. Dos quedaron afuera. Y tuvieron que buscar otros horizontes, otro trabajo¹²⁷.Bruno C. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Septiembre de 2009.

La referencia al trabajo ferroviario realizado por tres generaciones de varones muestra la transmisión de una identidad ferroviaria individual a otra familiar. Nos advierte al padre como quien crió porque es quien trabajaba y cobraba el salario, no hay expresiones que refieran a las mujeres en su función de criar. Cuando refiere a lo que pasó con el ferrocarril lo realiza como algo extraño, algo ajeno y negativo que no solo rompe con la reproducción del trabajo sino que rompe con el “destino” de sus hijos. Para Bruno C. el trabajo y bienestar era asegurado por la Empresa de Ferrocarriles Argentinos hasta su cierre en la década de 1990.Era en la marcada ascendencia familiar del oficio ferroviario donde estaba el punto de partida inicial en el rastreo de las representaciones sobre la

como sus aportes que me permiten articular parte de lo sostenido en este apartado.

¹²⁷ Entrevista realizada por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe en septiembre de 2009. Bruno ingresó a los talleres en la década de 1950, participó de la UF y era peronista. Se jubiló en la década de 1980.

familia ferroviaria (Aldao y Damín, 2015), se denota un sentimiento de pertenencia forjado en el seno del hogar.

Juan Carlos Cena (2013) pasó su infancia en a San Cristóbal y recupera estas imágenes¹²⁸,

Como dije, la playa de maniobras era la extensión de mi patio, sólo que no tenía que barrerla. Las vías, los vagones y las locomotoras de maniobras eran un poco mis juguetes gigantes. Los maquinistas me silbaban y yo salía corriendo a jugar de foguista o de pasa leña. Ellos me dejaban alcanzar leña, accionar el regulador (acelerador) o frenar cuando la locomotora era liviana no traía vagones de carga. Tenía un patio sin límites y en vez de un trencito a cuerda, uno de verdad. Pero no era lo mismo. Así y todo, siempre deseé tener un tren propio, chiquito pero en el que cupiera mi imaginación, para llevarlo con ella adonde quisiera. El tren grande, el verdadero, era muy lindo, pero no daba cabida a los sueños de uno [...] (p.49).

La pluma de este ex ferroviario describe con detalle el paisaje que rodeaba su infancia de hijo del capataz del galpón de carga de San Cristóbal. Los niños aprendían sobre las máquinas que existían en los grandes espacios ferroviarios, se les transmitían conocimientos básicos y formaban parte de la sociabilidad de los obreros. En los relatos compartidos existen recuerdos sobre las actividades de ocio y juegos que los niños realizaban en las zonas ferroviarias, estaciones, playas de maniobras, terrenos ferroviarios¹²⁹. En estas localidades poco urbanizadas los lugares destinados al trabajo ferroviario parecían cercanos para quienes vivían en los barrios obreros. Existía un

¹²⁸ Juan Carlos Cena ferroviario, perteneció al gremio APEDEFA, es peronista, de familia ferroviaria encabezó luchas sindicales desde niño junto a su padre. En esta tesis no utilizamos la entrevista que realizamos sobre su experiencia ferroviaria pero utilizamos sus escritos.

¹²⁹ Sabemos de la existencia de trabajo de menores en el ferrocarril entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, al respecto ver los estudios de D´uva (2021). Nuestros entrevistados no forman parte de estos menores porque sus ingresos al trabajo ferroviario coinciden con la educación técnica que articulaba la entrada con las prácticas en los talleres. No obstante no desconocemos la posibilidad de que hubieran realizado tareas siendo menores y como parte de la “ayuda” a sus padres.

conocimiento muy profundo de las actividades ferroviarias que realizaban los obreros por parte de sus esposas y sus hijos varones, se trataba de saberes compartidos colectivamente aprendidos en escenarios laborales y educativos pero reproducidos y reforzados en las familias.

4.3.1. Los saberes familiares

El aprendizaje del mundo del trabajo ferroviario pendulaba entre el taller y la familia. La experiencia de Héctor M. y su relato dan cuenta de un conocimiento complejo y completo del trabajo ferroviario que tiene que ver con la vida cotidiana familiar ligada a los oficios ferroviarios. Él ingresó a trabajar en la década de 1980 en talleres Laguna Paiva,

Yo por ejemplo pertenecía al departamento mecánica porque éramos metalúrgicos, no tenía nada que ver con tráfico, señalamiento, vía y obras, ni conducción. El ferrocarril estaba dividido de esa manera: una cosa era conducción que comprendía el guarda, el maquinista y el ayudante. El departamento de vías y obras comprendía a todo el personal que hacía reparación y mantenimiento de vías. Estaba el departamento contabilidad o administrativos creo que era, que se dedicaba a la parte administrativa y el departamento tráfico que era el movimiento de trenes. Señalamiento que era lo que correspondía a la entrada y salida de trenes y comunicaciones, ellos se regían por el RITO [Reglamento Técnico Operativo], como despachar un tren, como recibir, como se bloqueaba un tren entre una estación a otra, ellos si tenían acceso y tenían que saber el manual. El RITO era un reglamento, ¿qué les decía?, por ejemplo mi papá era revisor de los vehículos, él si lo tenía. Yo lo tenía, pero como no correspondía a mi departamento, tengo un conocimiento muy vago. Mi papá que revisaba los vehículos les indicaba como tenían que revisar un vehículo cuando llegaba, si llegaba del norte era una cosa, del sur, si iba vía primera o segunda, como se calculaba la temperatura, porque en esos tiempos ¿cómo te lo explico? el rodamiento las ruedas del vagón llevaban estopa, como una tela que iba con aceite o gasoil entonces el revisor de trenes revisaba los frenos y el rodamiento del vehículo, cuando tomaban

temperatura debían avisar a la estación para que ese vehículo se desenganchara o este, se lo reemplazara por otro. Mi viejo si tenía que conocer el RITO, eran muy estrictos en ese tema. En síntesis nosotros no recibimos, no tuvimos obligación de conocer el RITO, yo lo sé porque mi papá, él pertenecía a tráfico, él estaba en el movimiento de los trenes, de los vagones en la estación, tenía un jefe que no era el jefe de estación sino de tráfico, que le indicaba: hay que ir a acompañar, a formar un tren que iba para el oeste, él estaba en la parte de revisión de vehículos, su categoría era revisor de trenes, se jubiló así, y salían a la línea todos los meses a buscar algún vehículo que se había descarrilado, quedado. Tenían su vagón con la cocina, la cama, todas las comodidades y salía un equipo de trabajo a todos los lugares de Santa Fe. Héctor M., ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, marzo de 2021.¹³⁰

Héctor M. mapea el funcionamiento de los talleres y explica las secciones y ubica a su padre con sus actividades y prácticas como también manifiesta el conocimiento del funcionamiento de las máquinas, de los procedimientos que debían realizarse y de la existencia de reglamentos operativos. Aprender el oficio de los padres no significaba llevarlo a delante, sino dar cuenta de un entendimiento preciso de las tareas que los diferentes obreros realizaban en el complejo sistema ferroviario existente en la localidad. El RITO, se posiciona como un manual de instrucciones importante para el trabajo en las áreas de tráfico. Para la investigadora Solange Godoy (2021) este manual “se presentó como un objeto y como un valor moral que estaba presente en la vida cotidiana en el ferrocarril. Cobraba particular relevancia para narrar momentos puntuales dentro de las carreras laborales en relación con instancias de capacitación que habilitan el acceso a determinados puestos. Ingresar al ferrocarril y, luego, “subir” a ciertas “especialidades”. Los reglamentos “oficiales y escritos” convivían con otros que daban cuenta de ese sistema de saberes organizado, transmitido y reproducido generacionalmente en los lugares de trabajo, situados y ejemplificadores de tareas

¹³⁰ Héctor M. ferroviario paivense, de familia ferroviaria. Ingresó a los talleres en 1980 y pertenece a la “nueva generación” de jóvenes ferroviarios. Formó la agrupación ferroviaria de base de orientación de izquierda frente a la lista oficial de la UF. Se relacionó laboralmente e ideológicamente con obreros “más viejos” como Walter A.

puntuales que se engarzaban con otras por fuera del edificio de talleres. Como explicamos anteriormente quienes se ocupaban de las reparaciones en las secciones de los talleres no desconocían la totalidad del proceso de trabajo. Entonces Héctor M. sabía que esos vagones que ellos reparaban tenían destinos en áreas ajenas al taller pero integradas al sistema ferroviario, de ahí la variedad de saberes y la complejidad de prácticas laborales.

El aceitado mecanismo de ingreso al empleo ferroviario con prioridad en los familiares significaba transmitir conocimientos técnicos como vimos en el caso de Héctor M. pero también un conjunto de valores morales, de sentimientos asociados al tren que las prácticas sindicales reforzaban. Estas familias ferroviarias elaboraban una trama cultural sostenida en un orgullo por el trabajo, en la necesidad no solo de subsistir sino de pertenecer a una comunidad. Ezequiel C., ex ferroviario paivense explica que

El recuerdo del ferrocarril para nosotros era una cosa grandiosa. Porque nosotros íbamos a trabajar, veníamos, nos sentábamos en la mesa con las hijas, con la señora. En ese momento era lo más grande que uno tenía. Ya pensando que al otro día uno tenía que volver a su trabajo pero con esa tranquilidad. Ir contento y volver contento. Ezequiel C. ferroviario de Laguna Paiva¹³¹.

Un relato casi idílico del pasado ferroviario, un trabajo digno que le permitía posicionarse como jefe de familia y un escenario doméstico receptivo con mujeres que esperaban la llegada del obrero, podemos interpretar que la tranquilidad de la que habla Ezequiel se relaciona con un hogar confortable resultado de un trabajo bueno y seguro. Por lo tanto, la existencia de este tipo de organización familiar garantizaba el funcionamiento del trabajo considerado productivo, el de los talleres. El trabajo doméstico no registrado en los testimonios como trabajo significaba la preparación de la comida, la limpieza del hogar en manos femeninas. La división sexual del trabajo imperante en los hogares tiende a reproducción el funcionamiento de la comunidad

¹³¹ Entrevista realizada por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe en septiembre de 2009 que generosamente compartieron con la autora de esta tesis. Ezequiel ingresó en la década de 1950 y se jubiló en la década de 1980, perteneció a lo que él llamaba la “época dorada del ferrocarril”.

ferroviaria cuando el trabajo productivo por un lado se hereda en los varones y las tareas domésticas, por otro, se feminizan¹³². Bruno explica que

Entonces, las hijas de ferroviarios se casaban con los mismos ferroviarios, los mismos hijos de ferroviarios, ¿me entendés? O ferroviarios que estaban trabajando. Las hijas entonces, se quedaban en la localidad porque los esposos trabajaban acá. Ahora, después de que se cerró esto, tuvieron que emigrar todos. Bruno C. ferroviario de Laguna Paiva¹³³.

Este orden doméstico es descripto como natural pudiendo observar una trama familiar que sostiene ese destino casi manifiesto para las mujeres que solamente se verá truncado por causas externas a la comunidad, el cierre de la fuente laboral aparece contado como resultado de causas externas y desconocidas por el trabajador.

Pero el relato de Olga D. es interesante porque su padre y su marido integraron los talleres en diferentes secciones y dependencias pero ella nunca se empleó en el ferrocarril. El conocimiento que Olga tiene del funcionamiento y tareas ferroviarias no es el mismo que tienen los varones del reconocimiento del trabajo doméstico

Porque al venir así de ¿viste? de una familia de ferroviario, mi papá era un poco digamos parco en contar sus cosas. Él trabajaba en una sección muy ruda, muy bruta, fundición ¿viste? No tenían los elementos que tienen por ejemplo ahora, así que sufría mucho su cuerpo, yo le veía a veces, le había saltado un pedazo de plomo y tenía una cicatriz en su pecho, en sus brazos, tenía quemadas sus manos.¹³⁴ Eran más rudos para

¹³² Adherimos a los abordajes de la economía feminista en pos de instalar la problematización y científicidad de los estudios del trabajo doméstico como parte de la economía real que no debe reducirse a la lógica de los mercados o del trabajo considerado productivo (Campillo,2000; Sarasúa,2003; Savage Rodriguez,2012; Rodriguez Enriquez, 2012, 2019; Federici,2010, 2012, entre otras)

¹³³ Entrevista realizada por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe en septiembre de 2009 que generosamente compartieron con la autora de esta tesis.

¹³⁴ Podemos recuperar aquí las reflexiones de Jo Stanley (2002) sobre algunas características comunes en sus entrevistas a militantes comunistas. Su observación de que los varones a

trabajar, entonces no contaba mucho pero yo a mi marido le preguntaba: ¿qué hicieron y cómo es?, entonces él me decía. Mirá, una vez tenía que rendir para ascender y quería saber, él me decía no entiendo bien lo que es “el camino crítico” que nos piden acá, y yo me puse a estudiar sobre que era el “camino crítico” que él tenía que seguir en su sección. Le conté y él a su vez me dice puedo decírselo a otro de los muchachos, tenían 60 años y eran los muchachos ¿viste? (...) Él tenía todo su cúmulo de conocimiento pero todo después había que armarlo, y yo como directora de escuela siempre hincha, planes de trabajo, unidades de trabajo, era nuestra forma de trabajar obligatoriamente digamos, lo tenía clarito entonces yo le armé un esquema y dentro del esquema puso lo que él sabía, que yo no tenía ni idea. Bueno fue tan bien recibida en las oficinas que después sacaron algunas copias, otros compañeros. Él decía Olga me ayudó a hacer eso, en la oficina trabajaban los maridos de algunas maestras de mi escuela que yo era la directora entonces se conocían mucho (...). Olga D., docente de San Cristóbal, entrevista telefónica personal, agosto de 2020.¹³⁵

Olga se reconoce como parte de la familia ferroviaria. Los saberes circulaban allí y ella como docente y directora de escuela tenía una autoridad en la enseñanza que de alguna manera legitimaba que ayude a su marido, posiblemente que otras docentes tengan maridos ferroviarios respaldaba la actuación de Olga en una actividad que debía corresponder a los varones que eran quienes tenían los saberes que su sección solicitaba para el ascenso.

menudo omitían las cuestiones de salud y sufrimiento en los trabajos porque “al cuerpo había que vencerlo o templararlo” (p.141) tiene asidero en el comentario de Olga en este fragmento que analizamos. También, nuestros entrevistados de mayor edad naturalizan el esfuerzo físico en sus tareas laborales y atienden a los detalles de las mismas y a las consecuencias en su salud a partir de nuestras interrogaciones, pervive una idea de que es natural para todo ferroviario el “yugo” el trabajo duro se trate de los talleres o del manejo de locomotoras. Notamos una diferencia con la generación de obreros que ingresó en 1980 quienes prestan más consideración en sus relatos sobre las condiciones de trabajo y salubridad en el mismo.

¹³⁵ Cuando Olga se refiere al camino crítico lo hace con relación a las tareas que realizaba la oficina de planeamiento de los talleres San Cristóbal que se conformó entre las décadas de 1960 y 1970.

4.3.2. *El trabajo doméstico*

La prensa, en la década de 1930 exponía imágenes y relatos sobre el desarrollo paivense dando cuenta de esa trama social y familiar relacionada con el auge ferroviario mostrando una armonía social y prosperidad en base al empleo ferroviario,

Es un pueblo eminentemente de labor, que alegra con su bullicio aquellas calles y aquel comercio; siempre frecuentadas por gente de trabajo que se mueve en todas direcciones llenándolo todo, alegrándolo todo [...]

Y, mientras ellos, los obreros de los talleres de Paiva, producen con su férreo trabajo las alegrías y los progresos de ese pueblo admirable, sus padres y sus esposas viven entregados a los quehaceres de sus hogares, preparando a la vez a sus hijos e instruyéndolos en los colegios locales, para la ardua lucha del mañana.

Un pueblo en la forma como lo hemos visto ayer, es digno de alabanzas y más digno aún de que, los poderes públicos los colmen de atenciones escuchando sus pedidos y ayudándoles a combatir las necesidades y los obstáculos que se oponen a sus procesos¹³⁶.

Esta descripción distingue espacios laborales masculinos y femeninos articulados en la dinámica de la comunidad. El ritmo interno de los talleres se traslada al exterior como organizador de los tiempos de las instituciones locales y del funcionamiento de los hogares, atendiendo a la lógica de los quehaceres domésticos como actividades naturales femeninas.

En los relatos de mujeres la referencia a la familia se concentra en los hogares pero se extiende al barrio como el espacio cercano de aprovisionamiento que las mujeres transitan, conocen y en el que tejen relaciones públicas.¹³⁷ También se incluyen actividades relacionadas con el cuidado de los hijos que se dan en las escuelas como la

¹³⁶Diario El Orden, 20 de agosto de 1930, “Laguna Paiva, pueblo de trabajo, progresa en forma impresionante”.

¹³⁷ Profundizamos en el capítulo 5 de esta Segunda Parte sobre la organización de las mujeres en huelga y las relaciones sociales construidas en los barrios.

otra institución a la que las mujeres concurren en pos de cumplir con las tareas de cuidado y asistencia de sus hijos. Estas dinámicas las encontramos en los testimonios de las mujeres cuyos esposos ferroviarios estaban en actividad entre las décadas de 1960 y 1990 más allá que ellas realicen trabajo remunerado fuera de su hogar o no.¹³⁸ En los casos de las mujeres que ejercieron trabajos como maestras, porteras, ferroviarias y si además eran madres cumplían la doble jornada laboral al ocuparse de las tareas del hogar al volver a su casa.

Imelda B. con estudios primarios en San Cristóbal, asistió a la escuela del hogar, institución en la que aprendió costura, su marido era ferroviario

yo lo esperaba porque, lógico para comer juntos, porque tuvo un momento que salían a las 2 de la tarde, pero yo tenía que mi hija se iba a la escuela y tenía que cocinarle temprano. Yo tenía que cocinarle a ella porque no se iba sin comer a la escuela, yo después comía cuando venía él. Uno se habituaba a los horarios, él no entraba a la tarde, era corrido hasta las 2. Yo hacía todo en mi casa (...) yo cosía ajeno mucho tiempo y yo cuando ella –su hija- se fue a estudiar yo estaba en la máquina hasta la 1 o 2 de la mañana cosiendo para ella, juntando plata para ella, porque mi marido le pagaba la pensión todo, los viajes, pero ella necesitaba plata todas las semanas, para apuntes, para una cosa, para otra, así que yo cosía todo y lo que alcanzaba a recaudar se lo llevaba a ella.

Yo tenía un trabajo, después no cosía a veces porque mi marido no quería, pero le cosía a los de la familia, ¡gratis! porque con el sueldo de él alcanzaba y que se yo. Yo me ocupaba de la casa, yo había cosido siempre y él lo sabía y entonces prefería que no lo haga, pero a mí me gustaba hacerlo. Imelda B. ama de casa de San Cristóbal, entrevista telefónica, agosto, 2020.

¹³⁸ Nos hemos referido en el tratamiento de fuentes orales (primera parte de esta tesis) sobre este tipo de testimoniante, utilizaremos “ama de casa” para estas mujeres porque ellas se han denominado así con relación a sus actividades en el espacio de sus hogares. Desde la economía feminista, perspectiva que abrazamos, se trata de la complejidad de plantear y problematizar el trabajo de cuidado no remunerado.

Hemos consultado por las aspiraciones individuales de las mujeres que gran parte de sus días se ocupaban de las tareas del hogar, quienes tienen más edad explican que en las localidades las posibilidades de estudiar para ser maestra normal nacional podía significar otro derrotero en la rutina de las futuras esposas de ferroviarios. Para Irene L. en Laguna Paiva el estudio no fue una opción y el trabajo remunerado tampoco,

no tuve oportunidad de trabajar, antes mandaba el marido y era medio como que estábamos adaptadas a que el marido era palabra santa. Yo como tenía los chicos me dedique mucho a los chicos, iba a las reuniones de las escuelas, eso sí, era muy perseguidora de eso. Para mantener yo hacía pan, tenía quinta, era yo, ¡era yo! Era para consumo propio porque vos tenias los chicos había que darle de comer, ¿qué hacías vos? Irene L. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista telefónica agosto, 2020.

Si las mujeres se empleaban fuera del hogar como maestras o las que ingresaron al ferrocarril las gestiones del cuidado de sus hijos correspondían a las abuelas, era muy poco probable que puedan contar con niñeras.¹³⁹ Las empleadas administrativas ferroviarias que ingresaron en los años 70' en San Cristóbal registran los momentos de la maternidad como una etapa muy dura en la rutina diaria en la que por ejemplo tenían que dejar a sus hijos con sus abuelas para el cuidado cuando su ingreso al trabajo era a las 5.30hs. de la mañana. Como se trataba de distancias cortas se reiteran testimonios como el de Gladis C. ,

Mi mamá era ama de casa y aparte me tuvo que criar mis hijos porque imagínate yo los pasaba por la ventana del dormitorio de ellos, yo vivía al lado y a las 5 a.m. agarrábamos uno, mi marido el otro y los llevábamos, eran chiquitos, yo entré a trabajar cuando mi hijo varón tenía 1 año, y al

¹³⁹ Aquí debemos hacer una aclaración en función de las diferencias existentes entre las categorías y salarios del personal ferroviario, entonces quienes pertenecían a la dirección en algunos casos sus familias contaban con personal de limpieza o cuidado de niños y sobre todo si las esposas trabajaban fuera del hogar. En los casos del personal de menor categoría (señaleros, catangos, talleristas) se trataba de familias donde las esposas se ocupaban de las tareas del hogar y cuidado de los hijos registrándose una reproducción de ese tipo de estructura familiar donde abuelas y tías tenían asignadas esas actividades.

año siguiente tuve a la nena, me los crió mi mamá. Gladis C. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

La madre de Gladis era esposa de un ferroviario, su hija trabajó fuera del hogar y en el ferrocarril, también Gladis era maestra, entonces su destino no necesariamente iba unido a la exclusividad del hogar. En su relato podemos notar desde la expresión “me tuvo que criar mis hijos” la responsabilidad y la carga social que suponía para Gladis salir de su hogar y la crianza feminizada y en manos de su madre.

Debemos considerar que los contextos históricos en los que situar las experiencias de las familias ferroviarias en estas comunidades presentan cambios que se manifiestan en la educación que las mujeres recibieron a partir de los años 60'. Por ejemplo, en Laguna Paiva esos años significaron entre otras cosas un desarrollo educativo de la localidad. En este sentido, en 1959 se creó el Instituto Particular Doña Manuela Funes de Cullen que otorgó, desde 1960 el título de Maestra Normal Nacional y, desde 1961, el de Perito Mercantil. Lucía, que pertenecía a una familia ferroviaria, se graduó como Maestra Normal en 1966 y explicó su recorrido educativo,

El Colegio Nacional era mixto, varones y mujeres, yo hice hasta 3er. Año. y ahí, si vos querías estudiar de maestra te ibas al normal, al instituto o venías a Santa Fe. Y si querías seguir contabilidad, ibas al comercial en el mismo instituto. A la mañana estábamos las maestras y a la tarde el comercial, era mixto. Después estaban las escuelas fábricas, ahí eran todos varones. Lucía P., enfermera y docente de Laguna Paiva. Entrevista, agosto 2017.

Con esta oferta educativa, Paiva aseguraba a los jóvenes una salida laboral local, porque hasta el momento la ciudad de Santa Fe era el lugar más cercano para estudiar, muchas docentes y enfermeras viajaban de Laguna Paiva para estudiar o trabajar ahí. Algunas volvían a vivir a la localidad, pero otras trabajaban en la ciudad capital. Lucía luego de recibirse de Maestra Normal, viajaba diariamente a Santa Fe en el tren local que salía de la estación de Laguna Paiva, para ir trabajar en el comercio. Con los años, Lucía decidió estudiar enfermería en Santa Fe, radicarse ahí, trabajar y formar su familia.

La historia de Lucía por ejemplo, nos permite matizar este “destino manifiesto” de las mujeres de familia ferroviaria. Como explicamos al referirnos a las fotografías que

conservó su familia, ella es hija de ferroviario, su padre era Catango (peón de la cuadrilla de vía y obras), su madre era ama de casa y realizaba tareas domésticas para otras familias como por ejemplo, el lavado y planchado de la ropa y la limpieza. Tenía un hermano menor y una hermana mayor y vivían en el pueblo nuevo. Esto significaba que tenían condiciones de vida precarias, porque como dijimos antes, el pueblo nuevo tenía falencias en la infraestructura y en los servicios sanitarios a diferencia del pueblo viejo ubicado en la zona centro de la localidad. El sueldo de su padre era el único fijo y no era suficiente para mantener a la familia porque, en la jerarquía ferroviaria, el trabajo de catango era uno de los inferiores. Lucía no ejerció como maestra inmediatamente luego de que se recibió, sino que lo hizo muchos años después en Santa Fe. Cuando terminó el secundario trabajó como empleada de comercio en una tienda de ropa en Paiva y cuando el dueño estableció una sucursal en la ciudad capital ella decidió trabajar allí y viajar diariamente a Paiva en el tren local. En los años '70, Lucía se radicó en Santa Fe en una pensión y una compañera la animó a que estudie enfermería, porque era una carrera con amplia salida laboral que le podía permitir dejar el trabajo en la tienda de ropa. Como enfermera ejerció muchos años en la ciudad de Santa Fe adonde vive actualmente. No volvió a trabajar a Paiva. Ella nos dice que “probablemente a los hijos e hijas de ferroviarios que eran maquinistas o cambistas quizás tenían un privilegio, a esos ferroviarios se los veía como más”, la consideración a las diferencias internas de la clase y las repercusiones en el bienestar del hogar se traducían en esas representaciones sobre “ser hijo de”.

Las consideraciones sobre las familias ferroviarias, sus diferencias internas según el oficio y capacitación del jefe del hogar y las relaciones con el resto de la sociedad también marcaron la experiencia de Oscar C. en San Cristóbal. Su padre era catango

nosotros vivíamos en el ferrocarril, en la parte central del pueblo, el ferrocarril tenía una serie de casitas de baja calidad y albergaban a los catangos porque tenían que estar en alerta por si se descarrilaba el tren, preferían tenerlos cerca, y nosotros vivíamos con el asado, el fuego, y ¿viste? Las casas no eran muy lindas y te miraban como miramos una villa ahora, algo así, era la villa de aquella época y enfrente estaba la gente que tenían otra manera de vivir, que te miraban mal y hablaban mal de vos, viste, entonces ese distanciamiento yo lo viví de cerca. Yo quería jugar al básquet pero nunca pude entrar porque mi papá era catango yo

era el hijo del catango y ahí iban los hijos de los bancarios, de los profesores, rubios, y me encantaba jugar al básquet. Era muy marcada la sociedad. En el club social siempre estuvo esa gente, siempre se gestó una elite, la diferencia era comercial por ejemplo, vos ibas a comprar todo el mundo vivía del ferroviario porque era el grueso que cobraba y te pedían recibo de sueldo y era digamos normal pero a la vez te hacían sentir con un trato distinto, iba uno de la clase de ellos a comprar y no pedían nada. Oscar C. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Septiembre de 2020.¹⁴⁰

La constitución de los hogares ferroviarios en las localidades santafesinas y las características de las familias obreras se insertan en tramas sociales y de clase que dan cuenta de dinámicas no del todo armoniosas en la cotidianeidad. La caracterización de las viviendas y su ubicación según la necesidad del sistema ferroviario en disponer de la mano de obra para atender los problemas de funcionamiento de los trenes constituyó para Oscar C. las imágenes de su infancia desmitificando así la existencia de una sociedad sin conflictos, para él existían tensiones que se dirimían en la cotidianeidad y se trasladaban a diferentes escenarios de interacción. Entonces Oscar retoma la conformación de una marcada sociedad clasista cuando explica su experiencia de obrero ferroviario. Como hemos desarrollado anteriormente, era significativa la articulación entre la escuela técnica y los talleres, cuando algunos obreros decidieron estudiar en otros espacios educativos (para formarse como maestros por ejemplo) evidencian estas diferencias como constitutivas de la sociedad sancristobalense.¹⁴¹

¹⁴⁰ Oscar C. ingresó en la década de 1980 y formó parte de la agrupación de izquierda que militaba contra la lista oficial de la UF local. Desde ese lugar estuvo al frente de la comisión de festejos de la fiesta del ferroviario en la década de 1980.

¹⁴¹ Los testimonios de Lucía P. y Oscar C. manifiesta algunas reflexiones y testimonios diferentes al período de esplendor ferroviario y de aparente armonía social presente en los relatos de personas de mayor edad. El Colegio Nacional de San Cristóbal desde 1960 creó el magisterio mixto y desde 1971 se transformó en Instituto del profesorado.

4.3.3. *Las representaciones sobre las familias ferroviarias*

Nos vamos a ocupar de las representaciones y significados que sobre las familias ferroviarias han construido el Estado, la empresa ferroviaria y los sindicatos del riel. Históricamente las políticas empresariales de los ferrocarriles del Estado como también de las empresas de capitales extranjeros dirigieron beneficios para el hogar obrero interpelando a los trabajadores y sus familias como parte de un colectivo mayor. La conformación de las empresas ferroviarias desde comienzos del siglo XX sostenía el mensaje de que trabajar allí brindaba la posibilidad de convertirse en un buen padre de familia (Palermo, 2007, p.101). Entonces la empresa estatal en oportunidad de celebrar el día del ferroviario publicó una revista saludando y comunicándose con la “gran familia ferroviaria”¹⁴²destacando que su protagonista era sin dudas “el ferroviario”. Entonces por ejemplo se presentaron dos modelos de obreros que trabajaban en talleres Liniers y quienes habían elaborado una herramienta novedosa, no solamente se destacaban sus condiciones relacionadas con las habilidades del oficio sino que se trataba de padres y maridos, mencionando sus edades, estado civil, cantidad de hijos y nietos. A continuación se destacaba la acción de un ferroviario que había intervenido en una incendio, al respecto se resaltaba la frase “He criado a mis hijos con el pan del ferrocarril” y la nota se titula “Esposo, padre, abuelo... y además héroe”.¹⁴³ En estas notas se presenta a los trabajadores no solamente en clave de sus saberes sino como miembros de una familia y destacando sus roles de género. En la misma revista, se hace lugar a un homenaje a las mujeres, y como se trataba del día del ferroviario se exponía que “al ferrocarril está adherida a lo largo de los miles de kilómetros de todas las líneas, una protagonista activa y esencial: su familia, cuyo eje central es sin duda alguna, la mujer del ferroviario, la madre ferroviaria [...] que es puntal del hogar ferroviario, y que aunque no trabaja en el ferrocarril, pertenece al ferrocarril, lo integra y le da, generalmente, a través de su abnegado apego a su hombre, toda su vida y lo mejor de su vida [...]”. Redunda la imagen de la mujer compañera del varón que recibe por extensión la identidad ferroviaria, se naturaliza la idea de que la mujer no trabaja en el

¹⁴²Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Número Homenaje Día del Ferroviario. Año 1970 (Edición Especial). Sin números de páginas.

¹⁴³Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Número Homenaje Día del Ferroviario. Año 1970 (Edición Especial)

sistema ferroviario lo que de alguna manera contradice la misma publicación que en páginas siguientes reconoce a las mujeres que se desempeñaban en el centro de cómputos y como azafatas.¹⁴⁴ En la publicación de Ferrocarriles Argentinos “hay un privilegio por narrar las experiencias de trabajadoras con niveles educativos elevados y/o a imagen de las clases medias. No se advirtió referencia alguna a quienes se desempeñaron en otros sectores del ferrocarril —tal vez menos modernos, de acuerdo con esta mirada— como las guardabarreras o las encargadas de limpieza, por ejemplo.” (Godoy, 2021, p.301).

Se sobredimensionaba a la mujer en el hogar y se agregaba un aspecto significativo que atañía a la ocupación doméstica de las esposas- madres que tenían que desarmar y rearmar el hogar cuando sus esposos se trasladaban como resultado de los movimientos en sus trabajos. Entonces, las mujeres debían “solucionar, en muchas ocasiones el problema de la educación de los chicos, que en cuanto crecen y abandonan “la primaria” necesitan ya el escenario más vasto y más completo de una población donde funcionen colegios nacionales, escuelas técnicas o liceos de señoritas”. Entonces, podemos considerar que para la descripción de los varones y de las mujeres-esposas se prioriza el escenario de la familia obrera que se completa con ilustraciones infantiles, cuentos, canciones y actividades del “1er. Suplemento infantil escrito, dibujado y puesto en marcha en ten de broma”. Se percibe una armonía social y familiar en los mensajes y notas que la empresa transmitía al personal, no solamente se plantean temas propios del trabajo ferroviario y del desempeño de los ferroviarios en los mismos destacando casos ejemplo sino que se pretendía trasladar esos valores morales a los espacios domésticos donde los trabajadores transcurrían sus días.

Los sindicatos ferroviarios de La Unión Ferroviaria y La Fraternidad dirigieron mensajes y destinaron secciones en la prensa a todos los actores del ámbito doméstico, el hogar primario del trabajador aparecía en diálogo con la familia gremial. La prioridad

¹⁴⁴ Para Godoy (2021) “Esta mujer como protagonista de primer rango, tal como refería Ferrocarriles Argentinos, se corresponde con el modelo de mujer moderna, independiente y profesional vinculado al perfil de clase media. Ellas, las azafatas y personal del Centro de Cómputos, eran un factor modernizante que la empresa parecía necesitar; de allí su esfuerzo por destacarlas, valorarlas y convertirlas en una imagen de los ferrocarriles modernos que el país requería (...) todo ello coexistía con un conjunto de características que eran consideradas esencialmente femeninas tales como la atención a niños y damas, la modestia, la belleza y la sonrisa”.(p.302)

de interpelación fueron los momentos de huelga, de lucha, la que se convertía en una lucha familiar ferroviaria, como analizaremos precisamente sobre 1961. La apelación a los roles de madres, esposas privilegiaba el perfil de la comunicación dirigida a las mujeres que forman parte de la familia de los varones quienes se conforman como los proveedores de los hogares. No encontramos en los ejemplares consultados menciones a las mujeres ferroviarias quienes pertenecían a la Unión Ferroviaria y como explicamos anteriormente se ocupaban principalmente de las tareas administrativas.

En este sentido, los documentos que aparecen en las revistas sobre las demandas de actualización del salario familiar, por ejemplo, dan cuenta de un asidero de publicaciones priorizando la vida diaria de los hogares obreros, lo mismo ocurría con las actualizaciones sobre los planes de vivienda, colonia de vacaciones, gestionados por las entidades sindicales¹⁴⁵. También, los momentos de celebraciones festivas o recordatorios que se publicaban en las revistas se relacionaban con nacimientos, matrimonios, jubilaciones y fallecimientos en los que se saludaba a la familia del obrero y se acompañaba frente a las alegrías o tristezas de los sucesos. En el caso de los fallecimientos de los obreros en actividad el sostenimiento de la familia y de la viuda formaba parte de una responsabilidad sindical y empresarial, la asistencia económica y en algunas ocasiones laboral a los deudos colocaba a la familia como espacio social privilegiado que se reconocía parte constitutiva del trabajador. También, las despedidas por jubilaciones merecían un reconocimiento de antigüedad y de trayectoria que se acompañaba con discursos que apelaban a la existencia entre los compañeros de trabajo de una gran familia.

Con respecto a la cotidianeidad de los hogares El Obrero ferroviario, entregaba la “Página del Hogar” con consejos útiles para el cuidado de los niños, para la preparación de alimentos, para el combate de enfermedades y además, actividades lúdicas y fragmentos de textos literarios al final de los ejemplares.

Las representaciones que sobre los significados de familia hemos revisado tienden a abonar una definición de familia estereotipada, modelizada según el trabajo productivo de los varones fuera del hogar legitimando la división sexual del trabajo. Esa

¹⁴⁵ Las revistas El obrero ferroviario perteneciente a la Unión Ferroviaria y la Revista La Fraternidad perteneciente al gremio de maquinistas y foguistas, en sus ejemplares consultados de mayo a diciembre de 1961 tratan estos temas que tienen que ver con la integración de la familia del obrero a las reivindicaciones colectivas de la familia ferroviaria.

organización social no suponía una armonía familiar sino que pudimos indagar en las tensiones y conflictos que aparecían sobre todo en los testimonios de mujeres que reflexionan sobre sus prácticas cotidianas en los momentos del empleo masculino. También, las experiencias laborales de las mujeres que transitaron derroteros diferentes a “lo que se esperaba para las esposas e hijas” nos permitieron tensionar esas tramas. En las últimas décadas del siglo XX la configuración social quedó resquebrajada por el impacto de las políticas antiferroviarias y redefinidas en función de otra dinámica comunal. Esto permite reforzar a noción de que el varón es el articulador de la imagen de familia ferroviaria. La figura del varón desempleado y la desarticulación de la reproducción de mano de obra en los hogares para el centro laboral ahora cerrado desarmó la división sexual del trabajo necesaria históricamente para explicar el funcionamiento de las familias en las comunidades ferroviarias.

4.4. Sociabilidad en las comunidades ferroviarias santafesinas.

Partimos del supuesto según el cual no se trata de pensar en las dinámicas de las familias obreras al interior de los hogares sino en situar las tramas de relaciones en el plano comunitario. La sociabilidad ferroviaria supone indagar en la territorialidad transitada por los sujetos individuales y colectivos que configuran espacios de encuentro, de intervención pública y que trascienden como maneras de percibir la existencia de la comunidad.

Una escena pública, una reunión de despedida, un evento festivo al que concurren familias ferroviarias es recreado desde la mirada de un niño:

De las despedidas de familiares, amigos del club Talleres, de la Liga Sancristobalense de fútbol, de los vecinos, la mejor fue sin duda la de los ferroviarios del galpón de Cargas, donde mi viejo era capataz, padre, amigo y, en ocasiones, hermano. Llegaron con las manos llenas de recuerdos y nomeolvides, con sus familias. Mi viejo no lo esperaba. Una despedida, sí. Era lo previsible. Pero no tanto afecto, tanta tristeza porque se les iba don Porfirio. Nunca lo vi lagrimear tanto. No tomó una gota de vino. Eso sí, cuando se fueron, solo en el medio de la galería, se tomó todo. Mi vieja nos arreó a dormir y lo dejó como él quería estar, rumiando, en silencio. Así también era la vida errante de algunos ferroviarios, nómades del riel. Sólo los anclaba la estabilidad de la familia. Cena, Juan Carlos (1998).¹⁴⁶

Lo que se relata da cuenta de la figura del varón proveedor en su hogar, atravesado por las emociones correspondientes a despedirse del trabajo y de su comunidad, de las instituciones de las que formó parte y de las relaciones que sostuvo (familia, club, amigos, vecinos, compañeros de trabajo). Posiblemente este recuerdo tenga relación con la publicación que en 1942 exponía la revista *El Terruño* de San Cristóbal, “Actualidad: Aún suena el eco del pito anunciando la salida de los trabajadores de los Talleres del Ferrocarril cuando se mezcla alegre en el espacio el sonido armonioso de las campanas

¹⁴⁶ El autor recupera la historia de su padre y los diferentes lugares en los que vivió a partir del traslado de su padre en sus tareas en el ferrocarril.

de los colegios, y tras ellos... niños y hombres (expresiones progresivas de la vida...Aspiraciones, inteligencia, músculos) confundiendo en presurosas caravanas, blancos los guardapolvos, azules los mamelucos; promesa y vida de nuestra ciudad”¹⁴⁷

El dinamismo de la comunidad asociado al trabajo y la educación simbolizando una armonía social y una relación invariante entre los niños y los hombres, quienes se educan para el trabajo ferroviario, símbolo de progreso de la ciudad. ¿Qué tanto peso tiene el trabajo ferroviario en la definición de una cultura y de una comunidad? Parece haber claros indicios de que en el trabajo se producen costumbres, signos de identidad, valores y tradiciones que desde ahí impregnan otras esferas de la vida social (Reygadas, 2002). El trabajo, la organización sindical, la vida cotidiana dan cuenta de una cultura del trabajo que repercute, que influye y produce efectos en la sociedad.

En Paiva, la vida cotidiana transitaba por un paisaje urbano signado por elementos ferroviarios que caracterizaban la dinámica del pueblo. La pasarela, el paso a nivel y el cabín,¹⁴⁸ la plaza y la estación constituyeron la materialización de la vida entre las vías (Paúl, 2001). La pasarela y el paso a nivel fueron y son signos ferroviarios que marcan la distancia entre el denominado Pueblo Viejo – centro fundacional – y el Pueblo Nuevo – extensión urbana que se desarrolló entre 1940 y 1950. La plaza central del pueblo y la estación de trenes eran los lugares elegidos para realizar la tradicional “vuelta del perro”, caminata de jóvenes y parejas de diferentes edades que transitaban estos espacios típicos de la localidad. También, la salida a los cines y la asistencia a los bailes que se organizaban en clubes marcaban los rituales de ocio de los fines de semana. Estos lugares se completaban con el ritual particular que se observaba al fin de la jornada laboral en los talleres: “la salida de los operarios constituía todo un espectáculo cuando centenares de ellos ganaban, con sus clásicos uniformes azules, las calles de acceso a la principal fuente de trabajo que rápidamente comenzaban a transitar, a pie o montados en rústicas bicicletas, en busca de sus hogares”. (Paúl, 1998, p.9).

En San Cristóbal,

la estación, el depósito de locomotoras y el taller también dividían al pueblo. Los del lado de la estación y las oficinas del taller eran los

¹⁴⁷ Revista El Terruño, 30 de agosto de 1942. San Cristóbal. Archivo Osvaldo Giussani.

¹⁴⁸ Cabín de guardabarreras refiere a las cabinas de señaleros y guardabarreras que se encuentran en el paso nivel.

cogotudos. El banco, el club social, el club Talleres San Cristóbal, el cine ‘XX de setiembre’, la cooperativa de consumo ferroviaria y la estatua e San Martín sin caballo (no alcanzó la plata para el matungo). Broncas de un lado y del otro. Si ibas a chupar de este lado, no podías ir del otro. Así era la cosa (Cena, 1998, p.57).

El relato exhibe ciertos significados que tenían lugares, sujetos, prácticas para un hijo de ferroviario y las formas en las que se daba ese juego de la sociabilidad, en el que es necesario pensar en las formalidades como también en las informalidades de la misma. (Caldo y Fernández, 2008).

Todas estas imágenes de la vida cotidiana constituyen escenas donde los sujetos interaccionan en estos espacios, es decir, el espacio no es solo una delimitación geográfica sino que existe como espacio habitado, al decir de Milton Santos (1996) “como el conjunto indisociable del que participan, por un lado, cierta disposición de objetos geográficos, objetos naturales y objetos sociales, y por otro, la vida que los llena y anima, la sociedad en movimiento” (p.28). Nos interesa entonces abordar los lugares, las formas y las prácticas de las manifestaciones de sociabilidad de los sujetos (Navarro, 2006), entendiendo a la sociabilidad como una herramienta de análisis de las experiencias sociales en esos espacios habitados, construidos por los trabajadores y sus familias, de sus prácticas cotidianas, ociosas, educativas, sindicales que daban cuenta de sus intereses de clase, de sus necesidades, de sus formas de expresión como parte de un colectivo de trabajadores. Por eso, acordamos con Sandra Fernández (2006,) que la sociabilidad tanto formal como informal

necesita una trama que la sostenga [...] que proviene de la densa red de relaciones sociales que afecta a todos los involucrados y permite la circulación de bienes y servicios”, así las formas de relación que se crean, fueran múltiples y diversas, cuentan con un componente de clase y de género que regula los vínculos (p. 10).

Cuando reconstruimos esa dinámica social de Laguna Paiva, nos encontramos con el lugar protagónico de la Biblioteca Popular Juan Bautista Alberdi, creada en 1925, y de su publicación Revista Guión. Las comisiones directivas de los primeros 30 años de la biblioteca estuvieron compuestas por inmigrantes y trabajadores ferroviarios. La

inmigración fue importante en Paiva no solo llegaron personas para trabajar las tierras y en el ferrocarril sino también docentes, como, por ejemplo Leandro Fuentes que fue el primer maestro del pueblo y presidente de la Comisión de Fomento. La educación primaria tuvo un rol protagónico en la localidad, porque antes de que se funde el pueblo en 1913 la creación de la escuela era un hecho consumado. La población escolar debió ser numerosa como para justificar la apertura de la institución educativa en el lugar. La Biblioteca Popular Juan Bautista Alberdi al tener casa propia contaba con muchos libros donados, diferentes espacios para la realización de actividades culturales y una propuesta artística variada. Por ejemplo, el diario La Nación apuntaba¹⁴⁹, en 1949:

existe algo importante en Laguna Paiva. No es el esfuerzo del músculo, el trajinar de los talleres ni la suma de salarios. Es una biblioteca, una biblioteca de pueblo, con lectores [...] Pequeños lectores, ensimismados en el seguimiento de sus héroes a través de aventuras fabulosas. Más tarde llegarán hombres trabajadores para reanudar su amistad con los libros. El hallazgo nos reconcilia con el medio ambiente. Laguna Paiva, sus hombres, sus niños, han aprendido a embellecer sus horas.

Este relato rescata de manera romántica el sentido que tenían los libros en un pueblo que parecía dedicado exclusivamente al trabajo. La lectura en los niños puede deberse a que la educación primaria estaba arraigada como dijimos antes. El obrero que vuelve de los talleres y se dedica a leer, o a realizar actividades culturales da cuenta de otros parámetros de sociabilidad construida fuera del lugar de trabajo, pero entre los trabajadores con algunos intereses que parecen contrastar con la imagen de trabajador cansado, burdo, sucio que puede imperar en el imaginario colectivo al tratarse de un trabajo ferroviario que tenía falencias en salubridad. Lilia N. recuerda que

amé la biblioteca desde los 4 años, porque en aquel tiempo se hacían dos turnos en el ferrocarril, salían a las 12 del mediodía y a las 14 entraban hasta las 18, él salía, se bañaba, tomaba unos mates y nuestra salida de

¹⁴⁹Diario La Nación, 1949. La noticia que está recuperada en:

http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Historia/imagenes/lanacion_octubre1949.jpg

acceso: agosto 2022.

toda la familia era venir a la biblioteca, nosotros con mis primos jugábamos al ajedrez y ellos ensayaban las obras de teatro. Lilia N. docente de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, Febrero de 2021.

La localidad paivense producía una dinámica social donde la lógica de la vecindad imperaba y, la biblioteca fue el resultado de un emprendimiento común, de sujetos diferentes no de un colectivo homogéneo ya que las actividades y producciones que se realizaron atravesaron variados temas de interés para un público amplio. La biblioteca convocó a un público variado, desde funcionarios y personas de la élite local hasta personas de los sectores populares que se reunían con diferentes fines atraídos por los eventos que la biblioteca organizaba y que las páginas de la Revista Guión pregonaban. Realizaban torneos de ajedrez, actos conmemorativos de las fechas patrias, jornadas literarias, entre otras actividades. Teresa considera que la biblioteca era su segundo hogar porque era socia y realizaba todas las actividades posibles, “era un espacio de unión cultural”. Teresa S. docente de Laguna Paiva. Entrevista telefónica personal. Agosto de 2020.

La Revista Guión evidenciaba un interés por la escritura de textos con temas que iban desde la ciencia, arte, literatura, interés general e informaciones de la localidad paivense. Podemos advertir la referencia constante al pueblo ferroviario, al obrero como baluarte del crecimiento de la localidad. El Jefe de Redacción, Luciano Atienza, se dirigía a los lectores de la revista desde la biblioteca que “había nacido al calor de las inquietudes de un pueblo de trabajadores”¹⁵⁰ y que al cumplirse un aniversario de su creación en 1948 decía que “si nos detenemos a considerar su estado floreciente, la jerarquía que ha llegado a alcanzar y lo que ella representa para la cultura de nuestra población que no por ser eminentemente obrera piensa tan solo en la vida material, sino que tiene inquietudes superiores (como lo demuestra el movimiento diario de libros, las mesas de lectura casi siempre ocupadas y el público que colmando la capacidad del salón de actos concurre a las conferencias y recitales artísticos).¹⁵¹ Feliz Ario, uno de los ciudadanos que escribía en la revista, realizó, con cierta preocupación, un interesante comentario acerca del desarrollo de la economía local. Escribía que el dinero que los obreros cobraban, les permitía tener un buen nivel de vida, pero no existía una

¹⁵⁰Revista Guión, Laguna Paiva, 1948. Año 1, número 1, 31 de mayo. Tomo I, p.1

¹⁵¹ Revista Guión, Laguna Paiva, 1948. Año 1, número 1, 31 de mayo. Tomo I, p.10

preocupación por el ahorro para tiempos de escasez: “Bares y confiterías, salas de espectáculos y lugares de esparcimiento, dan una sensación de holgura y bienestar”. El autor de la nota recuperaba la importancia de las instituciones privadas y personas que realizaban el trabajo de protección social para aquellos que no vivían del ferrocarril y se encontraban en situaciones de pobreza. Destacaba también que “Laguna Paiva solidaria con el dolor y la desgracia ajena, ha respondido siempre que se le ha hecho un llamado”.¹⁵² La revista visibilizaba las formas de comportamiento social aceptadas y esas que no correspondían al espíritu del pueblo con fuerte impronta inmigrante y que traía la cultura del trabajo como emblema de organización.

La vida sindical era muy importante para los trabajadores ferroviarios y sus familias,¹⁵³ no solo la cuestión gremial significaba interpelar al obrero como trabajador, sino que, como hemos explicado en el apartado anterior, las actividades sindicales abarcaban variadas propuestas culturales, educativas, sociales de más amplio alcance que se dirigieron a “la familia ferroviaria”, con todas las implicancias de las relaciones de género que eso suponía. Aquí es importante de considerar las sedes gremiales institucionalizando vínculos formales entre los afiliados, no solamente como espacios para la lucha por los derechos y transmisión de los problemas laborales sino también como generadores de prácticas de ocio, diversión, celebración extendidas a la familia obrera y articulada también con otras instituciones de las comunidades.

Entre los trabajadores, se realizaban jornadas deportivas, se conformaban equipos de fútbol que competían en torneos formalizados entre las diferentes localidades vecinas que tenían a los ferroviarios como su mano de obra más numerosa. Las jornadas deportivas y los festejos relacionados con el día del ferroviario fueron conformándose como espacios de sociabilidad para la familia obrera desde comienzos del siglo XX. Podemos entonces rastrear en la larga duración la reproducción de patrones de sociabilidad en las comunidades que dan cuenta de la importancia de ciertas prácticas, instituciones y actividades de ocio y de sociabilidad. Instituciones educativas, aquellas gestadas por inmigrantes como las sociedades Italiana y Española, los diversos clubes

¹⁵² Revista Guión, 1948, Año 1, número 7, 30 de noviembre. Tomo I. p.12.

¹⁵³Atendemos a los aportes de D’Uva y Palermo (2015) cuando plantean la necesidad de complejizar los abordajes sobre las organizaciones gremiales atendiendo a la vida sindical, poner el foco en prácticas y discursos de la cotidianeidad de la sociabilidad transitada por los ferroviarios y sus familias.

sociales, las iglesias, actores de diferentes sectores y clases transitaban por los espacios de las comunidades. Para Carlos L. en San Cristóbal convivían intereses de una sociedad de clases muy enfrentada pero a diferencia de otras zonas cercanas e integrantes de la región agrícola del litoral el ferrocarril con su desarrollo industrial le otorgaba a la localidad un “perfil muy de ciudad con respecto a lo que era la gente que vivía del campo, acá tenía una impronta de gente que sabía soldar, carpintería, había un perfil industrial y forma un contraste”(Carlos L. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista personal telefónica, septiembre de 2020).

Como hemos explicado, el empleo ferroviario era considerado prestigioso y prevalecía el “orgullo” de pertenecer al colectivo del riel y a los oficios de legitimación social, “sea donde fueran destinados los ferroviarios contaban con una matriz de pertenencia simbólica desde la cual reinventar sus relaciones laborales, amistosas, afectivas y militantes en otros parajes” (Raices, 2010, p. 150). Encuentros deportivos, encuentros laborales y traslado de personal a las diferentes dependencias del sistema ferroviario según las demandas y convocatorias de la empresa formaban parte del tránsito y la construcción de vínculos entre los ferroviarios. Además los sindicatos convocaban a sus afiliados y familias a las colonias de vacaciones y eso significaba la organización de viajes colectivos provocando intercambios entre ferroviarios de diferentes regiones del país.

4.4.1. Las fiestas de los ferroviarios

Las conmemoraciones organizadas desde los sindicatos históricamente reprodujeron determinados componentes asociados a valores pregonados por el ferrocarril y a modelos de comportamiento que los ferroviarios premiaban en sus actos. La fecha del 30 de agosto, se conmemoró históricamente en las localidades como el Día del Ferroviario,¹⁵⁴ y en las décadas de 1970 y 1980 esa fecha se celebró mediante fiestas provinciales y nacionales. Los ferroviarios festejaban su día, organizaban asados generalmente entre los trabajadores en los sindicatos, clubes y hasta incluso dentro del

¹⁵⁴Con respecto al calendario de festejos podemos decir que existen dos fechas el 30 de agosto de 1857 en la ciudad de Buenos Aires se inauguró el viaje de la locomotora La Porteña, conmemorando esa fecha se estableció el día del ferrocarril. Mientras que el 1 de marzo se conmemora el día del ferroviario con relación al 1 de marzo de 1948 cuando el gobierno peronista nacionalizó el sistema ferroviario.

predio laboral. La camaradería es un concepto que articulaba las descripciones de estas jornadas festivas. Sus familias asistían a los almuerzos cuando los mismos eran gestionados desde las bases, es decir, los actos oficiales eran asunto de las autoridades empresariales y las jefaturas. Las diferentes maneras de socialización en torno a la celebración de esa fecha fue registrada por la prensa local y sindical.

Comenzamos a conocer sobre la organización de fiestas “del ferroviario” en las décadas de 1970 y 1980. En Laguna Paiva la primera edición de la fiesta fue en 1976, la plaza Reynaldo Cullen de la ciudad paivense se vistió de fiesta para articular fuerzas en pos de mostrar que existía una problemática ferroviaria que preocupaba a los habitantes locales y entonces apareció la denominación Paiva “Ciudad del Riel”¹⁵⁵. En 1981 con un decreto provincial y un documento del Ministerio de Turismo de la Nación, la fiesta se declaró provincial y nacional,

la Comisión Permanente de Festejos solicita se designe a la ciudad de Laguna Paiva, provincia de Santa Fe, como sede de la Fiesta Nacional del Ferroviario; que la trascendencia y jerarquía alcanzadas por este acontecimiento lo convierten en uno de los festejos turísticos de mayor relevancia; que han sido cumplimentados los requisitos establecidos por la resolución N° 142/79 para el otorgamiento del carácter de fiesta nacional a dicho acontecimiento. Por ello, el subsecretario de Turismo resuelve: Artículo 1º) Declárase a la ciudad de Laguna Paiva, provincia de Santa Fe, sede de la Fiesta Nacional del Ferroviario, cuya celebración se llevará a cabo el 30 de agosto; artículo 2º) A partir de la fecha se autoriza la realización sucesiva, en forma anual, de este acontecimiento; artículo 3º) La Dirección de Turismo de la provincia de Santa Fe asumirá la responsabilidad y el control de esta celebración, debiendo comunicar cualquier modificación que se produzca, en cuanto a cambio de sede, fecha de celebración, como postergación y/o anulación de esta fiesta nacional; artículo 4º) Establece que la Dirección de Turismo de la provincia de Santa Fe y la Comisión Permanente de Festejos de Laguna

¹⁵⁵Relato de Cristina Mix para el periódico regional El Santafesino, Historias de vida de Laguna Paiva, recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Historia/historiasdevida/lafiestadelferoviario.htm>

Paiva serán los responsables de la programación y ejecución de los actos celebrados ¹⁵⁶

La fiesta se desarrollaba en la plaza central de la ciudad en el mes de octubre o noviembre pero desde el mes de agosto (mes del ferroviario) se organizaban actividades varias que tenían como protagonistas no solamente a los ferroviarios sino a todas las instituciones y a la comunidad. Encuentros literarios, carreras de bicicletas, reuniones de los obreros fuera de su horario laboral para gestionar las tareas de la fiesta en la que se elegían reinas y princesas. La escuela técnica N° 1 construía una estatuilla de bronce que se entregaba como premio a los reconocimientos en las jornadas festivas, el "Ferroviario de Bronce". El objeto destacaba el cuerpo desnudo del varón ferroviario y se entregaba como premio a la trayectoria de trabajadores que se jubilaban o como recuerdo a las figuras artísticas nacionales que actuaban en las ediciones de la fiesta.

En San Cristóbal la fiesta del ferroviario también tuvo eco y realización. En el contexto de la década de 1970 y como parte de las acciones de integrantes del taller local y autoridades municipales es que se conforma una comisión para organizar los festejos del día del ferroviario. Al igual que en Laguna Paiva pero con una preocupación mayor por el cierre de la fuente laboral en 1978 es que empleados del taller organizan una comisión con el objetivo de realizar actos y celebraciones a raíz del día del ferroviario. Se invitaban a las autoridades de la empresa, liderada por civiles y militares como también a autoridades del gobierno nacional. Con el apoyo de la intendencia y demás instituciones locales se inauguró una plazoleta, se realizó una visita por los talleres para las autoridades y se organizó la fiesta.¹⁵⁷ Griselda C. explica que "las mujeres siempre estábamos en las comisiones de festejos, siempre estábamos para la organización, para el evento todo lo que sea arregles florales, se elegía la reina del ferroviario un montón de cosas" (Griselda C. trabajadora ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020), pero los reconocimientos al personal que se dieron en esos años no las tenían como protagonistas. Al igual que el Paiva el eje estaba puesto en el ferroviario varón,

¹⁵⁶Documento firmado por el subsecretario de Turismo de la Nación Heguy del 21 de agosto de 1981. Recuperado de

<http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazacentral/fiestanacionalferroviario.htm>

¹⁵⁷Sobre las cuestiones referidas a la situación de los talleres sancristobalenses en 1978 profundizaremos en la tercera parte.

destacando valores masculinos de la profesión más dura, remarcando el trabajo en los talleres y sobretodo honrando a quienes se jubilaban. Las reinas elegidas en ambas localidades por jurados masculinos apostaban la belleza a la celebración, pero su participación no tenía ninguna relación con el empleo ferroviario femenino existente en la empresa del riel.¹⁵⁸ Entonces, “La belleza femenina coronaba el éxito productivo de miles de personas a los que en el lenguaje de la época se identificaba con el universal masculino de trabajadores y empresarios” (Lobato, 2005, p.11), las mujeres candidatas a reinas provenían de localidades vecinas representando instituciones variadas, en muchas oportunidades eran menores de edad y no necesariamente pertenecían a familia ferroviaria.¹⁵⁹

En 1980 en los talleres ingresaron jóvenes técnicos, que pertenecen a diferentes espacios políticos, mayoritariamente del Partido Intransigente, para Carlos L.

fue un choque generacional y también creíamos que el tema del gremio tenía que tener otras cuestiones. La defensa de la fuente de trabajo con respecto a la derivación de empresas privadas, tenía que ver con la democracia adentro, la Unión Ferroviaria era cerrada, protestábamos contra eso, contra el tema de la seguridad industrial y veíamos que el gremio era decorativo acompañando el proceso nacional. Queríamos tener un protagonismo central en la ciudad, nosotros quisimos protagonizar ese vuelco y ganamos la fiesta del ferroviario la disputamos con otro sector

¹⁵⁸En las revistas de La Fraternidad correspondientes a los años 1961 y 1962 pudimos observar que la celebración del Aniversario del gremio de maquinistas y foguistas también contaba con elección de reina y princesa. Se presentan las notas a las características de los festejos en las seccionales con imágenes que coinciden en reuniones de varones y en los actos de coronación de reinas. No obstante, en las comisiones de las fiestas del ferroviario de las comunidades en las décadas de 1970 y 1980 que estudiamos sus integrantes varones pertenecían a la Unión Ferroviaria y a La Fraternidad.

¹⁵⁹Se dispone de material audiovisual confeccionado por la comisión de festejo de la fiesta del ferroviario de 1989. Allí podemos encontrar imágenes y notas realizadas a las participantes y candidatas

a

reina:

<https://www.youtube.com/watch?v=VC1Y2P6sXm8&t=15s>
<https://www.youtube.com/watch?v=MnGqUttcfQ&t=911s>

ligado al partido demócrata progresista. Carlos L. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Agosto 2020.¹⁶⁰

Los festejos del ferroviario fueron tomados por estos obreros jóvenes para poner en discusión las maneras de representación de “la familia ferroviaria”. Para Cesar R. la formación de un grupo joven entre su ingreso en 1980 y 1989 se convirtió en una posibilidad de concientizar sobre la defensa del taller,

nosotros veíamos que hacían nada más que un torneo de fútbol y un torneo de básquet donde participaba la gente más joven viste, entonces ya el operario más viejo no tenía este, no quería participar. Entonces cuando a nosotros nos invitaron para hacer algo dentro de la comisión ferroviaria de festejos del ferrocarril nos invitaron a hacer una subcomisión de deportes y se nos ocurrió la idea de hacer torneo de cartas, a hacer torneos de bochas, a hacer torneo de damas, de ajedrez, y obligar la participación de que tenía que haber un joven y un adulto mayor digamos, es decir, un joven menor de 40 y uno mayor de 50 eheheh que se yo por ahí juegos lúdicos, también ¿viste?, la carrera de la cuchara con el huevo. ¿Cuál era la intención? Acercar a la gente grande y la gente grande iba a acercar a sus familias ese día, hacer una jornada donde participe toda la familia. Porque se reducía nada más a un torneo de fútbol, básquet y bochas y nada más y se hacía a la noche y a veces la familia se quedaba en la casa. En cuanto a la cena también se jugaba al pool y bueno, este, utilizamos todos los bares y clubes de bochas se creó un ambiente digamos y creíamos que a través de juego podíamos concientizar y despertar esa conciencia de defensa del taller y de recuperar ese sentimiento que por ahí estaba adormecido ¿viste? organizamos la fiesta de todos que hicimos una carpa gigante en la entrada al taller, en la calle, había un baldío grande para 5mil personas, nosotros le llamamos la “Fiesta de todos”, fue lo que

¹⁶⁰ Carlos L. y Cesar R. formaron parte de la generación de obreros jóvenes que ingresaron a los talleres en 1980 y su militancia gremial y partidaria suponía romper la hegemonía de la lista oficial de la UF desde el Partido Intransigente. Trabajaron en el ferrocarril hasta su cierre en 1994.

nosotros habíamos querido lograr despertar ese sentimiento de que el ferrocarril les pertenecía a todos los sancristobalenses que iba más allá de la familia ferroviaria. Cesar R. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Agosto 2020.

La fiesta se sostuvo entre 1978 y 1989, con diferentes actividades se convirtió en un evento masivo, dirigido a visibilizar las características industriales y laborales de la localidad, a recibir autoridades. No solamente los directivos de la empresa sino la presencia de legisladores nacionales y provinciales, de los ejecutivos provincial y municipal. Las fuerzas políticas de la región se convocaban en estos espacios festivos en Paiva y San Cristóbal atentos a un repertorio de actividades que recuperaban reconocimientos locales y acciones concretas que destacaban la impronta del ferrocarril en la comunidad. Además la organización de los festejos tensionaba las maneras de concebir aquello que una comunidad debía celebrar y quiénes eran los participantes. Posiblemente el contexto político y económico nacional colaboraba en motorizar celebraciones que para muchos tenían un sentido político no solamente ocioso. Como venimos planteando en esta tesis las medidas de racionalización de 1961 abren un conjunto de medidas que colocan al ferrocarril en la agenda política y social no necesariamente recuperando el prestigio del medio de transporte y de sus trabajadores sino alimentando la crítica y destacando los problemas del sistema. Entonces socialmente por un lado, las comunidades van a presentar diferentes formas de acción en pos de instalar la defensa de su fuente laboral y por otro, la lógica antiferroviaria y privatista alimentó escenarios de festejos de un ferrocarril en crisis.

4.5. Las memorias sobre el trabajo ferroviario

El trabajo ferroviario en las comunidades fue un tema del recuerdo para nuestros entrevistados. Recuerdos asociados a las habilidades necesarias para el ingreso a las secciones de los talleres, otros referidos a la duración de la jornada laboral y a las situaciones cotidianas del tiempo compartido con los compañeros. Generalmente los varones enmarcan sus recuerdos en ciertos temas y problemas comunes, la importancia de la cualificación, la necesidad de conocer todas las secciones y partes del complejo sistema ferroviario dando cuenta de la antigüedad como un valor importante para edificar sus trayectorias laborales. El tiempo de trabajo productivo se presenta eje de sus vidas activas y sus recuerdos a otros trabajos se presentan solo en los casos donde el cierre de la fuente laboral provocó su salida del taller y otros destinos. El reconocimiento a que el trabajo ferroviario se heredaba, se transmitía articula los relatos de hijos de ferroviarios hablando sobre sus padres y abuelos.

Sobresalen valores asociados a la masculinidad, a la valentía, al honor y dignidad y el trabajo se erige como el medio para conseguir el bienestar del hogar. No obstante, no se explica la composición de sus hogares como algo significativo en sus relatos, las marcas temporales en sus mismos tienen que ver con el ingreso al empleo, los ascensos, cesantías, conflictos laborales y cierre de la fuente laboral.

Los recuerdos que las mujeres tienen del trabajo ferroviario transitan temas y problemas diferentes a los de los varones. Sus ingresos son momentos de anormalidad, no se esperaba que las mujeres formen parte de los espacios laborales. Entonces la construcción de sus trayectorias laborales está atravesada por situaciones de incomodidad frente a las prácticas cotidianas de los varones.

Explican que cuando quedaron sin empleo por el cierre sus experiencias les permitieron reinsertarse más fácilmente que sus compañeros varones en otras actividades laborales. En sus relatos, se percibe una identificación con el ferrocarril como un espacio laboral significativo en sus vidas pero no pueden recurrir a la reproducción generacional a la que apelan los varones cuando construyen sus relatos. Las mujeres tenían familia ferroviaria, algunas de ellas trabajaron con sus padres pero sus memorias no reconocen una continuidad en el oficio como lo hacen los varones, sus actividades administrativas constituyen prácticas diferentes a las recorridas la mayoría masculina¹⁶¹.

¹⁶¹Incluso los varones que ocupaban cargos administrativos antes habían transitado por las

Todos estos recuerdos compartidos se dispararon mediante las entrevistas, convertidas en fuentes nos permiten comprender más acabadamente aquello que es el trabajo ferroviario. Género y experiencia son conceptos ordenadores desde los que explicar las prácticas laborales masculinas y femeninas (Cano y Radkau, 1989; Pasquali, 2013).

Existe un aspecto que enlaza las memorias masculinas y femeninas sobre el trabajo ferroviario y es la identidad. Las memorias se esfuerzan en darle un sentido al pasado según el presente en el que se encuentran. Pero esa identidad individual se enmarca socialmente en una identidad colectiva a partir del cierre de los 90. La coyuntura es resaltada en los relatos como un momento traumático en el que revalorizar la primacía de una identidad ferroviaria común que se erige por encima del trabajo. Nuestras entrevistas realizadas luego de las fechas de cierre se presentan como el presente desde el que se narran los recuerdos. Por lo tanto, la recurrencia a elementos comunes, de referencia que permita recrear una identidad singular pero colectiva para anclar los testimonios genera un vocabulario común presente entre las geografías de las comunidades ferroviarias.

Funcione o se cierre la fuente laboral la identidad a la que apelan los y las trabajadores de las comunidades se ancla en la misma comunidad. Compartimos entonces que “esa “localización” compartida en el espacio social sería lo que llevaría a los individuos a dar respuestas compartidas a problemas existenciales comunes” (Tornay y Vega, 2009, p. 59). Y las respuestas en nuestras comunidades a cómo explicar el pasado ferroviario, a cómo dar cuenta de la importancia del trabajo en el ferrocarril se relacionan por un lado con la materialidad de los objetos y por otro con las subjetividades y emociones que se desprende del pasado. Entonces, “las coordenadas espaciales de la memoria son cruciales para el recordar individual y social; representan la grilla en la cual los recuerdos pueden localizarse y cartografiarse (James, 2004, p.150). El ferrocarril como objeto y los edificios laborales como los espacios materiales con los que dialogan las memorias. Todos los sujetos están interpelados por la crisis del sistema ferroviario entonces las diferentes generaciones que relatan sus experiencias convergen en reflexionar sobre el presente de cierre y escasa actividad ferroviaria. Consideramos entonces que la identidad ferroviaria no es un elemento que desaparece cuando el sujeto deja de trabajar en el ferrocarril. Camarero, Pozzi y Schneider (2001) sostienen que “Un obrero no deja de ser tal automáticamente cuando abandona la fábrica. Por el contrario,

secciones de los talleres.

mantiene criterios culturales, solidaridades, aspiraciones y relaciones sociales que tienen que ver con su historia pasada” (p. 203) el mantenimiento de estos criterios da cuenta de la compleja construcción de las identidades de la clase obrera. Estas memorias del trabajo se esfuerzan en explicar la importancia de la transmisión del oficio, de las experiencias acumuladas, de los saberes que los ferroviarios enseñaban a las nuevas generaciones y si eso coincidía con personas de la misma sangre se tejían lazos más personales entre los integrantes de las secciones del ferrocarril. Existen dos maneras de relatar ese pasado. Una manera es hacerlo para el historiador que investiga y pregunta, articulando una memoria que le permita a los y las trabajadoras explicar sus experiencias laborales en espacios ahora desmantelados. Otra manera, es hacerlo para la comunidad, articulando invocando un pasado en recursos, en determinadas expresiones artísticas como pinturas, poesías, monumentos, sitios de la memoria componen un abanico de maneras de decir y mostrar la identidad. Escritos personales, publicados en revistas, compartidos en espacios familiares, participantes de concursos versan sobre las memorias del trabajo y de los ferrocarriles emanados desde las comunidades.¹⁶² Se trata de relatos que destacan por un lado los paisajes ferroviarios y por otro las representaciones del trabajo obrero construidas no solamente y directamente por los obreros y las trabajadoras sino por los habitantes de las comunidades.

Irma M. escribió un poema “Se va la Locomotora”, en un fragmento expresa que

La llevan como “chatarra” inútil, solamente a morir. Quedará de ella una sola verdad, sublime que se llama Progreso, no el progreso contable sino de la vida toda de sueños, esperanzas... como no compartir tú pena compañero del riel, si fui ferroviaria en el taller aquel. Remozada salías a recorrer caminos, guiada por tus manos amigo conductor. Por ser mujer y madre de hijas, cuyo padre fue un viejo conductor, yo digo que el porvenir de un pueblo se amasa con perseverancia y fe¹⁶³.

¹⁶²Más adelante profundizaremos sobre las memorias de la huelga ferroviaria de 1961 y en el caso puntual de Paiva veremos un “estallido de memoria” y una apelación a la identidad ferroviaria desde el arte y la literatura. Nos parece que los momentos traumáticos como la huelga o el cierre movilizan las memorias.

¹⁶³Escrito “Se va la locomotora” de Irma Mendoza de Villar, Rosario, 2002. Archivo personal de la familia Mendoza Villar. Según el testimonio de Marcela Villar, hija de Irma, su madre se dedicó a la escritura literaria cuando se radicó en Rosario a fines de la década de 1990 hasta su

Jefa administrativa en Talleres San Cristóbal, madre de tres hijas y esposa de maquinista recupera la figura de la Locomotora como objeto de su memoria articulada con el varón conductor al que considera compañero ferroviario, la suerte de la locomotora como chatarra inútil corresponde a un contexto de crisis del ferrocarril en el que instala su “pena” junto a la del varón por su experiencia compartida de trabajo ferroviario. Su rol femenino y maternal se enlaza a su identidad ferroviaria. Más allá de la trayectoria individual de Irma que hemos podido reconstruir con fuentes escritas su poema apela a sus emociones asociadas a un objeto de recuerdo sobre el que escribe, pero esto es así porque ese objeto refiere a su experiencia social trabajadora.

Orlando Barrionuevo, ferroviario paivense escribió un texto que tituló “El tren de la vida”¹⁶⁴ en el que destaca aspectos cotidianos de su trabajo ferroviario, menciona y explica diferentes oficios que acompañaron su experiencia, su lenguaje es de nostalgia, de lejanía de una dinámica de la comunidad dominada por la armonía y la alegría, incluso la realidad de 1993, año singular en el cierre de la fuente laboral, es expresado como algo ajeno, dañino, que no interpela al obrero sobre las razones de ese presente. Dice,

Admítase expresar que, aún ante esta gran adversidad, hay un futuro esperanzador y optimista. Para concretarlo debemos entre todos, recuperar un durmiente, un riel, un tornillo, una locomotora, un farol, una campana, un silbato, un guarda, pasajeros, mercaderías, obreros, conductores, las flores de las estaciones... para arribar con permiso de la vía libre al ferrocarril de siempre.

Los objetos constitutivos de la experiencia propia son dirigidos a la comunidad en el texto. Los objetos son compañeros de la experiencia vital, marcan tránsitos, provocan emociones e inducen pensamientos (Turkle, 2007, p. 6 en Berg, 2019, p.149) y también comunican escenas del pasado común que repone una identidad previa y compartida donde Orlando inserta sus palabras.

fallecimiento. Su escrito corresponde a ese periodo.

¹⁶⁴Escrito ganador de un segundo premio de la categoría Estampas Anecdóticas que la revista Identidad de Laguna Paiva organizó en 1993, publicado Revista Identidad, Año 2 N°2, abril de 1993. Biblioteca Alberdi. Edición literaria especial. Obras premiadas.p.12-13.

Frente a la pregunta de ¿Enseguida te sentiste ferroviaria? Zulma trabajadora ferroviaria de San Cristóbal responde “ah, de alma, yo hasta ahora es una cosa que, ¡lo amo al ferrocarril!”. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

¿Es ese amor resultado de su experiencia laboral? O, ¿es el resultado de pertenecer a una familia ferroviaria y conocer los oficios de su padre? Las construcciones identitarias de los y las trabajadoras se anclan en diferentes elementos, en diferentes momentos históricos. ¿Cuándo se sienten ferroviarios/as? ¿Antes de ingresar el espacio laboral, durante su estadía o cuando salen del lugar de trabajo? Las comunidades ferroviarias son las que sostienen las existencias individuales, las que generan un sentido de referencia para situar las trayectorias laborales. El trabajo ferroviario ejercido por varones y mujeres es el medio para la agencia social, para explicar sus identidades, las que no solamente se sitúan en su experiencia de clase obrera sino de ferroviarios, una construcción devenida de la clase que se piensa simbólica y aglutinante de la comunidad y que también tiene una herencia generacional.

5. La huelga ferroviaria de 1961 en el espacio santafesino. Las comunidades en paro

En este capítulo nos ocuparemos de indagar en las características de la huelga nacional ferroviaria entendiendo que la misma constituyó un conflicto nodal en el derrotero del movimiento obrero ferroviario y que las medidas ferroviarias que se comenzaron a poner en discusión meses antes al comienzo del paro por tiempo indeterminado del 30 de octubre, alimentan concepciones sobre el sistema ferroviario argentino que se sostuvieron en el tiempo largo trascendiendo los 42 días de huelga. El momento de la huelga puede mostrarnos un cambio en la lógica de la cotidianeidad de las comunidades porque no se trata solamente de atender a los acontecimientos nacionales que guiaron el conflicto laboral sino también a las maneras en que el mismo se dirimió en los espacios de las comunidades convirtiéndose en un conflicto social. ¿Por qué y para qué es importante estudiar esta huelga? ¿Cómo contribuye su estudio a nuestra explicación de las comunidades ferroviarias?

Y vimos que en 1958 con Frondizi en la presidencia nacional los sindicatos del riel se organizaron para pedir aumento de salarios, mejora en la jubilaciones y pensiones y, además, acompañaron paros generales en contexto de crítica en alza a las políticas económicas que incrementaban la apertura de la economía, los embates contra el trabajo que se materializaron en diciembre de 1958 con el Plan de Estabilidad y Desarrollo con apoyo de entidades financieras internacionales. Estas políticas se acompañaron de una fuerte represión al movimiento obrero y la movilización militar con la aprobación del Plan CONINTES. Los ferroviarios no estuvieron ajenos a la coerción militar y existen abordajes sobre esos episodios en diferentes escenarios (Miravalles, 2013; Cena, 1998). Los tres años que los separan de la gran huelga de 1961 son suficientes para notar que como observa Miravalles (2013) para el caso de Bahía Blanca, “En los relatos de muchos ferroviarios la breve huelga de 1958, y la “huelga larga” de cuarenta y dos días de 1961 aparecen como un único suceso. A la distancia, ambas huelgas pueden ser leídas como resultado de una misma política; y tal vez por eso sus propios protagonistas tienden a resumirlas en un único episodio. Sin embargo, pasaron tres años entre una y otra, y las circunstancias que desencadenaron uno y otro conflicto fueron diferentes, así como también sus resultados inmediatos (p.266)”. En las comunidades que estudiamos las memorias obreras refieren directamente a la “gran huelga de 1961”. También debemos problematizar por qué los recuerdos son de 1961 y no de fines de los 50,

podemos pensar que las acciones que los pobladores de estas comunidades santafesinas realizaron en 1961 fueron más significativas para ser recordadas que las que pudieran haberse realizado antes, los paros de 1958 no trascendieron en el imaginario popular. Consideramos la importancia de atender a la coherencia de la memoria colectiva obrera (Portelli, 1989), la manera en que los acontecimientos considerados más significativos y traumáticos por los protagonistas representan procesos de construcción de la memoria colectiva a partir de relatos individuales que merecen analizarse y tensionarse con los relatos oficiales.

Cuando explicamos los detonantes del inicio del paro por tiempo indeterminado el 30 de octubre de 1961 nos referimos a causas mediatas e inmediatas que forman parte de políticas antiferroviarias sostenidas desde 1958 pero que iniciado 1961 se perfilan con mayor dureza y violencia. En 1961 había pasado otra cosa. Ya no se trataba de una lucha salarial. El recrudecimiento de las medidas de racionalización ferroviaria y el sostenimiento de prácticas de represión se instalaron en la agenda política en pos de atacar las fuentes laborales. Laguna Paiva había obtenido “fama” nacional y sindical y la provincia de Santa Fe se había erigido como un núcleo ferroviario combativo en esos 42 días de huelga. Fueron tiempos que pusieron a prueba la fuerza de la clase obrera y de las familias. Las agencias individuales y colectivas movilizadas en esos días orientan la búsqueda de las prácticas y formas de organización de las comunidades en tiempos de crisis social.

La referencia al ferrocarril como un “problema” fue una cuestión dominante no solo durante los 42 días de huelga sino desde mayo de 1961. Claro que también constituyó un “problema” que ocupó agenda política en el largo tiempo en el que sucedieron los procesos de privatización y cierre de los 90’. El investigador Muller (2018) advierte que el ferrocarril en Argentina constituyó una “cuestión”, es decir, el ferrocarril es un tema de debate recurrente en diferentes ámbitos con participantes que van desde “ciudadanos en general” hasta voceros de intereses concretos, el ferrocarril convoca entusiastas más que cualquier otro medio de transporte que se erigen en sus defensores. La “cuestión” se extiende entonces cuando el debate no se limita a un número acotado de personas iniciadas en el tema, sino que se disemina en el seno de la sociedad, y si bien esto no tiene porque interesar a una mayoría preponderante de los individuos, ella no reconoce límites en cuanto al involucramiento de personas interesadas. Fácilmente, entonces, una “cuestión” puede convertirse en un tema que integre la agenda de actores políticos (Muller, 2018, p.19).

Confeccionar políticas ferroviarias, generar medidas concretas y establecer argumentos tendientes a redefinir las características del sistema ferroviario en 1961 generaron diálogos y tensiones entre sindicatos, autoridades, trabajadores, periodistas y la sociedad en su conjunto. Diputados y senadores nacionales y provinciales hicieron espacio en sus agendas de sesiones para llevar opiniones, situaciones puntuales y preocupaciones sobre la suerte del ferrocarril en la vida de sus pueblos santafesinos. Se solicitaron pedidos de informe, se denunciaron actos represivos que evidenciaron la manera en que un conflicto laboral impactaba otras esferas y condicionaba el desarrollo de la vida social. Esta huelga ferroviaria fue acompañada por huelgas generales en diferentes jornadas entre octubre y noviembre de 1961. Elegir parar el trabajo para luchar es una manera que históricamente la clase obrera construyó y sostuvo para enfrentar al capital. ¿Para quienes son las huelgas? ¿Para los dirigentes, para las bases, para la familia obrera? ¿Qué elementos de la dinámica cotidiana laboral se alteran cuando se para el trabajo? ¿Quiénes hacen qué cosas en una huelga? En los apartados que siguen nos ocuparemos de transitar sobre estos interrogantes para poder estudiar a las comunidades santafesinas atravesadas por el “problema” ferroviario.

5.1. El Ferrocarril en la agenda del gobierno nacional

El 5 de junio de 1961 el presidente de la nación Arturo Frondizi pronunció un discurso por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno en el que comunicó que, “El Gobierno ha decidido adoptar medidas enérgicas para resolver de raíz este problema y apela a la comprensión y a la colaboración de todos los habitantes de la República. Porque esta no es una cuestión técnica ni simplemente financiera”¹⁶⁵ Estas palabras encabezaban el discurso titulado “La Batalla del transporte”, denominación fuerte que repercutió en el movimiento obrero ferroviario porque reforzaba aspectos vertidos en la declaración que el ejecutivo nacional realizó en mayo de 1961 cuando aseguró que

¹⁶⁵La batalla del transporte, Discurso pronunciado por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, el 5 de junio de 1961. Tomo 3, p.39. Documento disponible en <http://www.fundacionfrondizi.org.ar/wp-content/uploads/2019/06/FRONDIZI-tomo-3.pdf> (última consulta junio 2022)

“1- Las empresas estatales de servicios públicos no serán privatizadas. (...)Pero se procederá a privatizar, en cambio, todos los servicios cuya atención en manos del Estado no se justifique por valederas razones de custodia de nuestra soberanía. Entregaremos igualmente a la actividad privada todas las obras y servicios accesorios, como talleres, restaurantes, líneas de comercialización y expendio de productos, perforación de pozos, construcción de poliductos, etc.

3) Actuaremos drásticamente para mejorar el servicio ferroviario y suprimir el enorme déficit del orden de los 23.000 millones de pesos, susceptible de elevarse a más de 33.000 millones si prosperaran las mejoras reclamadas por el personal. Para valorar esta cifra, conviene recordar que el presupuesto total de la Nación alcanza a 120.000 millones de pesos. Esta reorganización se hará en la más estrecha colaboración con el personal ferroviario, procurando hasta la última instancia que no haya una sola cesantía que no tenga su correlativa vacante inmediata en otro sector de la actividad. (...)”¹⁶⁶

Estas palabras se materializaron en disposiciones concretas que agudizaron tensiones sociales al fortalecer el discurso privatista para solucionar el déficit considerado no solo como un problema económico sino social. El ferrocarril era considerado el factor de atraso económico y de gasto estatal más perjudicial para la nación y, el trabajo ferroviario era puesto en la mira del gobierno y de la sociedad civil mediante un discurso provocador sobre el trabajo ocioso y el incumplimiento de los servicios de pasajeros.

Estas medidas formaban parte de la teoría sostenida por el equipo intelectual y político encabezado por Rogelio Frigerio que tuvo a su cargo la dirección de la revista *¿Qué?* desde 1956.¹⁶⁷ Frigerio participó también de las negociaciones con el peronismo

¹⁶⁶Lo que no ha sido logrado y debemos alcanzar, Declaración después de la reunión de gabinete, el 18 de mayo de 1961, Tomo 3, p. 11. Documento disponible en <http://www.fundacionfrondizi.org.ar/wp-content/uploads/2019/06/FRONDIZI-tomo-3.pdf> última consulta junio 2022.

¹⁶⁷Para Altamirano (2001) el semanario se transformó en el vehículo de un discurso militante que conjugaba nacionalismo e industrialismo y auspiciaba una fórmula social y política: el frente nacional. Desde 1957 la revista apoyó la candidatura de Frondizi a la presidencia.

proscrito,¹⁶⁸ asesoró a Frondizi y fue Secretario de Relaciones Socio-Económicas del gobierno nacional hasta su renuncia en 1958. También en 1959 escribió un manual titulado “Las condiciones de la Victoria” en el que planteaba la necesidad de eliminar, lo que consideraba, las dos causas técnicas que influyen en la inflación: los déficits de las empresas del Estado y el exceso de burocracia. De esta manera, había que “privatizar las partes de las empresas del estado que trabajen antieconómicamente. Esto no quiere decir que haya que desnacionalizar [...] todas las actividades que dependen directa o indirectamente del Estado deben ser colocadas en condiciones de desenvolverse sin déficit [...] Es necesario poner énfasis en señalar la necesidad de resolver ese problema de la limitación de los gastos del Estado, no por la vía de la supresión de inversiones absolutamente necesarias para la economía nacional, como son los caminos, por ejemplo, sino eliminando los -gastos innecesarios que alimentan un parasitismo antieconómico y antisocial (p,80-81)”. En 1961 el discurso ferroviario del gobierno “desarrollista” se valió de algunos conceptos, definiciones y palabras claves emanadas de este manual y publicadas en los medios de comunicación nacionales y locales. El “déficit” de las empresas del Estado se consideró un problema heredado del modelo Peronista, ya antes de 1958 los golpistas habían instalado en la opinión pública la necesidad de garantizar el progreso económico eliminando la excesiva burocratización de esas empresas que daban pérdidas a la economía nacional.

En 1958, el gobierno de Arturo Frondizi implementó el Plan de Racionalización Administrativa y puso en funcionamiento el organismo que lo ejecutaría (Comité Ejecutivo del Plan de Racionalización y Austeridad -CEPRA-). Entre sus objetivos se hallaban la reducción del personal y la reestructuración del sector estatal, la transferencia de servicios públicos a las provincias o municipios, todo a los fines de eliminar el déficit de la administración pública argumentando que aquel dependía en buena medida del déficit de las empresas del Estado y en el exceso de burocracia. El ferrocarril comenzaba a ser “demonizado” como objeto que ya no simbolizaba la nacionalidad. Sus trabajadores y los sindicatos ferroviarios formaban parte de los elementos nocivos para el éxito de nuevas políticas que priorizaban la racionalidad, la operatividad, el desarrollo de la industria automotriz, y el ajuste en las condiciones

¹⁶⁸Nos referimos al Pacto de Caracas entre Perón y Frondizi y a los intentos de establecer una fórmula política que permita el éxito al frondizismo a partir del reconocimiento político del Peronismo. Estas cuestiones fueron trabajadas por Smulovitz (1991)

laborales, salariales y de vida de la clase trabajadora. Las condiciones teóricas que Frigerio exponía para lograr la estabilización, el desarrollo y el despegue industrial del país se tensionaron con las condiciones de la realidad social en la que los trabajadores vieron puestos en peligro sus puestos de trabajo al sentir la crudeza de las medidas que bajo el título de una batalla difundían entre la sociedad y los medios de comunicación oficiales se ocuparían de reforzar.

El anuncio de actuaciones drásticas tuvo carnadura en el establecimiento en el mes de mayo de 1961 del decreto nacional N°4061 que ordenó el levantamiento de 2300km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres ferroviarios y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores.¹⁶⁹ Declaró congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales y estableció la necesidad de suprimir aquellos servicios que fueran “antieconómicos” en pos de racionalizar el trabajo del personal para lograr una eficiente productividad. El desarrollo de una “verdadera campaña por la productividad” se centro más en el rendimiento del trabajador que en el del capital (Jauregui, 2016).

Además, el artículo 5° se establecía que el Ministerio de Obras y servicios públicos y la Secretaría de Estado del transporte dispondrían la transferencia a la actividad privada de las prestaciones complementarias de la actividad ferroviaria como por ejemplo, restaurantes, coches comedores y confiterías. Por un lado, lo manifestado en el discurso referido a la privatización se aplicaba con el cierre de fuentes laborales y la amenaza de avanzar en otras dependencias ferroviarias afectando el trabajo real en contra del “cuidado” de los puestos laborales que los anuncios decían proteger. El artículo 8° por su parte planteaba la realización de estudios para establecer las posibilidades “económicas y técnicas” de privatizar talleres de reparaciones. El decreto no solamente se ocupaba de instalar el déficit como eje donde pivotear las medidas sino que establecía el cese de inversiones para adquisición o recuperación de bienes ferroviarios. El ejecutivo nacional otorgaba en el artículo 10° “facultades de emergencia” al Ministro de Obras y Servicios Públicos, Arturo Acevedo no solamente en lo concerniente al proceso de reestructuración ferroviaria sino en los asuntos financieros que eso requiera poniendo a disposición el Ministerio de Economía.

El 2 de junio de 1961 la Unión Ferroviaria publicó diez preguntas dirigidas al gobierno para que formule las respuestas pertinentes para conocimiento de la opinión pública,

¹⁶⁹ Secretaría de transporte. Ferrocarriles Nacionales. Declárese congelado el déficit de explotación. Decreto N° 4061. Bs As. 19/5/61. Boletín Oficial, martes 30 de mayo de 1961.

enfaticando la necesidad de revertir lo que los sindicatos consideraban la campaña oficial de descrédito que acompañaba al decreto 4061. Creemos importante detenernos en los interrogantes porque dan cuenta de los problemas acuciantes en torno al ferrocarril que tanto gobierno como gremios consideraban centrales para atacar la situación estructural y porque sobre estos temas claves giraron las medidas gubernamentales y los planes de lucha sindicales hasta el fin de la gran huelga de 1961. No obstante ciertas coincidencias las diferencias sobre las responsabilidades por el estado de situación tensionaban los posibles acuerdos. La Unión Ferroviaria preguntaba:

[...] 2°) ¿Cuánto cuesta al Estado el levantamiento de vías? ¿Por qué no se invierte ese dinero en la adquisición de material rodante y de tracción y de máquinas- herramientas? [...] 5°) ¿Cuál es el motivo, siempre en el caso de ser cierto que hay exceso de personal, que en los ferrocarriles San Martín, Mitre y otros se utiliza personal en calidad de “changarin”, el que no sufre descuento jubilatorio, no percibe salario familiar, ni goza de la licencia anual, y a quien tampoco se le reconoce los beneficios del escalafón único? 6°) ¿Si en realidad quiere disminuirse el déficit ferroviario, por qué se entregan trabajos que pueden realizarse con la más alta calidad y menor costo en los talleres de las empresas, a firmas privadas? [...] 8°) ¿Por qué el Estado, que pretende eliminar a personal de los ferrocarriles so pretexto de que es sobrante, no procede de la misma manera con el personal que presta servicio en la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino? ¿Por qué no aclara ante la opinión pública que mientras el número de personal de los F.F.C.C. se ha venido reduciendo en los últimos años, el de E.F.E.A se ha incrementado [...] Contribuyéndose así a aumentar la tremenda burocracia administrativa que es signo característico de la EFEA? 10°) ¿Por qué no se reconoce que si en los talleres ferroviarios es imposible mejorar la producción, ello se debe a que no se suministra a los mismos la maquinaria y herramientas adecuadas, llegándose al extremo de que muchos obreros deben trabajar en dichos talleres con herramientas de su propiedad? [...].¹⁷⁰

¹⁷⁰ El Obrero Ferroviario, 2 de junio de 1961, p.10-11. Algo Para Recordar. Archivo Unión Ferroviaria.

Las exposiciones gremiales vertidas en los medios de comunicación y en las instancias formales como resultado de un estudio de los problemas ferroviarios fueron presentadas a los legisladores nacionales que pidieron la interpelación al ministro de Obras y Servicios Públicos Arturo Acevedo el 22 y 23 de junio de 1961.¹⁷¹ Las condiciones de las instalaciones de producción y mantenimiento como los talleres ocupaban un lugar central en el planteo del problema y en la búsqueda de soluciones para los sindicatos quienes se oponían a las drásticas medidas desprendidas del decreto 4061 que suponían el levantamiento de vías y cierre de ramales y talleres. Para la dirigencia la denuncia contra la racionalización y la injerencia de una burocracia ferroviaria que derivaba trabajo a la industria privada era el punto nodal a resolver. Se trataba entonces de reestructurar la EFEA, de provocar una mejor organización, de equipar las instalaciones, sostener el empleo ferroviario para revertir la situación deficitaria.¹⁷² El periódico sindical de la Unión Ferroviaria le dedicó dos páginas con gráficos estadísticos e imágenes de la producción de coches motores que se realizaban en San Cristóbal con el propósito de argumentar con evidencia certera prácticas de privatización e instalación de la competencia privada en desprecio y desmoralización moral y económica de la industria ferroviaria nacional. Así por ejemplo, se tomó 1959 para medir la cantidad de producción realizada en los talleres San Cristóbal destinada a la reparación de coches motores Ganz, locomotoras diesel eléctricas y fabricación de sus repuestos, sus elementos además de fundición de hierro, bronce y aluminio. Una de las conclusiones era que el costo de los materiales era menor en la reparación de locomotoras y mayor en la de coches motores debido a que los repuestos de estos últimas se debían importar. El planteo sindical estribaba en la necesidad de optimizar el trabajo de los talleres, equiparlos y mantenerlos según los requerimientos para la reparación de las locomotoras y además invertir en la fabricación de repuestos¹⁷³.

¹⁷¹ Cámara de senadores, Diario de Sesiones 22 y 23 de junio, Interpelación al señor Ministro de Obras y servicios públicos sobre diversos aspectos relacionados con el problema ferroviario. Nos ocuparemos del tratamiento del problema ferroviario por el parlamento en un apartado en particular.

¹⁷² Plan de Emergencia de aplicación inmediata según los sindicatos ferroviarios, Diario La Vanguardia, 21/6/1961 publicado en Ortega, 2019,p.364.

¹⁷³ El Obrero Ferroviario, 22 de junio de 1961.p.16.

Las medidas llevadas a cabo por el gobierno se dieron en dos etapas diferentes, la primera intentó comprar maquinarias, modernizar el sistema ferroviario¹⁷⁴, pero la necesidad de recurrir al capital extranjero generó el giro de las políticas y el endurecimiento de las medidas con el “Plan Acevedo”¹⁷⁵. Esta denominación demostraba el protagonismo del ministro de Obras Públicas Arturo Acevedo en la toma de decisiones ferroviarias y no solamente tenía que ver con las facultades especiales que emanaban del decreto presidencial N° 406. Los trabajadores de las vías se opusieron a este ministro porque creían que era favorable a la industria automotriz y del acero a raíz de sus anteriores cargos.

Como resultado de las protestas de los trabajadores realizadas durante los meses de mayo, junio y agosto de 1961, el 26 de agosto los gremios del riel acordaron con el gobierno la conformación de una Comisión integrada por representantes estatales y gremiales para estudiar la situación de los servicios auxiliares, de los ramales que se pretendía levantar y del consecuente régimen de trabajo en los talleres. En el acta acuerdo, se estableció que la Comisión revisaría los regímenes de los talleres ferroviarios y aconsejaría sobre la reestructuración “indispensable” de los mismos. El Decreto N° 4061 era la normativa que mayor preocupación generaba entre las agrupaciones sindicales y los pobladores de las localidades que sufrirían estos recortes. Por lo tanto, en el artículo 4° del acta acuerdo, se explicitaba el interés de los gremios ferroviarios en la derogación de ese decreto y, un compromiso manifiesto en la

¹⁷⁴ El proceso de dieselización se completó en esos años.

¹⁷⁵ Denominación construida por el sindicalismo ferroviario para identificar al ministro Acevedo como el hacedor del proyecto considerado antiferroviario. Una publicación de El Obrero Ferroviario del 22 de junio de 1961, p.5 titulaba “El Plan Acevedo” manifestando que los intereses del ministro iban en relación a la producción privada de acero y que el levantamiento de vías sería reemplazada por la producción de caminos de cemento de ACINDAR. Con respecto a Arturo Acevedo, podemos decir que fue fundador de ACINDAR y estuvo a cargo de SOMISA. Fue renombrado por los ferroviarios como el “Ministro del Acero” lo que lo popularizó como antiferroviario porque los gremios del riel en 1961, lo consideraban un Ministro autoritario a raíz del decreto 4061/1961 que le otorgaba plenos poderes para tomar decisiones con respecto al plan de reestructuración del sistema ferroviario. Esto generó que en los recuerdos de ex trabajadores la figura de Acevedo aparezca como un personaje “nefasto” y se la compare con la de Menem que en la década de los `90 culminó el proceso de privatización del sistema ferroviario.

necesaria e indispensable conversión de las empresas del transporte ferroviario en un servicio moderno y eficaz, que cumpliera con el progreso nacional, utilizara la experiencia laboral existente e incorporara nuevos elementos mecánicos, equipos para la normalización y recuperación del sistema ferroviario.¹⁷⁶

Este acuerdo mereció la intervención del Secretario de Estado de Marina, Gastón Clement quien en una extensa carta enviada al presidente Frondizi adjunta a la noticia periodística del Diario La Prensa, “Se llegó a un acuerdo con los ferroviarios” manifestando su descontento con la resolución que según indica de sorprendente constituyendo un “[...] un serio retroceso hacia épocas que ya estimábamos superadas y que la aceptación por el Poder Ejecutivo de tal tipo de imposiciones obreras [...]” Clement con tono imperativo reclama explicaciones sobre los acuerdos que contradicen las posturas vertidas por el presidente en el discurso de la Batalla del transporte. También, se refiere a los sindicatos como “tiranía sindical” considerando muy preocupante que no solamente se haya dado marcha atrás con las medidas iniciadas por el gobierno, por ejemplo, suspensión del levantamiento de vías, pago de días de huelga, reincorporación de los cesantes, reactualización de los salarios con retroactividad sino que “[...] se habría accedido a depositar las actas de tales acuerdos en la CGT accediendo así al pedido de las organizaciones del personal ferroviario, para que dicha central verifique el cumplimiento del compromiso contraído con el Gobierno Nacional. De ser exactas tales versiones periodísticas, se configuraría una situación extremadamente grave porque demostraría que el gobierno habría cedido nuevamente ante la presión de los sindicatos gobernados por elementos extremistas [...]”. Clement plantea que su preocupación es personal pero que debe informar de la situación a la Armada Nacional en tanto “a ella compete una acción efectiva en los casos de emergencia por falta de tan importante medio de transporte y comunicación”¹⁷⁷. En el

¹⁷⁶ Resolución N°78/61 por la que se creaba una comisión paritaria encargada de convenir mejoras de sueldos y salarios del personal, aspectos del acta acuerdo publicada en el Diario La Razón del 26/8/1961.

¹⁷⁷ Secretaría de Marina, 28 de agosto de 1961, Informativo Asunto: Solución de la amenaza de paro ferroviario. Nota dirigida al Excmo. Señor Presidente de la Nación, firmada por Secretariado de Estado de la marina, Contraalmirante Gastón Clement. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires. Clement formó parte del gabinete militar que se reunió en el Ministerio de Defensa Nacional el 2 de noviembre de 1961 para

escrito se evidencia que la función tutelar de las Fuerzas Armadas sobre las decisiones políticas, las advertencias e imperativos sobre las negociaciones y sus resultados se presentaban dañando expectativas y acuerdos previos. Además, alentaban la intervención militar como manera explícita de actuación frente a los diagnosticados “elementos extremistas”. Predomina una lectura violenta, antidemocrática y represiva de las negociaciones político sindicales.

5.1. a. La huelga nacional ferroviaria. Organización, discursos y acciones

Cuando recorrimos los registros de la prensa desde mayo a octubre de 1961, detectamos que la huelga de 42 días fue el resultado de un duro enfrentamiento entre las autoridades del gobierno y los gremios en pos de definir los alcances del déficit del sistema ferroviario y el tipo de progreso económico pretendido para la nación. Los dos actores coincidían en que era necesario redefinir la estructura ferroviaria pero exponían discursos y prácticas diferentes. La huelga ferroviaria de 1961 se llevó a cabo en todo el país, para Jorge Larroca y Armando Vidal (1987), fue en defensa de los ferrocarriles y no consistió en un reclamo salarial. Ellos plantean que puede leerse dentro del repertorio de lucha del movimiento obrero ferroviario como un mojón diferente, porque, implicó la defensa del lugar de trabajo frente a la política de racionalización del desarrollismo. Lejos de conseguir quebrar la lógica económica de las políticas del gobierno frondicista, pero con la intención manifiesta de cuestionarlo y enfrentarlo, el movimiento ferroviario en 1961 recuperó tradiciones anteriores de lucha, las acciones colectivas aprendidas históricamente pero condensadas en un nuevo escenario político y militar.

Las intenciones puestas en las negociaciones que la cúpula sindical tenía con el gobierno en pos de integrar el directorio de la EFEA, conservar las posiciones que se lograron cuando se regularizó el funcionamiento sindical luego de las intervenciones sufridas antes del triunfo electoral de Frondizi, no eran las mismas preocupaciones de los trabajadores de base, quienes tenían que lidiar con la falta de trabajo, el aumento de precios, la caída de los salarios, la falta de circulante. Belini (2012) plantea que la colaboración y apoyo de los sindicatos peronistas durante los primeros años del

considerar la situación del paro ferroviario y de la huelga general planteada por la CGT para el 7 de noviembre de 1961. Información extraída de Diario El Litoral, 2 de noviembre de 1961. La reunión del gabinete militar.

gobierno Frondicista cambió a partir del impacto negativo de las políticas económicas en los salarios reales de los trabajadores, que desde 1958 se acompañó de la retracción del crédito, devaluación y aumento de tarifas de servicios públicos. La Unión Ferroviaria manifestaba en su periódico la problemática del salario familiar y los sueldos insuficientes y en caída con relación a años anteriores, exigiendo al gobierno en abril de 1961 a formular respuestas superadoras. Por ejemplo consignaba que, el salario familiar debía tener relación con la movilidad del costo de vida y esa relación se había perdido, entonces el salario familiar de \$150 pesos mensuales por esposa e hijos representaba tan solo el 3% del sueldo, mientras que en 1945 era entre el 5% y el 10% del sueldo inicial. El sindicato consideraba que los salarios de los ferroviarios habían sufrido deterioros que oscilan entre el 30% y el 40% con relación a 1958: “[...] en enero de 1958 el sueldo máximo de la escala N°2 (peones) era de \$2470 y el índice del costo de vida de \$1040.1. Al 31 de diciembre de 1960 y hasta la fecha dicho sueldo es de \$4800 y el índice del costo de vida \$3639.1 de donde se deduce que para guardar relación el sueldo actual de dicha escala debería ser superior a \$7500 [...]”.¹⁷⁸ Las demandas salariales no estaban fuera de los paros y medidas de fuerza sostenidas durante los primeros meses de 1961, pero estos reclamos tuvieron otro lugar a partir del peligro de perder el empleo con la racionalización de octubre.

Según el comunicado que el Ministerio de Obras y servicios Públicos de la Nación dio a conocer el 30 de octubre de 1961, cuando se inició el paro, se estableció que la acción del movimiento ferroviario era llevada a cabo por una dirigencia gremial que atentaba contra la “comunidad nacional”. No proponía ninguna solución concreta a “un sistema ferroviario anacrónico y en situación de quebranto” sino que impedía las negociaciones pacíficas entre las partes mediante sus acciones violentas, y atentaba contra la economía nacional al perjudicar sus ingresos y ocasionar problemas en las actividades cotidianas de los usuarios. En el punto N° 7 del mismo comunicado se planteaba que “El Ministro de Obras y Servicios públicos rectifica, por lo tanto, que nada lo apartará de su deber de reducir el déficit y asegurar a la población buenos servicios ferroviarios”.¹⁷⁹ Desde esta

¹⁷⁸ El Obrero Ferroviario, Unión Ferroviaria, 3 y 17 de abril de 1961.p.12. En la edición del 2 de junio de 1961 se establecían los aumentos conseguidos en el salario familiar como resultado del paro de actividades del 15 de mayo y del cierre del acuerdo el 19 de mayo de 1961. El reclamo del aumento salarial de \$2000 pesos moneda nacional no había sido acordado en mayo.

¹⁷⁹ Diario El Litoral, Santa Fe, 30 de octubre de 1961, p. 1/col. 2-3.

perspectiva se definía a la huelga como: “la contestación de un sector gremial, empecinado en actitudes negativas a las posibilidades de acción constructivas ofrecidas por el gobierno de la nación”.¹⁸⁰ Para el ejecutivo nacional, el paro era el que generaba el enfrentamiento y obstaculizaba el “progreso” que constituía uno de los pilares del proyecto económico desarrollista, Frondizi no evaluaba la posibilidad de retrotraer las políticas puestas en marcha. La amenaza del caos originada por la paralización de los servicios era un “atentado contra la actividad productora de la Nación, que necesitaba una reestructuración de las deficientes condiciones de funcionamiento del sistema ferroviario para permitir el crecimiento nacional”.¹⁸¹

El presidente remarcaba que a la mala situación estructural del transporte se sumaba “[...] la grave situación financiera determinada por el déficit del orden de los 23000 millones de pesos anuales”.¹⁸² Con respecto al derecho a huelga, en un contexto político inestable y con la creciente cuota de intervención de las Fuerzas Armadas y de las fuerzas policiales a la hora de reprimir a los trabajadores, Frondizi sostenía que frente al paro general que acompañaba a la lucha ferroviaria del 5 de octubre de 1961:

el respeto de los poderes públicos por el derecho de huelga no debe ser confundido con la tolerancia frente al abuso de esa medida [...] si el abuso del derecho a huelga, que no es el único derecho, sino uno de los instrumentos de lucha de los trabajadores por su significación económica y social ha jalonado de derrotas gremiales estos tres últimos años, la razón de esas derrotas está, precisamente en ese mismo abuso¹⁸³

Para los gremios, dentro la definición de las nuevas formas que adquiriría el sistema ferroviario, las experiencias laborales no se estaban teniendo en cuenta y a ellos les interesaba asegurar el lugar de la clase obrera dentro de la EFEA de manera que los trabajadores no perdieran sus conquistas laborales. También planteaban el desconocimiento que el equipo económico y técnico del gobierno tenía respecto al trabajo ferroviario y a las necesidades concretas para el buen funcionamiento del

¹⁸⁰ Diario El Litoral, Santa Fe, 30 de octubre de 1961, p. 1/col. 2-3.

¹⁸¹ Diario El Litoral, Santa Fe, 6 de noviembre de 1961, p. 1/col. 2-3.

¹⁸² Diario *El Litoral*, Santa Fe, 6 de noviembre de 1961.

¹⁸³ Diario *La Capital*, Rosario, 5 de octubre de 1961.

sistema. Para ellos las autoridades no escuchaban ni a los expertos en el tema y mucho menos a los experimentados ferroviarios. De esta manera, el discurso gremial sostenía que el móvil de estas decisiones irracionales estaba dado por “los extremismos políticos y las fuerzas empresarias representadas por grandes grupos de ingeniería, trusts industriales, empresas camineras, consultores económicos y técnicos ... que pretenden aprovechar el esfuerzo nacional”,¹⁸⁴ construyendo también una imagen negativa del obrero ferroviario en la opinión pública, abonando la figura de trabajadores vagos, irresponsables, que solo intentaban conseguir logros a costa de un paro que afectaba a toda la población, con posturas antidialoguistas. La pretendida integración en comisiones estatales- gremiales se cortó cuando se impuso el proyecto de reestructuración sin previa discusión con los representantes de las organizaciones obreras. También, sostenían que la organización gremial perdería poder y fuerza, al ser absorbida por una lógica diferente en la articulación del capital y el trabajo que no tendría en cuenta las reivindicaciones obreras.¹⁸⁵

Para coartar la medida de fuerza, el gobierno aplicó un plan requisitorio que se complementó con el llamado a los aficionados y jubilados ferroviarios, para conducir locomotoras y así, garantizar el servicio de transporte a la sociedad argentina. Aquellos “que patrióticamente y voluntariamente se ofrezcan a hacerlo, y toda persona idónea que acuda al mismo afecto ante las autoridades”,¹⁸⁶ recibirían altos salarios. La misma situación se advertía para quienes no acompañen el objetivo del movimiento ferroviario y hagan circular los trenes mostrando la bandera nacional en los vagones quebrando así, la medida de fuerza. A partir de estas acciones, es que los documentos gremiales dedicaron parte de su contenido a advertir a la población sobre los peligros que ocasionaba la conducción de las máquinas por inexpertos y, sobre el perjuicio moral que significó, para los fraternales, desafiar su profesionalismo intrínseco que los diferenciaba de los demás grupos de ferroviarios. Así por ejemplo: “La Fraternidad quiere advertir a la población sobre el riesgo de viajar en trenes que eventualmente conducirán improvisados hombres, sin experiencia alguna [...] que conspira contra la

¹⁸⁴ Diario *La Razón*, Buenos Aires, 29 de mayo de 1961.

¹⁸⁵ *La Fraternidad*, seccional Laguna Paiva, Boletín de Huelga, Número 5 de 1961, sin fecha exacta.

¹⁸⁶ Diario *El Litoral*, 6 de noviembre de 1961.

vida y seguridad de los viajeros”.¹⁸⁷ Los Boletines de Huelga también se hacían eco de este problema y a través de crudos reportes de accidentes informaban sobre las consecuencias de las acciones del gobierno. El estado grave de un usuario que fue atropellado por una locomotora, significó la denuncia explícita del gremio a “la improvisación y de la audacia de los krumiros metidos a conductores, siguen atropellando vidas y bienes del ya desvencijado ferrocarril [...]”.¹⁸⁸ La medida atentaba contra el elemento que otorgaba la identidad fraternal por excelencia: la idoneidad del oficio. Reconocimiento que el gremio, en 1912, pidió a las autoridades estatales y empresariales, idoneidad que los fraternales del `61 defendieron. Para ellos el procedimiento del gobierno “implica [ba] una subestimación de las cualidades morales y de la conciencia gremial de los ferroviarios fraternales”.

Di Santo comenta, desde la propia experiencia, que a medida que el paro se alargaba y llevaba a los 20 días “se notaba, con fuerza que debe destacarse, la deserción, a través de la renuncia que habían presentado unos 10.000 hombres que se acogieron a la indemnización”.¹⁸⁹ También, por ejemplo La Fraternidad publicó “La sospechosa actitud de los señaleros ferroviarios al desertar del movimiento emprendido por sus compañeros”, estos trabajadores, que pertenecían a la Unión Ferroviaria pero estaban organizados en una entidad (Asociación Señaleros Ferroviarios Argentinos, ASFA) que el gremio ferroviario caracterizó de “anodina e incomprensible [...] y que solo agrupa al 20% de los señaleros” concurren a sus trabajos, desafiando a sus “compañeros de clase”.¹⁹⁰ Las diferencias dentro del movimiento ferroviario tenían que ver con los cargos y oficios de los trabajadores, las decisiones de sus líderes, pero también, las resoluciones que cada trabajador tomaba en el momento de crisis. Por ejemplo, el personal de dirección de los ferrocarriles, organizados en la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles (APDEFA), recomendaba a sus afiliados solidarizarse con las autoridades y prestarse a conducir trenes de emergencia. La Fraternidad, que denunció esta situación en su Boletín de Huelga, manifestaba que la mayoría de esos trabajadores no siguieron esa orden y se limitaron a realizar sus tareas específicas mientras duró la medida de fuerza. Pero aclaraba que estos trabajadores, no tenían los

¹⁸⁷ Comunicado de Prensa, *La Fraternidad*, 3 de noviembre de 1961.

¹⁸⁸ Boletín de Huelga, 10 de noviembre de 1961

¹⁸⁹ Di Santo, Antonio Op. Cit. Pág. 201.

¹⁹⁰ Boletín de Huelga de La Fraternidad, 3 de noviembre de 1961.

mismos problemas ni necesidades que los que estaban efectivamente de paro, porque “no puede tener problemas quien ha recibido un jugoso aumento que llega al 100% con retroactividad al año 1960, y que tampoco ve peligrar su estabilidad porque todos los planes pretenden hacer pagar los errores al sufrido personal operativo y obrero, manteniendo la frondosa y burocrática administración”.¹⁹¹ Estos dos casos que hemos revisitado, muestran conflictos internos entre los trabajadores que componían la planta de la EFEA, que abarcaba diferentes oficios, profesiones y niveles de jerarquía. El discurso fraternal se preguntaba también, si quienes integraban la clase obrera ferroviaria, eran verdaderamente los que se identifican con la causa de lucha. Estas cuestiones, se anclaban en las experiencias laborales situadas entre aquellos oficios que suponían el trabajo más duro en las vías y talleres, como aquellos que implicaban un conocimiento técnico específico para el manejo de las locomotoras, estas eran las ocupaciones y tareas que peligraban si las políticas gubernamentales cumplían sus objetivos. Por lo tanto, la crítica que realizaban a los señaleros, que no eran justamente beneficiados por las políticas de racionalización, mostraban fisuras entre el colectivo de la clase obrera ferroviaria. Claramente existía un conflicto de intereses y posiciones laborales y sociales con el personal de “cuello blanco” que se ocupaba de las tareas administrativas.

Las situaciones anteriores permiten matizar entonces los alcances del acatamiento del paro y también del escenario sindical verticalista y homogéneo que unificaba las acciones a seguir durante la huelga. Coincidimos con Sanchez (2018) cuando plantea que desde la llegada de Frondizi al gobierno “la imposición de sus políticas ferroviarias implicaba, además de un diálogo que involucrara y frenara la lucha de los sindicatos ferroviarios, la introducción de divisionismos y la creación de asociaciones como la de señaleros, que restaran fuerza al conjunto de los ferroviarios (p.141)”. El gremio de los Señaleros, fundado en 1958 y, la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos (APDEFA), en 1957, tuvieron diferente gravitación en las negociaciones nacionales y en las dinámicas de las seccionales en el interior del país. Como veremos en el caso paivense la presencia de comunistas en la seccional local de la Unión Ferroviaria dominó las decisiones y las acciones pero, en San Cristóbal la impronta de APDEFA y su carácter moderado para intervenir y articular esfuerzos con la Unión Ferroviaria y otras instituciones locales otorgaron a los 42 días de huelga un registro

¹⁹¹ Boletín de Huelga de La Fraternidad, 7 de noviembre de 1961.

menos virulento al registrado en Laguna Paiva. No obstante eso, quienes testimoniaron sobre la violencia del aparato represivo en San Cristóbal y sobre las gestiones de escape del personal requisado advierten sobre estrategias de la comunidad para proteger al personal y sus familias.

Durante los días de huelga el sindicalismo ferroviario estaba preocupado por aquellos obreros que aceptaban las indemnizaciones propuestas por el gobierno y abandonaban sus empleos y la lucha. Esta situación no era novedosa en las huelgas, y la Unión Ferroviaria se ocupaba de fortalecer las definiciones en sus publicaciones entonces a modo de glosario exponía la imagen de un carnero con la definición sobre el animal y agregaba “otra definición”: “compañero de empleo que concurre a trabajar cuando los demás declaran y realizan una huelga destinada a defender los intereses de todos. Individuo que traiciona a la clase trabajadora asegurándose el cobro de sus jornales cuando los demás se sacrifican por la causa común. Sujeto incapaz de comprender el alcance de la palabra compañerismo”¹⁹². Así es como por ejemplo, en los boletines de huelga de la seccional de Laguna Paiva, se plasmaba periódicamente la “Lista de Carneros actualizada” compuesta de: los nombres, apellidos, apodos y lugar de trabajo de aquellos considerados “traidores”, los cuales eran criticados, atacados verbalmente y ridiculizados por la debilidad demostrada con el movimiento ferroviario. Eran duras las denominaciones a estos obreros y a sus familias, por ejemplo:

Animales carneros ¿qué tal les va a ustedes?, por lo que nosotros apreciamos los vemos tranquilos y orgullosos de la traición que les hicieron a, los hasta ayer sus compañeros. [...] ¡VAYANSE! Abandonen este pueblo, porque sus honrados habitantes del harán a ustedes una guerra de zapa y en ella llorarán lágrimas de sangre. Ustedes y sus hijos ya están marcados a fuego y nada ni nadie olvidará la traición y la mancha infligida a la clase obrera.¹⁹³

Los documentos gremiales otorgaban protagonismo a los considerados deberes de los obreros, y estos consistían en acompañar las acciones, sostener el desafío, ayudar a los compañeros perseguidos, acatar las decisiones de la comisión directiva, leer y difundir

¹⁹² El Obrero Ferroviario, 1 de septiembre de 1961, p.20.

¹⁹³ Boletín de Huelga número 5 de La Fraternidad seccional Laguna Paiva.

los boletines de huelga, como así también detectar, denunciar ante el gremio y públicamente los nombres y las acciones de los considerados traidores al movimiento. Podemos ver que la traición al movimiento ferroviario, que un obrero podía realizar, no era leída solo como un problema dentro de la solidaridad y lealtad gremial, sino que era un problema social, una traición a la familia, entonces ferroviaria, y al pueblo en lucha. Entre las opciones concretas que los trabajadores encontraron frente a la compleja situación laboral, trabajar y convertirse en “krumiro” o aceptar la indemnización también constituyeron las decisiones que muchos ferroviarios tomaron. El discurso fraternal se preguntaba también, si quienes integraban la clase obrera ferroviaria, eran verdaderamente los que se identifican con la causa de lucha. Estas cuestiones, se anclaban en las experiencias laborales situadas entre aquellos oficios que suponían el trabajo más duro en las vías y talleres, como aquellos que implicaban un conocimiento técnico específico para el manejo de las locomotoras. No obstante esto, las fuentes gremiales eran bien contundentes con la organización del movimiento y lo que se esperaba de cada trabajador. Por ejemplo, en los Boletines de Huelga de La Fraternidad se publicaban los principios de “Disciplina, Organización, Ajuste en las operaciones, Determinación, Solidaridad, Decisión”¹⁹⁴ como puntales de las acciones obreras y como valores que los ferroviarios debían sostener y difundir. El lema “vamos a la lucha con moral y a paso de vencedores”, acompañaba los objetivos del movimiento porque revalorizaba la condición obrera. El gobierno, sus funcionarios (principalmente el Ministro de Obras y Servicios Públicos: Acevedo) y los “krumiros o carneros”, es decir, aquellos a quienes se les asignaba la etiqueta de “traidores” al movimiento, constituyeron el enemigo, conformaban la identidad opuesta (el ellos) a la del movimiento y su interlocutor por excelencia.

A partir del 1 de noviembre, la preocupación central del movimiento fue buscar estrategias que posibilitaran obstaculizar y hacer fracasar el plan de requisa del gobierno; es por esto que en los documentos gremiales se explicitaban indicaciones a seguir frente a los allanamientos, intimidaciones, persecuciones y demás acciones realizadas hacia la organización gremial, los obreros y sus familias, tendientes a quebrar la medida. Asambleas de trabajadores, manifestaciones públicas y divulgación propagandística integraron el repertorio de acción constante del movimiento ferroviario nacional. Además, las donaciones económicas en dinero y productos de consumo básico

¹⁹⁴La Fraternidad, seccional Laguna Paiva, Boletín de Huelga, 24 de noviembre de 1961.

de afiliados y otras instituciones fueron una constante para colaborar materialmente con la medida y formar en todas las sedes un “fondo de huelga” que fue el sostén económico de la acción cuando, el 15 de noviembre, la Comisión Directiva de La Fraternidad indicaba utilizarlos porque “las empresas ferroviarias interrumpieron los giros de la cuota sindical a las entidades gremiales”.¹⁹⁵

5.1.b. La legitimación de la vigilancia y la represión

El “problema ferroviario” puede leerse como un escollo que condensa el clima de época. El conflicto ferroviario da cuenta de resonancias políticas y militares que gravitan en torno a las discusiones de los actores sindicales y las autoridades ministeriales. Existía una intencionalidad manifiesta de concretar el plan de racionalización y en este sentido Esteban Pontoriero (2015) analizó la normativa entre 1958 y 1962 referida al problema de la seguridad interna con énfasis en la subversión. La incorporación de las FFAA en el escenario político argentino con el objetivo de realizar acciones de mantenimiento y/o represión al interior del territorio será legitimada con normativa propia. El autor indaga, en el corpus jurídico, la influencia de la Doctrina Francesa de la Guerra Revolucionaria para poder explicar la militarización de la seguridad interna y también problematiza sobre la figura de Frondizi y sus decisiones para ejecutar el Plan CONINTES. En este sentido, no necesariamente prima la figura de un gobernante débil y presionado por el actor militar para resolver las tensiones sociales sino que se perfila un gobernante convencido de la penetración subversiva que ve necesario conceder mayor intervención a las FFAA.

Al respecto, Summo y Pontoriero (2012) sostienen que durante el gobierno de Frondizi la inclusión en el cuerpo jurídico argentino de la noción de un supuesto enemigo interno tenía como objetivo fundamental el de incorporar a las Fuerzas Armadas a la esfera de la seguridad interior. Estos organismos, estaban impregnados del bagaje teórico que se elaboraba a nivel mundial con respecto al “peligro comunista”. Para Mario Ranalletti (2005) “las ideas francesas sobre la conflictividad social en el marco de la Guerra Fría se incorporarán a dos imaginarios históricamente ligados: el militar y el tradicionalista católico” (p.304). La profesionalización de las Fuerzas Armadas tuvo que ver con la

¹⁹⁵ Comisión Directiva de *La Fraternidad*, Comunicado de Prensa, año 1961, sin fecha certera.

renovación académica, se multiplicaron ejemplares de la Revista Militar,¹⁹⁶ con un nuevo temario especializado en ocuparse del problema de la “subversión” en Argentina. Se destacaban en las publicaciones la participación de los militares argentinos en cursillos dictados por militares franceses dando cuenta de la influencia de la Doctrina Francesa.¹⁹⁷ Además, la influencia del ejército norteamericano en la capacitación de los militares argentinos formó parte de un decreto presidencial aceptando el ofrecimiento del gobierno de los Estados Unidos para que personal superior del Ejército Argentino realice cursos que se dicten en sus instituciones.¹⁹⁸

El giro de las decisiones políticas en el sentido de la modernización necesitó, a medida que los apoyos sociales fueron mutando, del recurso de la violencia como forma de resolver los problemas sociales. Beatriz Filiberti (2010) plantea que el tema del desarrollo en la agenda política de Frondizi dominó y subordinó al resto de los problemas. La investigadora sostiene que la propuesta de desarrollo en democracia se revirtió cuando la condición para lograrlo pasaba a ser la seguridad, “itinerario conflictivo en el que todos los que habían sido interpelados en aquel discurso inicial no encontraron el lugar que pretendía integrarlos” (p.370). Entonces el gobierno nacional intentó, pero sin éxito, articular demandas sindicales con nuevas líneas económicas basadas en tecnificación, racionalización y capitales extranjeros.¹⁹⁹

Frente al incumplimiento por parte del gobierno de los artículos 3° y 4° que establecían la creación de la Comisión Paritaria y la derogación del decreto N°4061, y ante el

¹⁹⁶ “Es oportuno mencionar que Kruschev dijo recientemente que la República Argentina sería el próximo país que caería en manos comunistas” Menéndez (coronel Rómulo F.), “El conflicto mundial y su incidencia en América Latina”, Revista Militar, octubre-diciembre de 1961, pág. 30. En Rouquié, Alain Poder militar, sociedad y política en la Argentina 1943-1973. Pág.157

¹⁹⁷ “El 2 de octubre de 1961, en Buenos Aires, fue inaugurado un curso interamericano de guerra contrarrevolucionaria en la Escuela Superior de Guerra, en presencia del presidente Frondizi y del cardenal Caggiano, en el que participaban dos instructores franceses”. En Rouquié, Alain (Op. Cit.) p.159

¹⁹⁸ Secretaria de Estado de Guerra, Comando en jefe del Ejército, Inspección general de instrucción, 16 de mayo de 1961, Decreto presidencial. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

¹⁹⁹ Al respecto tenemos presente los siguientes aportes bibliográficos, Jorge, Schvarzer (2000); Martín Unzué(2012); Pablo Gerchunoff y Lucas Llach (2005).

interés en reformar el reglamento de trabajo ferroviario –que según la postura gremial iba en contra de los derechos laborales conseguidos históricamente—se recrudeció el conflicto durante el mes de octubre de 1961 y se inició un paro por tiempo indeterminado.²⁰⁰ A medida que la huelga se prolongaba en el tiempo se quebraba la relación con las organizaciones sindicales porque el gobierno cuestionaba su forma tradicional de acción y también culpaba a los trabajadores del fracaso en la resolución del conflicto.

En su investigación sobre la clase obrera del cordón industrial de Buenos Aires en el periodo abierto en 1955 Alejandro Schneider (2005) dice que

La coerción gubernamental por medio de detenciones, los procesamientos judiciales bajo la órbita de la jurisdicción castrense y el emplazamiento de fuerzas de seguridad en estaciones, depósitos y talleres ilustran suficientemente el modo en el que los problemas laborales empezaron a encararse (p.121).

Cuando se inició la huelga ferroviaria de 1961 se fortalecieron formas de control social y se informaba a los trabajadores que Gendarmería Nacional, Policía Federal y prefectura Nacional Marítima acudirían para movilizar ciertas especialidades o zonas. Las fuerzas armadas intervendrían –siempre según informaciones recogidas por la C. Directiva-solamente en caso de grave conmoción y que era necesario que los trabajadores resistan la movilización, salgan de sus domicilios porque se planteaba que “reclutados unos pocos maquinistas sería posible obligarlos a correr trenes, con lo que perdería unanimidad el movimiento”²⁰¹.

²⁰⁰Podemos encontrar en la solicitada que convocaba al paro que La Fraternidad publicó en el Diario La Razón del día 20/10/1961 que “el personal de conducción tiene un régimen de trabajo ajustado a 48hs semanales... el aprovechamiento del personal de conducción es integral bajo el actual régimen de trabajo, siempre que se mantenga una determinada frecuencia de los servicios. Si la empresa suspende trenes, anula servicios en lugar de ampliarlos lógicamente estará desaprovechando personal. ... Tenemos datos concretos que demuestran que la EFEA ha suspendido trenes de carga asegurada ...”

²⁰¹ La Fraternidad, Circular General N°96, Buenos Aires 31 de octubre de 1961.Asunto: Huelga por tiempo Indeterminado. Previsiones para el caso de posible militarización.

A nivel nacional, a partir del 29 de octubre de 1961, se establecieron medidas de seguridad a cargo de Gendarmería Nacional y de la Policía Federal consistentes en “vigilancia de las cabeceras y terminales ferroviarias [...] en puntos de partida de vehículos automotores [...] acuartelamiento de todo el personal de los cuerpos (montada, infantería y tránsito) y citación de 1000 oficiales que revistan en situación de retiro”, con el objetivo de “reforzar la vigilancia de las zonas cubiertas”.²⁰² A partir del 1 de noviembre de 1961, las disposiciones gubernamentales declaraban la emergencia grave de la situación ferroviaria y el establecimiento de la requisita del personal en Buenos Aires, y a partir del 13 de noviembre en todo el país.²⁰³ Este procedimiento policial, que ponía a disposición del Ejecutivo Nacional al personal estatal ferroviario quien era notificado de su deber de concurrir a su lugar de trabajo, se acompañó, a partir del 5 de noviembre, con la creación de un Comando de Seguridad del Transporte encargado de asegurar el funcionamiento del servicio y la paz social. Este organismo estaba al mando del Jefe de la Policía Federal, capitán de navío Recaredo Vázquez y tenía el objetivo de “asegurar los servicios de transporte y la tranquilidad pública [...] [porque] se tiene la certeza de que el comunismo aprovechará la huelga para producir atentados y actos de violencia”.²⁰⁴ La Fraternidad sostuvo que “la requisición, procedimiento compulsivo digno de un estado de emergencia y con el país en guerra, es inconstitucional, impopular e inaudita para los trabajadores de hoy”.²⁰⁵

A partir del 6 de noviembre, el diario santafesino *El Litoral* expresaba en sus títulos “Será reprimido todo intento de perturbación. Refuerzo de la Vigilancia”, lo que se manifestó en la vigencia del estado de sitio ordenado por el Ministerio del Interior hacia todos los gobiernos provinciales quienes no debían autorizar “acto público de ninguna

²⁰²Diario El Litoral, Santa Fe, 30 de octubre de 1961. p. 1 col.1-2. También, La Prensa subtitulaba: “Lugares que ocupa Gendarmería: efectivos de un total de 120 hombres custodian los talleres del Ferrocarril General San Martín, en Santos Lugares, provincia de Buenos Aires. Otros 60 gendarmes cumplen idéntica misión en los talleres Alberdi de Rosario, Provincia de Santa Fe [...]”. Diario La Prensa, Buenos Aires, 29 de octubre de 1961.

²⁰³Decreto Nacional del 9 de noviembre del 1961 Disponible en: https://archive.org/stream/Boletin_Oficial_Republica_Argentina_1ra_seccion_1961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up. Última consulta julio de 2022.

²⁰⁴ Diario El Litoral, Santa Fe, 11 de noviembre de 1961. pág. 2 /col. 3

²⁰⁵ La Fraternidad. Comunicado de Prensa, 5 de noviembre de 1961. Asunto: Requisición del personal ferroviario.

naturaleza”.²⁰⁶ Las características del Comando de Seguridad del Transporte, junto con las disposiciones de extremar los mecanismos de control social, pueden sugerir que durante esta medida de fuerza (como así también a lo largo de otras llevadas a cabo por el movimiento obrero durante el gobierno de Frondizi)²⁰⁷, se inició un proceso de elaboración, prueba y perfeccionamiento de ciertos dispositivos de control desarrollados por las fuerzas de seguridad. El ofrecimiento de altas remuneraciones a aquellos que se presentaran a trabajar, la contratación de personal jubilado, de obreros de países limítrofes, y aficionados constituyeron estrategias del gobierno nacional para garantizar el cumplimiento del servicio y quebrar la huelga. Por ejemplo, Laguna Paiva contó con la instalación de gendarmería y el despliegue de aviones, hombres y armas como forma de intimar a la población. La aplicación de leyes que justificaban la creciente militarización regional mostraba, también, el impacto del nuevo tipo de guerra en Argentina y del protagonismo de las Fuerzas Armadas expresada en la articulación de un escenario de control entre el gobierno civil y las fuerzas de seguridad. Cuando a la lucha ferroviaria se sumaron los apoyos de la CGT, (nos referimos a los paros generales en adhesión al ferroviario establecidos por este organismo), se incrementaron las medidas de prevención y vigilancia ante posibles “actos de violencia”.

Con relación a estas cuestiones, Débora D`Antonio (2016) plantea que se extendió la jurisdicción militar al ámbito civil cuando en los años `60 la Doctrina de la Seguridad Nacional era el marco que articulaba el delito político con la figura del enemigo interno. Se pone en ejecución desde el 13 de marzo de 1960 el Plan CONINTES declarando zona militar a los cordones industriales del Gran Buenos Aires y a otros emplazamientos del interior del país. Por medio del plan se le otorgó a las Fuerzas Armadas la facultad para allanar lugares de trabajo, detener activistas e instalar Consejos de Guerra.²⁰⁸ Durante la huelga ferroviaria de 1961 se aplicó una política de vigilancia que respondía a la implementación de estos mecanismos de disciplinamiento.

²⁰⁶ Diario El Litoral, Santa Fe, 6 de noviembre de 1961 p.2

²⁰⁷ Nos referimos al caso del Frigorífico Lisandro de la Torre, en el que se desplegaron estrategias de control social de nuevo tipo. Ver: Salas, 2006.

²⁰⁸ Al respecto queremos considerar que la vigencia oficial del PLAN CONINTES fue entre 13 de marzo de 1960 y 1 de agosto de 1961. No obstante esto existió una “continuidad doctrinaria” que se manifestó en la aplicación de normativas, disposiciones y en acciones afines al espíritu del CONINTES cuando entre octubre y diciembre de 1961 se llevó a cabo el paro ferroviario. Al respecto ver: Chiarini, Sebastián y Rosa Elsa Portugheis (2014).

Por ejemplo, la requisita dispuesta por el Ejecutivo Nacional sobre los ferroviarios que no se presentaran a trabajar también alcanzó a sus identificaciones políticas, de esta forma, la persecución a los trabajadores comunistas formó parte de este proceso de vigilancia en clave antisubversiva. El Comunicado de Prensa de La Fraternidad con contundencia plantea que la represión del Comando de Seguridad del Transporte sobre los ferroviarios (pese a publicar en los medios lo contrario) se realizaba además “con el pretexto de combatir determinada ideología política que capitalizaría el fracaso de la mediación de la jerarquía eclesiástica” la dirigencia sindical consideraba que el capitán Recaredo Vázquez tenía concepciones anacrónicas y cavernícolas y que el comando del transporte se había convertido en un “comando represivo de coordinación y seguridad”.²⁰⁹

En otra comunicación sindical los fraternales demostraban su preocupación por la requisita y detención de los maquinistas y foguistas en todo el país y cuestionaban al Ministro del Interior, Vítolo por no haber cumplido con el levantamiento del Plan CONINTES para revertir el estado de situación.²¹⁰ Los ferroviarios detenidos que estaban a disposición del Poder Ejecutivo no tenían un proceso judicial o acusación delictiva alguna, por lo que en los Boletines de Huelga y en las Circulares Generales se brindaba información periódica sobre las situaciones de estos trabajadores y las indicaciones a seguir frente a posibles detenciones. Por ejemplo, como los abogados gremiales no podían solicitar el habeas corpus de los prisioneros, porque la justicia ordinaria estaba limitada o era inexistente en estos casos “la labor de los abogados se limita entonces a verificar las condiciones de encarcelamiento o detención, para lo cual hemos dispuesto la visita periódica a los establecimientos donde han sido remitidos”.²¹¹

²⁰⁹ La Fraternidad, Comunicado de prensa N°88. Asunto: Sigue la represión de Recaredo Vázquez a los ferroviarios. 5 de diciembre de 1961.

²¹⁰ La Fraternidad, Comunicado de prensa N°89. Asunto: Continúa la represión violenta a las autoridades. 5 de diciembre de 1961. Conviene mencionar que el Ministro del Interior fue interpelado por la Cámara de Diputados nacionales en el mes de mayo de 1961 y se comprometió a levantar el Plan CONINTES. El Diario El Litoral transcribía fragmentos de su oratoria bajo el título: Anunció el Dr. Vítolo que se levantará el Plan CONINTES. 18 de mayo de 1961 Y el mismo diario publicaba el 2 de agosto de 1961 Fue levantado el Plan CONINTES.

²¹¹ Circular General de La Fraternidad, 23 de noviembre de 1961.

5.1. c. El problema ferroviario en los medios de comunicación

Los medios de comunicación se hicieron eco de algunos ejes centrales del discurso del gobierno y los explicitaban a la opinión pública, colaborando en conformar un esquema de pensamiento de gran parte de la sociedad favorable a las medidas de las autoridades. Desde mayo de 1961 podemos ver página completas en los diarios *La Nación*, *CLARÍN*, *La Prensa* y replicados en periódicos locales como *El Litoral* (Santa Fe) y *La Capital* (Rosario) con los temas que componían el gran problema ferroviario.

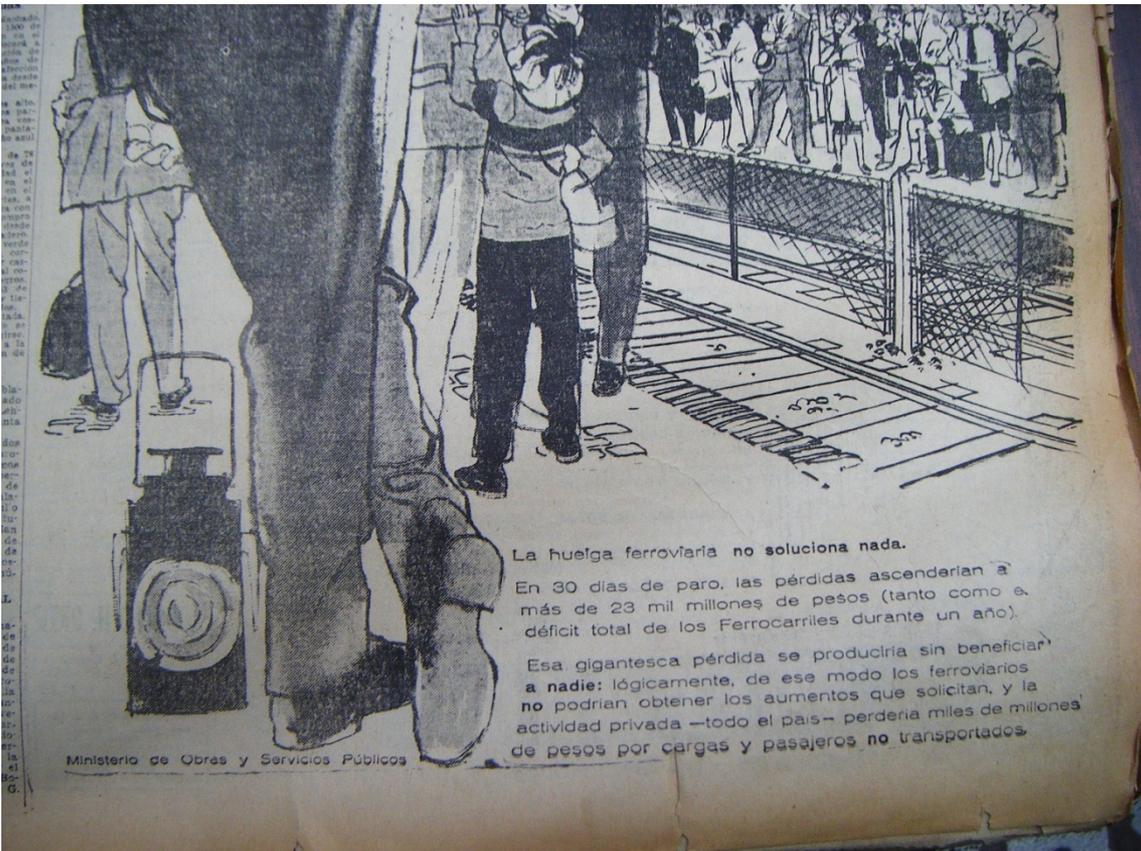


A modo de ejemplificación la prensa ferroviaria manifestaba su preocupación por la campaña publicitaria del gobierno y exponía algunas de las propagandas oficiales. El Obrero Ferroviario, 22 de junio de 1961, p.7. Archivo Unión Ferroviaria.

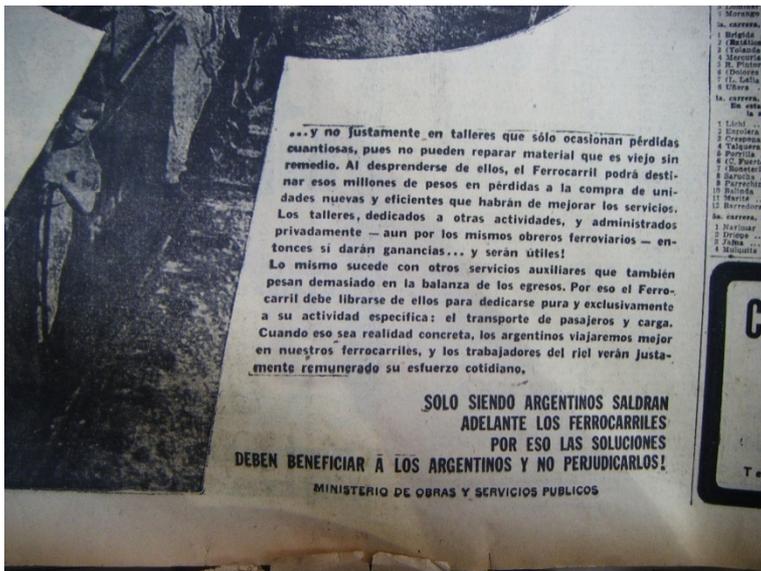
Estas imágenes y palabras daban cuenta de los mensajes contruidos por el gobierno para impactar en la opinión pública tocando los puntos centrales del problema ferroviario, la pérdida económica que significaba el paro ferroviario para la sociedad afectando el progreso nacional (1), la huelga como una solución equivocada y la Racionalización del transporte como la efectiva medida para resolver el conflicto(2 y 3), la privatización de talleres como aspecto fundamental del proceso emprendido por el gobierno (4,5). La imagen 6) que corresponde a una publicación de los gremios ferroviarios ponía en circulación el lenguaje y los temas claves de la cuestión ferroviaria. Antes de la huelga de 42 días en el mes de septiembre el gremio se interrogaba quienes se favorecían con las medidas que se diseñaban desde el gobierno. El afiche utilizaba palabras centrales que también se ven en las propagandas del gobierno pero en otra clave. Se menciona frenar el Progreso y no alentarlo como se plantea en las imágenes oficiales y se pone atención en “Pobreza y Desolación para amplias zonas” aspecto que preocupaba no solamente a los sindicatos sino también a legisladores de la oposición que van a sostener y argumentar sobre ese tema en las cámaras de diputados y senadores. Además se hace una mención al Ministro Acevedo claramente relacionada con la acción privatista que será redundante en todas las intervenciones sindicales de tal forma de marcar políticas de gobierno con intenciones personales como parte de las causas del conflicto ferroviario. Podemos ver que en la propaganda oficial se dibuja y se destacan frases sobre las intenciones y responsabilidades obreras con la causa deficitaria, entonces vemos la construcción de los interlocutores a los que los actores en pugna dirigían sus discursos con fuerte impacto en la prensa nacional antes y durante la huelga.



Propagandas publicadas en Diario La Capital, Rosario, entre los meses de mayo a noviembre de 1961.
(1)



Propagandas publicadas en Diario La Capital, Rosario, entre los meses de mayo a noviembre de 1961.(2)



(5) Propagandas publicadas en

Diario La Capital, Rosario, entre los meses de mayo a noviembre de 1961.

... conclusion inmediata: ninguna de las "observaciones o es-

La Batalla Contra el Riel...

- Levantamiento de 22.000 Kilómetros de vías
- Cesantía de 75.000 Trabajadores
- Privatización de servicios
¿Qué Intereses Defiende el Ministro de Obras y Servicios Públicos?
- Pobreza y desolación para amplias zonas
- Subdesarrollo y Miseria
- Frenar el progreso nacional

TODO PARA FAVORECER A QUIEN?

LA FRATERNIDAD UNION FERROVIARIA

6) El Obrero ferroviario, 15 de septiembre de 1961.

Cifras impactantes sobre el déficit ferroviario, comparaciones de diversa índole sobre los gastos que el ferrocarril generaba, imágenes de estructuras ferroviarias destruidas, de pasajeros agolpados en vagones, de obreros sentados en las vías, componían el discurso oficial. En el capítulo III: Bases para una campaña, se planteaba que el primer objetivo era

[...] SENSACIONALIZAR el problema ferroviario, por todos los medios y por bastante tiempo. La atención pública debe ser atraída durante el pargo plazo necesario para ejecutar las drásticas soluciones previstas. A cada paso, con cada medida que “duela”, se formarán ampollas de oposición, no solo de origen obrero sino también político. [...] es necesario DIVULGAR SISTEMATICAMENTE los datos que formen el problema [...] Hay que hablar el idioma del hombre de la calle, dar explicaciones que puedan ser entendidas por las amas de casa y los jóvenes estudiantes. (...) Propaganda es tocar el tambor y el tambor tiene poca variación tonal. Las variantes del redoble son escasas: déficit, tarifas, mal servicio, materiales viejos e insuficientes, exceso de agentes, baja producción de transporte y cargas, errores del pasado (...) se trata de una “Campaña de Predicación” en la que serán menester muchos predicadores que sepan su catecismo [...]²¹²

Escritos y notas de diverso contenido para radios y televisión se prepararon en diferentes formatos, con títulos sugestivos, por ejemplo se formularon los siguientes: “El gobierno cocinero y confitero; ¿Qué posición tomar frente al lío ferroviario? A-B-C Ferroviario: 53000 vagones ancianos; ¿Cómo es un ferrocarril?; ¿Se podrían vender los

²¹² Ferrocarriles, Apuntes y carpetas con informes dirigidos al presidente Frondizi sin firma formal sino con la leyenda “su amigo”. Las carpetas constituyen un valioso material que evidencia la conformación de mensajes para la prensa nacional afín a los intereses del gobierno nacional. Los envíos corresponden a 24, 29 de mayo y Julio de 1961. Evidentemente la contrastación de estos informes y “sugerencias” sobre cómo proceder a emitir discursos, mensajes y declaraciones además de información para repartir entre la prensa con las propagandas, discursos (del presidente y sus ministros) dan cuenta de la utilización de estas ideas informadas por agentes secretos. Material disponible en Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

ferrocarriles?, ¿Los FFCC son para el pueblo o el pueblo es para los FFCC?; Ud. que no es ferroviario y viaja en ferrocarril. Pague”. También se escribieron bajo el título de Ideas los siguientes enunciados: “El déficit: magnitud, causas, efectos; Importancia económica de los FFCC; El mal llamado “problema gremial”; Los FFCC son una empresa”, o temas: el ejemplo de los obreros, los ramales improductivos, naturaleza empresaria del Ferrocarril; Filosofía para un ferrocarril”. Quien escribe el material que no está firmado manifestaba su trabajo conjunto con Marcos Merchensky, quien fuera periodista, fundador de la revista *Qué?*, colaborador del equipo político de Frondizi. Además, las notas que preceden los informes eran dirigidas al presidente con sugerencias sobre cómo proceder con la prensa, por ejemplo el 29 de mayo de 1961 se escribió, “[...] He sugerido una reunión suya con los directores de diarios, radios, canales de TV, representantes de periódicos del interior, agencias noticiosas y gente de la prensa extranjera. El amigo quedó en explicárselo a Ud. Estoy revisando un plan preparado con Merchensky [...]”. Son significativas estas fuentes porque recorren los temas y problemas sobre los que versarán las palabras del ejecutivo en sus mensajes nacionales. Por ejemplo, la denominada Batalla del Transporte, conjunto de medidas vertidas a la prensa y a la opinión pública el 5 de junio y cuyo contenido reflejaba las ideas sostenidas en los informes del asesor de prensa con una interpelación al conjunto de la población en lenguaje claro y contundente. Se trataba de un articulado esquema de trabajo que no solamente asesoraba sobre el contenido a manifestar a la sociedad para reflejar las políticas ferroviarias sino que además sugería la gestión de los actores de los medios como también alertaba sobre los riesgos de la exposición del ministro Acevedo²¹³.

Con la huelga por tiempo indeterminado en marcha, *La Razón* tituló “Hubo un refuerzo de ómnibus y colectivos”²¹⁴ que trasladaron a 600000 personas en la ciudad de Buenos Aires a sus ocupaciones. El *Diario La Capital*, de la ciudad de Rosario, publicó una editorial, con fecha del 30 de octubre de 1961, titulada “Llamamiento a la concordia”. La misma reprodujo fragmentos del mensaje que Frondizi expresó en actos oficiales en

²¹³ Los informes de julio de 1961 advierten que la exposición del ministro Acevedo debe regularse. La interpelación que el senado solicitó en 22 y 23 de junio significaron la exposición de Acevedo y la agitación de consideraciones antiferroviarias sobre su persona y sus medidas. Así se advierte que “No podemos seguir presionando sobre el Ministro para que sea el lenguaraz del problema”.

²¹⁴ *Diario La Razón*, Buenos Aires, 1 de noviembre de 1961.

Rafaela y Corrientes en los que se refirió al problema ferroviario. El diario estaba de acuerdo con el ejecutivo nacional en que los trabajadores debían reflexionar sobre la medida de paro, que afectaba a la ciudadanía entera, porque frenaba las actividades cotidianas del comercio, de la industria y no aportaba soluciones a la crisis del sistema ferroviario tal como se encontraba. La editorial decía “¿Pueden esos obreros, legítimamente, pedir que continúe un estado de cosas que significa el mantenimiento del déficit de 23.000 millones de pesos al año, que soporta toda la colectividad?” y, agregaba que, corresponde que los trabajadores ferroviarios revean las actitudes inconsultas que han adoptado, comprendan las razones que justifican los cambios decididos por el gobierno y se apresten a favorecer una acción de la que, en definitiva, serán los primeros en beneficiarse y que, redundará, en el progreso general del país.²¹⁵

Con este mismo tono, el periódico porteño Correo de la Tarde publicó los resultados de una encuesta “para escuchar la opinión de la calle” sobre el problema ferroviario. Por ejemplo, las preocupaciones de los comerciantes porteños tenían que ver con el perjuicio económico que significaba la caída de las ventas, “La solución, señor, no puede ser otra que la intervención del capital privado en los ferrocarriles”, así se expresaba un comerciante de un negocio de comestibles de la estación Constitución de la ciudad capital.²¹⁶ En estas fuentes vemos el malestar que causaba el paro en algunos sectores, el Correo de la Tarde se refería a que “todo el pueblo observa de distintas maneras la actitud de los huelguistas”, la encuesta escuchaba así “la opinión de la calle sobre el contundente problema”²¹⁷.

En el diario La Capital de la ciudad santafesina de Rosario se leía “¿Cuánto cuesta una huelga?”, interrogante formulado por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos a modo de propaganda anti huelga junto a la imagen de un obrero ferroviario sentado en las vías vacías y acompañado de una respuesta contundente: “a los pasajeros pérdidas de tiempo y dinero, al trabajador un destino incierto, al país millones de pesos en pérdida” y además, sostenía la publicidad, “la huelga defendía el atraso y luchaba en contra del

²¹⁵ Diario *La Capital*, Rosario, editorial del 30 de octubre de 1961 titulada “Llamamiento a la concordia”

²¹⁶ Diario *El Correo de la Tarde*, Buenos Aires, “El sueño de los durmientes”, 25 de octubre de 1961.

²¹⁷ Diario *El Correo de la Tarde*, Buenos Aires, “El sueño de los durmientes”, 25 de octubre de 1961.

progreso y la racionalización necesaria para posibilitar la <vía rápida a la riqueza>”.²¹⁸ Las situaciones reflejadas en estas fuentes periodísticas enfatizaban los obstáculos que vivían los usuarios del transporte ferroviario de las ciudades para realizar sus actividades cotidianas y una postura que cuestionaba la medida de fuerza y al colectivo de trabajadores como los únicos responsables del “problema ferroviario”. Queda en evidencia que el paro era una medida denostada por gran parte de la prensa nacional y que se ocupaba de transmitir un mensaje de crítica a la medida ferroviaria. No nos encontramos en estos medios con encuestas que tengan como protagonistas a las familias ferroviarias afectadas por las políticas del gobierno o informes que muestren la problemática de las localidades del interior del país frente a la situación económica.

²¹⁸ Diario *La Capital*, Rosario, 4 de noviembre de 1961.

5.2. Trabajadores de paro, sindicatos en lucha y la defensa en las calles: los problemas de las comunidades

El desarrollo del plan de reestructuración ferroviario y su impacto en la provincia de Santa Fe estuvo caracterizado por medidas drásticas e inconsultas emanadas desde el ejecutivo nacional sobre la suerte de ramales y espacios ferroviarios del que dependían económicamente localidades enteras, cuyos representantes, expresaron su descontento en reuniones y mediante escritos dirigidos a las autoridades nacionales antes del comienzo del paro por tiempo indeterminado del 30 de octubre de 1961. El 20 de julio de 1961 se conformó una mesa redonda en San Cristóbal donde se debatió sobre el tema *Déficit ferroviario: causas y soluciones*. Reunidos representantes de los gremios ferroviarios, del centro comercial y de partidos políticos expusieron sus opiniones con respecto a los problemas del sistema de transporte, coincidían en la necesidad de resolver el mal estado de las vías, al equipamiento de los talleres, a la burocracia existente en la EFEA, pero acordaban sostener el trabajo en los talleres ferroviarios. Desde los sindicatos locales acompañaron sus exposiciones con datos estadísticos de la producción y funcionamiento de los talleres y con las experiencias en el lugar de trabajo, el centro comercial, diputados de los partidos Socialista Argentino y Unión Cívica Radical del Pueblo participantes, como el doctor Aldo Tesio, revalorizaron la existencia de la fuente laboral ferroviaria sancristobalense y cuestionaron las decisiones del gobierno nacional aconsejadas por equipos económicos alejados de las realidades concretas del mundo ferroviario. Los trabajadores presentes advirtieron sobre la incertidumbre que el colectivo obrero manifestaba frente al plan existente del gobierno nacional del cual no se tenían certezas sobre el mantenimiento del taller local. Además sostuvieron la existencia de problemas reales y concretos en los espacios laborales que tienen que ver con la falta de herramientas de trabajo, la existencia de locomotoras desde 1910 sin reparar, durmientes podridos en las vías “y de la interferencia del estado en procura de las soluciones prácticas y viables”²¹⁹. Representantes del centro comercial aseguraron su postura contraria al levantamiento de las vías y propusieron “construir una comisión en defensa del patrimonio nacional [...]”²²⁰

²¹⁹Palabras Albino Guglielmi por La Fraternidad. Se debatió en mesa redonda en San Cristóbal el problema ferroviario. (20 de julio de 1961).Diario El Litoral.

²²⁰Se debatió en mesa redonda en San Cristóbal el problema ferroviario. (20 de julio de

Días antes de iniciado el paro por tiempo indeterminado, la comunidad paivense se reunió en “un congreso zonal de fuerzas vivas de Laguna Paiva y zonas aledañas representado por sociedades vecinales, comercio, industria y propietarios para enviar una nota al presidente Frondizi que explicaba que acordaban con la reestructuración del ferrocarril porque creían que existían problemas de desorganización que necesitaban resolverse pero consideraban que no se debían provocar nuevos escollos suprimiendo fuentes laborales. Entonces acordaban que

[...] en caso de levantamiento de tramos como Naré- San Javier-Laguna Paiva, San Justo, San Cristóbal- Laguna Paiva, Balnearia, La Para, creemos fehacientemente que no se solucionaría un problema sino, por el contrario, se crearían otros de no menor importancia [...] no escapará a S.E. que la supresión del tráfico sobre Laguna Paiva traería aparejada la desaparición inmediata de esta localidad [...].

La apelación a un origen ferroviario priorizaba el escrito, la existencia de comunidades y actividades económicas relacionadas con la fuente de trabajo ferroviaria legitimaban el pedido a la máxima autoridad política del país. La carta demostraba incertidumbre por la situación de los ramales y solicitaba “certeza de que los ramales que pasando por Laguna Paiva, en comunicaciones con San Justo, San Cristóbal, San Javier, Balnearia no serán alterados. Hemos de insistir que esta zona, lejos de permanecer estancada se halla en continuo desarrollo y pleno florecimiento: eliminar el ferrocarril equivaldría seccionar una arteria vital a tan importante colonización”²²¹. La nota se ocupaba de explicar las instituciones educativas que formaban jóvenes para el trabajo no solo en el ferrocarril sino en otras actividades que se estaban desarrollando pero que no eran tan significativas como el empleo ferroviario.

1961).Diario El Litoral.

²²¹Enviaron una nota al Dr. Frondizi fuerzas vivas de Laguna Paiva. (22 de octubre de 1961).Diario El Litoral. Expediente legislativo, 899-P-1961: Centro de Defensa Comercial de Laguna Paiva, Santa Fe - Solicita la adopción de medidas tendientes a solucionar el conflicto ferroviario Recuperado de: <https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/816-p-1961.pdf&embedded=true>

San Cristóbal y Laguna Paiva se organizaban en conversaciones que daban cuenta que el problema ferroviario no atañía solamente a la EFEA y a los trabajadores sino que era un problema social y económico con consecuencias dramáticas para el desarrollo de las comunidades que interpretaban la necesidad de mejorar el sistema ferroviario pero no de levantarlo, no de cortar comunicaciones y cerrar espacios socioeconómicos.

El Centro de Defensa Comercial paivense continuó con sus preocupaciones y acciones encaminadas a presentar el problema ferroviario al gobernador de la provincia de Santa Fe. Entonces el 27 de octubre de 1961 se entrevistó con la autoridad provincial en pos de transmitir que el levantamiento de ramales en la zona de Laguna Paiva, San Cristóbal, San Justo y La Para generaría un gran problema económico al no contar la región con otras industrias generadoras de empleo. Según la nota del diario santafesino el gobernador se mostró preocupado y se comprometió a comunicarse con el ministro Acevedo para transmitir el planteo de los problemas que el centro comercial formuló.²²²

El levantamiento de ramales por considerarlos improductivos se presentó como un tema que despertaba apoyos y críticas de instituciones con gran peso económico y político. Por ejemplo, el levantamiento de líneas ferroviarias que unían pueblos y ciudades en la región santafesina y no solamente pertenecían al Ferrocarril Belgrano sino al Mitre como conexiones entre las localidades santafesinas y cordobesas como Landeta a San Francisco, de San Jorge a Landeta, por considerarse improductivos. Esta situación fue apoyada por la Bolsa de Comercio santafesina que en un telegrama dirigido a Frondizi celebraba las medidas de reestructuración anunciadas porque la institución consideraba que era necesario y urgente liberar al país de la “tremenda carga negativa de las empresas estatales deficitarias”.²²³ En la revisión que realizamos del periódico El Litoral sobre las noticias que seguían de cerca el conflicto del riel entre 1961 y 1962 se erigían otras que informaban sobre el desarrollo de la industria automotriz y la inauguración de tramos viales en Santa Fe. Por ejemplo el gobernador Silvestre Bagnis (UCRI) hacía lugar a las quejas y preocupaciones de quienes criticaban las medidas antiferroviarias pero también emprendía inauguraciones de proyectadas obras viales para comunicar trayectos por carreteras²²⁴. El levantamiento del tramo Nelson San

²²²El Litoral, 27 de octubre de 1961. El Centro de Defensa Comercial de Laguna Paiva ha planteado al gobernador el problema del levantamiento de ramales.

²²³ El Litoral, 23 de mayo de 1961. Aplaude la Bolsa de Comercio.

²²⁴ Por ejemplo, El Litoral, 30 de octubre de 1961, La rehabilitación del ramal Naré –San Javier

Cristóbal (Ramal F13) en 1961 resultado de las medidas de racionalización contrastaba con la titulada historia de un camino, es decir, los antecedentes a los actos de inauguración del 15 de marzo de 1961 de los trabajos para pavimentar la ruta Nelson-San Cristóbal- Tostado con la presencia del gobernador S. Begnis y el senador Chiaraviglio (UCRI). La nota recupera acciones, actores y fechas claves entre 1956 y 1961 consignando reuniones entre Centro Comercial de San Cristóbal, autoridades provinciales y municipales, empresarios privados como representantes de los bancos Francés e Italiano de la América del Sur y la empresa SAOPIM encargada del trabajo de pavimentación. Además coloca en recuadros insertos en el cuerpo del texto palabras de personalidades locales alentando el proyecto ya en marcha, así por ejemplo se destacan el Senador Chiaraviglio, el Presidente de la comisión Pro Ruta pavimentada Nelson-San Cristóbal- Tostado, el Presidente de la Sociedad Rural de San Cristóbal, el Presidente del Centro Comercial como también el Gerente del centro comercial de San Cristóbal, un representante del Centro de Transportista de San Cristóbal, el Presidente de la Unión de entidades de San Cristóbal acompañando de publicidades de instituciones locales y comercios quienes destacaban el júbilo y la alegría de la ciudad con la llegada de la ruta pavimentada N° 4 haciéndose eco de los festejos²²⁵. La “Batalla del riel” no era solamente un mensaje presidencial para el movimiento obrero ferroviario sino que si complejizamos el problema del transporte integral en la región santafesina podemos considerar que no eran los mismos esfuerzos y recursos destinados al sostenimiento de ramales y vías ferroviarias “en peligro” que determinados actores sociales y políticos emprendieron en 1961 como las acciones que organizaron para gestionar la construcción de carreteras. Vemos los mismos actores ocupados del problema de la comunicación y transporte pero creemos que los intereses puestos en los proyectos para construir rutas no necesariamente se pensaban articulando y manteniendo las vías ferroviarias. La configuración de un sistema de transporte con rieles y rutas parecía no integrar la agenda política provincial ni nacional. Para los actores que vemos involucrados en garantizar la conexión de San Cristóbal con su área de influencia, la preocupación central no giraba en torno a la pérdida de la fuente laboral

gestiona el gobernador. En comunicaciones de Begnis con Frondizi y Acevedo solicita el no levantamiento del ramal que en esa zona productora condena al aislamiento total porque carece de caminos y teléfonos.

²²⁵ El Litoral, 14 de marzo de 1963. Antecedentes para la historia de un camino.

ferroviaria como van a sostener con mayor firmeza los paivense. Una de las diferencias radicaba en que San Cristóbal como “Puerta del norte santafesino” era ciudad desde 1959 y cabecera departamental mientras que Laguna Paiva hasta 1967 fue un pueblo administrado por una comuna. Como estamos estudiando en esta tesis las comunidades ferroviarias tendrán discursos y acciones de diferentes actores en torno al ferrocarril y al trabajo ferroviario, esto en la década de 1960 se compondrá de tensiones, consensos y enfrentamientos en pos de pensar el desarrollo local. El énfasis en el progreso no fue solo un aspecto del discurso nacional contra el atraso ferroviario sino que se aplicó a experiencias de pretendida modernización urbana (el asfalto llega a muchos barrios de las comunidades) y formó parte de las palabras de apoyo o de crítica de instituciones representativas de los intereses ganaderos, comerciales, industriales a la lucha de los ferroviarios. El problema ferroviario formaba parte del problema de la comunicación del interior del país con las vías más prósperas y dinámicas de la zona central del territorio, entonces, las comunidades santafesinas no estarán ajenas a la discusión en tal sentido. No obstante, y esto es importante de analizar, para las familias obreras paivenses y sancristobalenses, más allá de las gestiones que “las fuerzas vivas” pudieron o no realizar el ferrocarril constituía un objeto irremplazable en la generación de empleo y de significados identitarios.

5.2. a. El problema del desempleo

El 28 de octubre de 1961 llegaron las notificaciones de cesantías a 171 trabajadores de los talleres paivenses, los obreros en asamblea en la Unión Ferroviaria decidieron la adhesión al paro por tiempo indeterminado convocado por la central sindical, el desempleo había ganado lugar y acompañaba los levantamientos de ramales que no se habían puesto en duda por el gobierno nacional pese a las presentaciones que las comunidades realizaron. Al igual que en Paiva, las cesantías llegaron a San Cristóbal “105 cesantías en los talleres del ferrocarril Belgrano” los trabajadores reunidos en asamblea en la Unión Ferroviaria decidieron plegarse a la huelga por tiempo indeterminado y realizaron una movilización a la plaza Rivadavia²²⁶. Asambleas, movilizaciones y el quiebre de la dinámica social fueron el constante de la vida familiar

²²⁶Resolvieron los ferroviarios de Santa Fe adherirse a la huelga. (29 de octubre de 1961).Diario El Litoral.

ferroviaria en huelga. El impacto de la racionalización que el gobierno nacional puso en marcha inauguraba el problema más significativo de estas comunidades que era perder el trabajo. Aquí debemos considerar la importancia de los ferroviarios comunistas en Laguna Paiva que se ponen al frente de la comisión directiva de la Unión Ferroviaria, Walter A. plantea que

se produce la cesantía entonces la Unión Ferroviaria declara la huelga entonces se hace asamblea multitudinaria en un club del pueblo donde participan mil obreros o más era, estaban todos: Almacenes, Trafico, Vía y Obras, Talleres, Depósito de locomotoras. Imagínate que si de talleres eran 1400 súmale vía y obras, 80 en tráfico, 100 y pico en depósito de locomotoras, maquinistas era mucha gente que trabajaba. Entonces se hace la asamblea y los primeros cinco, eso te lo puedo garantizar ¡que la gente elige! Lo primero que hay que hacer es formar la comisión, Robledo se puso a la cabeza la lucha, entonces llamó a todos a la huelga y entonces había que formar la comisión, los primeros cinco fueron los cinco comunistas viejos del pueblo, Elio Pigatto, Ilabor Medina, Aureliano Gomitolo, eran unos tipazos, gente grande, de los que vos aprendías cualquier cosa. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, septiembre 2018)

Walter A. refiere a la situación de acefalia de la seccional local de la Unión Ferroviaria paivense, es decir, Robledo era un dirigente ferroviario de afiliación radical que organizó la seccional desde las directivas oficiales en un contexto de proscripción del peronismo, pero la composición comunista es la que le imprime una dinámica propia a las acciones colectivas de la comunidad. Schneider (2005) plantea que el proceso de autonomía gremial fue significativo desde 1955 para explicar las tensiones entre la burocracia sindical y las bases obreras. Con respecto a la huelga ferroviaria de 1961 sostiene que

Los trabajadores tomaron la protesta en sus manos, se dedicaron a formar distintas comisiones (solidaridad, difusión y prensa, búsqueda de alimentos, seguridad) que permitieron extender durante más de cuarenta días la medida de fuerza. En plena contienda desaparecieron las

divergencias entre los miembros de los sindicatos ferroviarios, integrando las delegaciones y redactando decenas de volantes y boletines de huelga en forma conjunta (p.178).

La organización paivense presenta estos elementos que considera Schneider porque por ejemplo para Vito G., comunista y participante de la Unión Ferroviaria la organización local paivense articuló esfuerzos entre la Unión Ferroviaria y La Fraternidad,

la preparación literaria q tenían los hombres de la fraternidad no podes compararlos a los otros, no, tené en cuenta: un fraternal, el ferrocarril no es una fábrica de zapatos, ¡anda a manejar esa máquina! Si vos vieras lo que es un técnico operativo, rendir para maquinista, foguista, ¿sabes cuantos fracasan? Bueno, hacíamos reuniones secretas en La Fraternidad, hacíamos la estrategia, la logia, durante la huelga, teníamos una comisión que se veía y la fantasma que no se veía. Las organizaciones que nos apoyaban, la OIT, las guardias, las escapadas a llevar comida a los muchachos en la costa, salado, saladillo, armaban carpa. Repartíamos volantes hasta que descubrimos la bomba de estruendo, y ahí agarrabas los volantes y un mortero más grande le atas con un piolín una vuelta y media y después: ¡boom!, cuando explota desparrama una cuadra y media los volantes [...]”. Vito G. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, marzo de 2009²²⁷.

Las lógicas internas a la comunidad y a la relación política de las corrientes existentes generaban los espacios para pensar estas estrategias de acción conjunta. El dirigente local fraternal Alfredo Taulere era quien firmaba todos los boletines de huelga y telegramas que se emitían desde Paiva, para Walter A.

²²⁷ Vito G. ferroviario, ingresó en la década de 1950, de familia obrera y comunista, militó en el PC y en la Agrupación ferroviaria de Base en la década de 1980 y 1990 cuando ya estaba jubilado. Entrevista realizada por Carolina Brandolini y Luisina Agostini en Laguna Paiva, marzo de 2009.

Los maquinistas no participaron, se habían evacuado del pueblo, estaban en el campo. Alfredo Taulere, fue un luchador toda su vida, era maquinista, estaba al frente de la lucha, pero el grueso eran maquinistas, imagínate que en Paiva el depósito de locomotoras tenía 82 locomotoras a vapor de base y los maquinistas movían esas máquinas hacia el norte, o los locales, o a Córdoba, había ramales para todos lados. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista telefónica, septiembre de 2020)

Esta situación interna da cuenta de diferentes experiencias construidas previamente a la huelga y puestas a consideración de los ferroviarios paivenses según el suceder de los acontecimientos. Además de las directivas sindicales nacionales en el caso de Laguna Paiva y esto tiene que ver con el componente comunista presente en la comisión local, las maneras que las bases van a desplegar para sostener el conflicto son genuinas y singulares a la construcción de las prácticas de lucha situadas.

Carlos C. recuerda que el desempleo resultado de las primeras cesantías gravitó en primer lugar sobre una gran masa obrera paivense que según explicaba,

figuraba como peón de obras, te tomaban y cuando terminabas el laburo: ¡chau que te vaya bien! Quedabas afuera y resulta que cuando llego el '61 se dan cuenta muchos muchachos que a ellos les habían dado la categoría de palabra, no de verdad, figuraban Peón de Obra. Cuando llega la huelga se quedan ¡cesantes! Compañeros míos ¡casados! les llega la nota cesante porque el ferrocarril los declaraba imprescindibles. Carlos C. ferroviario de Laguna Paiva, (Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

La situación de los peones de obra y el impacto de la racionalización ferroviaria, constituyó un reclamo importante. Las publicaciones de la Unión ferroviaria mostraban situaciones y problemas laborales a la opinión pública en el escenario de la tensión con el gobierno nacional. Por ejemplo, manifestaba que “(...) quién de nosotros no conoce el hecho de que se ha adoptado la modalidad en los ferrocarriles de tomar changarines que no son ya ni accidentales ni provisorios, esto tampoco se le dice al pueblo Argentino. Changarines que se les paga por la jornada que realizan. Se trata de miles de hombres diseminados en todos los ferrocarriles, que están realizando esas tareas de changarines; entonces, no podemos comprender como se pretende, de la manera

anunciada, buscar la solución del problema ferroviario [...]”.²²⁸ Estos obreros engrosaban las filas de las plantas de las instalaciones ferroviarias y contradecían la postura deficitaria del gobierno al implementar reducción de personal ocioso. Para el sindicato la situación de los peones por obra, changarines no era nueva. Incluso podemos ver referencias al personal provisorio consignado en los escalafones de 1946 como en el de 1963. Este tipo de personal se define como “Personal ocupado con carácter provisorio para una mejor producción o por intensificación de tráfico en cualquiera de los servicios [...] pasando a la condición de permanente cuando así lo requieran las necesidades del servicio”²²⁹. El planteo sindical criticaba las medidas de expulsión de trabajadores compulsivamente cuando explicaba que este tipo de obrero no permanente engrosaba las plantas ferroviarias desde hacía muchos años. Le preocupaba que esta situación irregular por lo que desmentía la existencia de obreros ociosos como se intentaba mostrar en la prensa por parte del gobierno.

5.2. b. *La organización colectiva*

El impacto en la economía cotidiana de la comunidad paivense repercutía en la compra de alimentos básicos y diarios, entonces Teresa que era niña en 1961 recuerda que

en mi casa mi mamá era bordadora, había dos ingresos porque tenía mucho trabajo, nunca tuvimos apremios económicos, pero me acuerdo que la gente no tenía para pagar en los negocios, allá se compra el pan todos los días, vos no tenías una compra como es ahora en el supermercado una vez por semana o por mes. La gente no tenía para pagar y el comercio era muy solidario: les anotaba las compras y les resarcía el pago de lo consumido. Esa huelga del había dejado sin cobrar el sueldo completo. Teresa S. docente de Laguna Paiva, (Entrevista telefónica, agosto 2021).²³⁰

²²⁸ El Obrero Ferroviario, “Unión Ferroviaria, Primera Mesa Redonda: Soluciones al problema de la recuperación ferroviaria”, fragmento de la exposición de Alberto Riva (UF). 6 de junio de 1961. p.16.

²²⁹ Escalafón del personal ferroviario, 1963, Personal provisorio, p.10. Agradecemos a la Dra. Ana Sagatume por compartir esta fuente.

²³⁰ Teresa S. nació en Laguna Paiva y vivió su infancia y adolescencia allí. Luego se radicó en

A los obreros cesantes en su mayoría sin estabilidad laboral se les sumaba la escasez de dinero circulante en toda la planta ferroviaria. Oscar T. recuerda que “[...] Cuando llegaba el día del pago todos comían asado, Paiva era una revolución, todo el mundo salía a comprar, sus ropas, sus juguetes para los chicos, sus cosas. Paiva era un pueblo muy comprador, muy familiar”. Oscar T., ferroviario paivense, Entrevista, Laguna Paiva marzo de 2009.

La caída de los salarios se tradujo en la disminución del consumo modificando esos rituales que eran ejemplos de la sociabilidad vivida en la localidad. El banquete del asado mostraba un día festivo que se repetía todos los meses pero que se terminó durante el tiempo que duró la huelga. Por lo tanto el problema del trabajo se tradujo en un problema económico para el comercio local, los comerciantes de alimentos contribuyeron con los huelguistas y sus familias y quienes se dedicaban a la venta de otros artículos acompañaban los reclamos a las autoridades solicitando intervención urgente.

La Comisión ejecutiva paivense de La Fraternidad expresó su agradecimiento al centro comercial, apoyo moral y material destacando el proceder de los comerciantes y la solidaridad²³¹. También reconocía los apoyos recibidos de quinteros de la zona aledaña a la localidad por ofrecer mercadería que la Unión Ferroviaria repartía entre sus afiliados.

Jubilados y pensionados ferroviarios contribuyeron económicamente con gastos de propaganda de la lucha para sostener la huelga. La Fraternidad se ocupó de registrar las experiencias de solidaridad y de organización local durante la huelga y en su revista oficial recuperó la organización de la Cooperativa de consumo de Laguna Paiva. Una iniciativa que se consolidó durante el conflicto cuando con algunas donaciones ya existentes los trabajadores en la última etapa del paro adquieren mercaderías más baratas para poder asistir a las familias obreras.²³²

Santa Fe.

²³¹Nota firmada por la Comisión Ejecutiva de La Fraternidad seccional Laguna Paiva solicitando al Director del Diario El Litoral la publicación del comunicado de agradecimiento. 27 de noviembre de 1961. Archivo personal Oscar Paúl.

²³²Revista La Fraternidad, enero de 1963, N°1075. Sección CRONICA SECCIONAL, p.29-30. Archivo Escuela Gallini. La Cooperativa inicia sus actividades como tal el 1/1/1962 y según la nota se intentaba conseguir nuevos socios y buena recaudación a futuro.

Asambleas, marchas, mesas redondas, confección de boletines de huelga locales, reparto de los nacionales como de las circulares generales y atención en las sedes sindicales eran algunas de las estrategias que se reiteraron en los 42 días que duró el paro. Pero la gestión del aprovisionamiento de víveres para las familias y los trabajadores que estaban escondidos significaba movilizar diferentes recursos, propios y ajenos. Walter A. recupera estrategias que dan cuenta de los lazos de solidaridad preexistentes que se activaron durante el conflicto. También evidencia apoyos políticos que daban cuenta de la importancia de la lucha ferroviaria en el interior del país. Recuerda que

42 días de huelga no aguanta cualquier obrero. Había que organizarse, los colonos traían un camión con tachos de leche y se paraban en las esquinas y unos vagos de la Unión Ferroviaria tenían bidoncitos y venían las mujeres de los barrios. Generalmente había gente que fiaba y decía: ¡siga sacando, siga sacando, no habían cobrado, saque! ¿Se da cuenta? Había gente, colonos que donaban una vaca y había ferroviarios que carneaban la vaca en el ferrocarril. Vino la madre del che Guevara, vino, con un camión cargado de mercadería y repartieron toda la mercadería, la bajaron venía gente que estaba en la lona y se les daba. Ósea que hubo una organización para mantener la huelga, apoyando a la gente con lo que se podía. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista telefónica, septiembre de 2020).²³³

La protección de los maquinistas y foguistas que era el personal perseguido y requisado con el objetivo de hacer mover las locomotoras era un objetivo central no solo para la dirigencia nacional que indicaba procedimientos a seguir sino para las comunidades que gestionaban lugares para el ocultamiento. En San Cristóbal, campos, zonas cercanas a canales de agua eran los lugares concurridos por los fraternales, Fany T. explicaba que

²³³Celia de la Serna quien fuera la madre del Che Guevara fue militante de la Unión de mujeres Argentinas (UMA). Nuestros entrevistados reiteran su presencia durante la huelga y según Walter A. ella “Habló en la puerta de La Fraternidad, habló la madre del che Guevara. Vino por UMA del PC, vino por una delegación de UMA”. Gabriela Scodeller (2007) plantea que en San Rafael, Mendoza la Unión de Mujeres de la Argentina donó \$2.060 recaudados por intermedio de una rifa. (p.18).

en el campo de mi padre estaban todos los maquinistas algunos guardas, todos los que estaban arriba de las máquinas estaban en el campo escondidos en el monte, de noche mi padre les llevaba cigarrillos, pilas, la carne, las novedades porque tenían prohibido hacer fuego para que no los detectaran. Ahí estuvieron como 20 días allí escondidos hasta tanto más o menos las cosas se apaciguaban y pudieron volver a sus hogares. Fany T. docente de San Cristóbal, entrevista telefónica, agosto 2020.

El padre de Fany era hacendado y simpatizaba con la UCRP, eso significaba para ella escuchar posturas críticas frente a las políticas del gobierno. Al respecto en oportunidad de la interpelación en diputados al ministro Acevedo el comunicado de la UCRP cargaba de responsabilidades al oficialismo por la ausencia de la mayoría en la jornada prevista para la sesión en la cámara, además de cuestionar las políticas ferroviarias por considerarlas que desprestigian el servicio ferroviario y anulan el debate democrático para participar de decisiones conjuntas y no arbitrarias.²³⁴

El marido de Fany que era ferroviario en almacenes de la localidad asistía junto a su suegro a los compañeros maquinistas refugiados, eso significaba para la familia un cambio en las rutinas, hombres lejos de la ciudad y otros en los hogares organizando y transmitiendo las noticias de la huelga.

5.2.c. El desarrollo económico local en discusión

Los problemas de las instituciones locales y provinciales frente a la huelga tenían que ver con el paro económico. La urgencia en solucionar el problema ferroviario no radicaba en que todas las instituciones se unan a la lucha ferroviaria. Avanzada la huelga y con creciente preocupación por la economía local, como resultado de la paralización total de las actividades en este “centro eminentemente ferroviario”, la Unión de entidades de San Cristóbal escribió en una nota al Ministro de Servicios Públicos Acevedo para solicitar la reincorporación de los 105 cesantes de talleres porque consideraban que el estado de “incertidumbre y amargura” de la población era la consecuencia principal de las medidas del gobierno que retrasaban el “progreso” local.

²³⁴El Obrero Ferroviario, Replica de la noticia publicada en el Diario la Nación 20 de septiembre de 1961.

Si bien el senador por el departamento San Cristóbal, Chiaraviglio había gestionado frente al ministro de Hacienda de Santa Fe (Dr. Juan Quilici) la provincialización y posterior privatización de los ramales que transitaban por la provincia cuando el problema ferroviario se instaló en la agenda política, las gestiones acompañaban las políticas de la UCRI a nivel nacional ya que Santa Fe tenía mayoría de ese partido²³⁵. Al respecto debemos mencionar que la prensa de Santa Fe y Rosario se hizo eco de la publicidad y de las medidas que el gobierno santafesino organizó para efectivizar su plan de reestructuración.²³⁶ Entonces, nos encontramos con que la propuesta de Quilici que fue acordada con Acevedo se componía de diferentes puntos a considerar sobre las medidas emanadas del decreto nacional existente (N°4061), por ejemplo: el personal de los talleres clausurados recibirá indemnizaciones, el gobierno de Santa Fe a través del Banco Provincial financiaría iniciativas individuales del personal indemnizado para emprender actividades propias, se garantizaba un compromiso de los “industriales de la provincia” a absorber la mano de obra en disponibilidad, creación de una Bolsa de Trabajo en el Instituto de Fomento Industrial de Santa Fe, entre otros ítems.²³⁷ “Santa Fe Colabora en la Reestructuración Ferroviaria. Soluciones económicas y sociales con sentido argentino”, el gobierno santafesino numeraba sus acciones, por ejemplo: Registro de colocación de Obreros Ferroviarios, Créditos bancarios (montos a considerar según prioridad industrial), gestión ante el gobierno federal (indemnizaciones, trámite acelerado y controlado de liquidaciones), Jubilación (régimen de reciprocidad preferencial y urgente), Ramales Ferroviarios (asesoramiento para

²³⁵ Diario La Opinión de San Cristóbal, 9 de junio de 1961. El anunciado levantamiento de vías origina una iniciativa del senador Chiaraviglio (UCRI). El intendente Victorio Cabutti de San Cristóbal pertenecía también a la UCRI.

²³⁶ Debemos mencionar que entre las décadas de 1960, 1970 y 1980 las municipalidades de las ciudades de Santa Fe y Rosario llevaron a cabo intervenciones de reestructuraciones ferroviarias de cara a la reorganización urbana. El desarrollo de las carreteras como conexiones viales de mayor importancia que las ferroviarias significaron planificaciones urbanas en las que las infraestructuras ferroviarias se redefinieron, derrumbaron, clausuraron no solamente como resultado de las políticas ferroviarias nacionales sino como iniciativa de las municipalidades y las instituciones económicas más significativas de las ciudades como por la presión del mercado inmobiliario. No obstante, no se trató de iniciativas pioneras separadas de las políticas nacionales de reestructuración que continuaron a las iniciadas en 1961.

²³⁷ Diario La Capital, 14 de noviembre de 1961.

consorcios vecinales).²³⁸ La Unión Industrial acompañaba la iniciativa y solicitaba el apoyo de “las fuerzas empresarias a incorporar en sus establecimientos a personal disponible”.²³⁹

Los problemas de las familias ferroviarias tenían que ver con garantizar la comida diaria, con la estabilidad laboral por eso la defensa del lugar de trabajo se sostuvo por 42 días. Los vínculos sociales y la solidaridad con la medida abrazó a diferentes instituciones y actores, también vislumbró que quienes formaban parte de estos centros ferroviarios acompañaban las políticas de racionalización como también se manifestaron críticos del estado del sistema ferroviario. La principal inquietud tenía que ver con las comunicaciones de las localidades y esto se relacionaba con el énfasis puesto por las acciones del periodo de Sylvestre Begnis de inauguración de caminos, rutas²⁴⁰. No obstante, podemos ver que si bien en los discursos nacionales el gobierno emprendía una campaña contra el trabajo y el obrero del riel, las alternativas provinciales se ocuparon de recuperar la mano de obra capacitada que el ferrocarril expulsaba. La industria privada que el sindicalismo erigía en la oposición antiferroviaria se colocó como interlocutor de las autoridades provinciales para garantizar la incorporación de obreros a sus filas. El gobernador se dirigió a la población manifestando que

En cuanto a los grandes talleres ferroviarios de Perez, Laguna Paiva, San Cristóbal y otros menores, la gestión importa informarnos sobre el destino que se piensa dar a los mismos, porque el gobierno de la provincia quiere intervenir en las soluciones cualesquiera que ellas sean, y para que estas de ninguna manera graviten sobre la vida y posibilidades en el desarrollo de las poblaciones ya citadas que, prácticamente, se han formado teniendo como base fundamental, y a veces única la existencia única de esos respectivos talleres²⁴¹

²³⁸ Diario La Capital, 23 de noviembre de 1961.

²³⁹ Diario El Litoral, 6 de diciembre de 1961.

²⁴⁰ Con respecto a los estudios sobre el desarrollismo en Santa Fe y las características del gobierno de Sylvestre Begnis véase: Simonassi, Silvia (2016); De Marco, Miguel A. (2003). Con respecto al desarrollo automotriz en la provincia de Santa Fe durante el gobierno de Sylvestre Begnis ver Vicentín, Enzo (2011, 2013)

²⁴¹ El Litoral, 14 de noviembre de 1961.

Como veremos en otro apartado los talleres santafesinos no fueron clausurados durante el frondicismo, las medidas provinciales no avanzaron en una racionalización ferroviaria provincial. También, debemos considerar, que la prensa santafesina publicó las intervenciones del gobernador con mayor asiduidad luego de las jornadas del 11 de noviembre en Laguna Paiva. Las noticias relacionadas con la represión en Paiva, el estado de los heridos y los informes que intentaban explicar las acciones de infiltrados obreros y no de las familias, como si se tratara de un hecho policial y no político-social, ganaron las páginas de los periódicos.

No obstante estas medidas provinciales, las familias ferroviarias paivenses y sancristobalenses no aspiraban a cambiar de destino y de oficios. La defensa de las fuentes laborales no solamente tenía que ver con la garantía del trabajo que suministraba el bienestar económico sino con la defensa de una trama social y cultural articulada en torno al empleo ferroviario.

5.3. Las familias obreras en huelga: continuidades entre el hogar y el taller

La huelga ferroviaria de 1961 puso en tensión la organización de las familias ferroviarias en las comunidades santafesinas. Colocó a los varones fuera de los lugares de trabajo por 42 días, habitando y transitando espacios sindicales por más tiempo, lugares de reunión y de movilización también ocupados por mujeres y niños. También la requisa obligó a escapar a muchos, a vigilar a otros y a asistir a los que se encontraban fuera de los pueblos. La huelga ferroviaria de 1917 “representa un hito clave en la construcción del ferroviario como varón responsable del bienestar del hogar” (Palermo, 2016, p.84) nosotros sostenemos que esa construcción se consolidó a lo largo del siglo XX y en la huelga de 1961 se reforzó. Si bien se trata de dos conflictos diferentes y distantes en el tiempo existen continuidades del orden de las construcciones heteronormativas asociadas al varón proveedor como eje del funcionamiento patriarcal de las familias ferroviarias. Los cambios sociales de la década de los ´50 y ´60 impactaron en las trayectorias familiares y en las biografías femeninas, no obstante en las comunidades que estudiamos registramos una pervivencia de prácticas y comportamientos ordenados en roles femeninos y masculinos bien establecidos. Perder el trabajo ferroviario para los varones en estas comunidades dañaba la construcción de su masculinidad asociada a los mandatos de asegurar el bienestar económico de la familia. Podemos ver por ejemplo que la seccional paivense de La Fraternidad que dentro de los propósitos de la lucha de 1961 estaban: “[...] mantener las conquistas laborales, la estabilidad económica de nuestros hogares [...]”²⁴². Las posibilidades de otros miembros de su familia como esposas, hijos, hijas para trabajar y contribuir económicamente con el hogar en la década de 1960 habilitaban trayectorias educativas diferentes y tal vez positivas para las mujeres no obstante, las perspectivas de inserción en otros empleos técnicos fuera del ferrocarril no era una opción consolidada en estas comunidades. Por lo que como plantea Palermo (2016) “obtener una visión acabada de la importancia del empleo requiere explorar tanto la experiencia del varón trabajador como de la familia obrera” (p.99).

El protagonismo de las mujeres en las familias obreras durante el paro no tuvo que ver con su participación política o sindical sino con la organización de los espacios de

²⁴²Nota firmada por Alfredo Taulere dirigente de la seccional de La Fraternidad Laguna Paiva, 4 de noviembre de 1961.

cuidado de sus maridos en huelga y de sus hijos. Las mujeres de Laguna Paiva además se ocuparon de realizar acciones en el espacio público que analizaremos pero las mismas fueron sostenidas desde sus roles de madres y esposas en defensa del hogar obrero. Como explicamos anteriormente, dentro de las familias ferroviarias las mujeres componían trayectorias diferentes. Por ejemplo, mujeres esposas de obreros que trabajaban fuera del hogar porque eran docentes en su mayoría; otras familias con mujeres que eran amas de casa y se ocupaban del trabajo doméstico (no reconocido como tal); también existían familias en las que las mujeres trabajaban en el hogar pero para otros hogares (planchadoras, bordadoras, modistas, entre otras). En todos los casos que hemos conocido se trata de organizaciones patriarcales, “[...] donde el “jefe de familia” concentra el poder, y tanto los hijos y las hijas como la esposa-madre desempeñan papeles anclados en la subordinación al jefe [...]” (Jelin, 2010, p.23). No solamente si existían dos sueldos o ingresos económicos el de las mujeres se consideraba complemento sino que las actividades del hogar y el cuidado de los hijos era dominado por ellas (esposas, abuelas, hijas mayores) y no era considerado trabajo, en muy pocos relatos de mujeres los varones participaban de actividades de limpieza del hogar.

Olga D. docente de San Cristóbal llevó a delante trabajo asalariado no doméstico fuera del hogar entre 1958 y 1990. Frente a la huelga de 1961 y al cierre de los talleres en la década de 1990 explica que

el jefe de la familia tenía empleo por lo tanto era el que mantenía y proveía. Lo digo con orgullo ya que soy nieta, hija y esposa y hermana de ferroviario, todo era como normal escuchar la sirena que anunciaba el principio y el fin de las tareas. Abrir las grandes puerta de los talleres para que cada uno registre la asistencia en el chapero y se dirija a su sección, recuerdo que iban por las calles, la mayoría caminando, otros en bicicletas escuchaban su silbido, sus pasos apresurados conversando como se llamaban entre ellos aun pasado el tiempo y siendo gente adulta: los muchachos [...] en mi familia quien era el proveedor siempre fue el hombre, el papá, lo mío fue complementario. Olga D., docente de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020.

La explicación de Olga D. refiere por un lado al período de normalidad donde el trabajo aparece como el espacio convocante para los obreros, el ritual de la sirena, las bicicletas y el buen humor que otorgaba la complicidad de la denominación “los muchachos” parece relacionarse con la construcción de la identidad del trabajador ferroviario. Por otro, Olga repara en que escuchar la sirena de los talleres no solamente se dirigía a los obreros sino a toda la población, la sirena de alguna manera organizaba horarios y rutinas e indicaba la jornada laboral de los varones en tanto los proveedores de los hogares. Es difícil entonces pensar que el trabajo de Olga sea considerado en igualdad de condiciones que el de su marido, decimos esto porque ella era directora de escuela lo cual le otorgaba un prestigio social al ser un trabajo respetado, ella poseía saberes significativos para su desempeño y era una autoridad dentro de otras familias de la comunidad. No obstante estas razones, para ella su trabajo era complemento del varón, el jefe era masculino y esto se sostiene no solamente en los momentos de auge ferroviario sino en los de crisis. El desempleo de muchos varones en los 90 va a cambiar el lugar de los roles de provisión de alimentos en las familias lo que dañó la construcción moral sobre la que históricamente se asentó la organización patriarcal imperante en las tramas sociales y culturales de las comunidades ferroviarias.

Para Fany T. la época de la huelga fue de incertidumbre y desnudaba las realidades variadas de las familias ferroviarias,

no se sabía que iba a pasar, venían los rumores que los iban a echar a todos, que no les iban a pagar, ¡40 días no se podía aguantar muy mucho! porque había de todo: matrimonios con varios hijos, matrimonios bien como todos en toda empresa unos ganaban mas, otros menos. Era unas épocas de mucha incertidumbre y en mi caso por ejemplo yo decía: bueno de cualquier manera voy a tratar de integrarme a trabajar. Había otro escape, ¿me entiendes? en cambio había matrimonios que las mujeres eran amas de casa entonces se hacía difícil. Fany T. docente de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto 2020.

Fany explicaba que su marido era cuello azul, realizaba trabajos de oficina en la administración de los talleres, ella sabía que existían diferentes jerarquías y profesiones entonces existían sueldos más bajos entre los obreros del taller. Dejó de trabajar en las escuelas cuando estaba embarazada de su primer hijo, el sueldo de su marido alcanzaba

para vivir y era necesario que ella se ocupe de su primogénito, se reintegró a la docencia cuando sus hijos (tuvo cuatro) eran más grandes. Durante la huelga ella tenía la posibilidad de buscar una salida laboral importante, la docencia significaba estabilidad y prestigio aunque sueldos más bajos que los de cualquier ferroviario fraternal por ejemplo.

Dora e Irene en Laguna Paiva eran esposas de ferroviarios del taller, eran trabajadoras domésticas, no tuvieron posibilidades de estudiar. Tenían animales y huerta que les permitía obtener alimentos y esas actividades componían la rutina de sus hogares. Irene a los 18 años estaba casada, su marido era ferroviario y comunista. A lo largo de la carrera en el ferrocarril sufrió las cesantías de su marido, eso generó mucha tristeza e impacto en la familia como también mucha persecución. Irene L. nunca le dijo a su marido no te metas en política,

yo tenía otros problemas: los críos [...] mi marido jamás hacía las tareas del hogar por su crianza machista, no por el PC, ayuda en el hogar nada y nosotros pensábamos que eso era normal [...] yo recibía acá a la gente del PC, mi casa era un comité privado, yo no le daba pelota, yo tenía en la cocina la reunión y los tenía que estar escuchando [...] no eran solidarios, se olvidan vienen y bajan línea [...]. Irene L. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista telefónica, agosto 2020

La organización doméstica era el espacio del trabajo de Irene, y cuando se ocupaba su cocina con los asuntos del partido para ella eso era incómodo porque ella pensaba que los problemas de la clase obrera no se resolvían en reuniones de las dirigencias.

Nidia Z., que era esposa de un obrero ferroviario de Laguna Paiva que en 1961 trabajaba en la sección almacenes del taller paivense, nos relató una parte de la rutina diaria que, como ama de casa a cargo de 6 hijos, realizaba mientras su marido trabajaba

a las 2 de la tarde, sonaba la sirena del taller, y a poner la mesa. Me llamaban los chicos: ¡mami toco el pito ya viene papi! ¡A poner la mesa! Y cuando llegaba mi esposo, se desparramaban en la mesa y se servía la comida, no faltaba nada. Se vivía bien y feliz, era una época linda, tranquila”. Nidia Z. ama de casa de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva septiembre de 2015.

Nidia Z. y Olga D. reparan en el pasado bueno, armónico y feliz. Quizás sus recuerdos no están permeados de los problemas que registra Irene. El recuerdo sobre los hijos que tiene Nidia Z. denota alegría por la preparación del momento del almuerzo, vuelve a instalarse la sirena (el pito) como el sonido que indicaba dentro del taller el fin de la jornada y fuera de la infraestructura ferroviaria la resonancia de que comenzaba el tiempo de los varones en el hogar. A diferencia de los recuerdos de Nidia Z., para Irene L. los hijos eran un “problema de ella”, era un asunto femenino. Su marido tenía otros temas que llegaban al hogar y ocupaban espacios de Irene como la cocina. El paro no solo era un problema del varón, para ella las cesantías de su marido, que en su relato cuenta como un proceso largo y tortuoso de una vida de apremios económicos, se traducían en la obligación de resolver la comida para sus hijos y sostener que puedan estudiar. Ella refuerza las diferencias entre los problemas concretos y reales de la cotidianeidad con los temas que consideraba teóricos y alejados de las dinámicas de los obreros de carne y hueso que escuchaba discutir entre miembros del partido comunista. Las vivencias de las familias ferroviarias que algunos ferroviarios jubilados de San Cristóbal recuerdan cuando niños, no sólo van a atravesar e impactar en sus propias experiencias como adultos, sino que coinciden en que su infancia se vio marcada por los sucesos de la huelga de 1961,

mi padre era personal operativo y estaba afectado en tráfico y tren, entonces en esa época tuvo que disparar al campo. La huelga duro 42 días, estaba a 12 km. de acá con cuatro compañeros más, metido en un campo de un conductor de locomotoras muy amigo de mi padre. Mi madre les mandaba la leche, la verdura, carne. Yo tenía 10 años, íbamos a ir a dormir a la casa de una tía mía, porque la gente de la Unión Ferroviaria fueron y le dijeron a mi papá ¡Dispará porque va a venir la gendarmería y te va a movilizar! (...) ¡Se tienen que ir a las noches de acá! A mí me habían explicado eso (...).Dardo P., ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

Se registra la situación sobre el temor a la requisita de los fraternales, y entonces Dardo recuerda a su madre asistiendo no solamente a sus hijos sino a su marido escondido. Si bien los varones gestionaban desde los sindicatos y organizaban las estrategias para

quienes estaban fuera de los pueblos, las esposas se ocupaban de garantizar la comida a sus esposos. La protección de los menores era un asunto familiar que se sostenía con las redes femeninas, tías, abuelas, quienes como estamos estudiando aquí serán las que articulen los cuidados.

Pareciera que la condición de lucha era una cuestión hereditaria, y la dinámica familiar con el varón proveedor del hogar fuera de la casa suponía riesgos para la familia, como también carencias de víveres. Mario C. cuenta que,

Nosotros venimos de descendencia ferroviaria y siempre hubo, no como la huelga del 61, pero siempre hubo paro y nuestro padre nos enseñaba que por qué se hacía. Siempre por defensa de la fuente del trabajo por lo general. Mi mamá, por ejemplo, que estaba con nosotros, ella nos explicaba que papá estaba en tal lado por tal y tal motivo, todo lo que estaba pasando, mi papá por ejemplo, él se iba a los campos con un amigo carnicero que tenía campo y vaca y carneaban y repartían a la gente por lo general de tráfico. Esa gente que no estaba en las casas, porque si lo agarraban lo metían preso y lo llevaban a trabajar ese era el fin. Mario, ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, 30 de agosto 2018).

En el caso de Mario, se reitera la problemática del relato de Dardo pero se agrega la cuestión de la transmisión de las luchas y acciones sindicales y también la instancia de explicación de la situación que no solamente incluía a los padres sino a las madres. Podemos pensar si en las mesas familiares los asuntos políticos sindicales eran temas oídos por los niños, posiblemente los varones no hablaban de esos temas con sus esposas e hijos pero el paro indeterminado y la represión cambiaron las condiciones de vida alterando la rutina familiar y barrial de las comunidades. Incluso vamos a encontrarnos con informaciones en los boletines de huelga de acciones que los menores realizaron para repudiar la circulación de trenes.²⁴³ Adherimos a los estudios e indagaciones que abogan sobre la necesaria problematización del lugar de las infancias.²⁴⁴ Nos interesa preguntarnos por sus roles y posiciones en las luchas de la

²⁴³ Vamos a profundizar sobre las acciones durante la semana del 11 de noviembre de 1961 en Laguna Paiva.

²⁴⁴ Lobato, Mirta (2019), Llobet, Valeria (2013) Cosse, Isabella (2019).

familia obrera, así como hemos recuperado a niños y niñas formando parte de los espacios ferroviarios de la comunidad en tiempos de normalidad, debemos pensar las características de sus lugares en tiempos huelga y de exacerbación de la vigilancia policial y militar.

Para Rosa F. y Miriam D. quienes eran hijas de ferroviarios y muy pequeñas durante la huelga de 1961 sus recuerdos tienen que ver con una dinámica familiar diferente, con momentos de tensión cuando

aparecía la policía a caballo y te golpeaba la puerta de la casa buscando al empleado ferroviario, entonces era para nosotros, que éramos chicos, quedó muy grabado. Esas sensaciones de ver el policía en tu casa buscándolo a tu papá cuando tenías que decir que no estaba. Por supuesto nadie decía que estaba. Miriam D. docente ferroviaria de San Cristóbal, entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

Recuerdos que se relacionan con las maneras de gestionar el abastecimiento de los padres ocultos, mayoría de familias ferroviarias en el barrio y en la escuela dan cuenta de sensaciones y recuerdos compartidos,

Ellos estaban cerca de Aguará,²⁴⁵ en los montes y había un señor Chamorro que tenía un carro con sus caballos y recolectaba a la noche los cajoncitos de verdura donde cada familia enviaba a su marido, las mujeres sobretodo, las provisiones, lo que se podía. Ahí fue muy importante en San Cristóbal los comercios, la verdad que se aguantaron los 42 días de paro. Aguantando digo yo en el sentido que todos teníamos libretas entonces te fiaban y el que tenía gallinas mandaba gallinas y el que tenía huevos, huevos. La quinta de la casa se mandaba todo en ese cajoncito y él salía a la noche entonces recorría a la noche porque era un momento donde no se lo veía. Se cargaba en la cuadra éramos la mayoría era hijos de ferroviarios, así como en la escuela ocurrió lo mismo, todos hijos de

²⁴⁵Se refiere a la zona de Aguará Grande a 55kmts. de San Cristóbal. Características en https://www.fhuc.unl.edu.ar/porta/gringo/crear/gringa/mapa_san_cristobal_aguara.html

ferroviarios. Rosa F. docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

El ocultamiento, la presencia de la policía, los recuerdos de las organización de la comunidad para sostener el alimento desde la mirada de niña contribuyen a que Rosa F. comparta que “[...] Yo sentí la ausencia, cuando terminó la huelga mi papá apareció en mi casa (...)”. Esa vuelta del padre al hogar puede simbolizar la vuelta a la normalidad. Miriam D. explica otra de las estrategias para esconderse de su padre y enfatiza que ella era hija única y esa condición preocupaba a su padre que debía estar fuera del hogar, era necesario irse de la casa y recurrir entonces, como venimos viendo en otros casos, a las redes familiares de cuidado,

yo tenía 5 años, yo lo que recuerdo y después porque lo vuelvo a contar, los primeros días mi papá estuvo él y algunos amigos, como tenían un médico amigo, este médico los internó porque internados no podían ni llevarlos presos, uno o dos días hasta que después se fueron varios a una estancia en un pueblo cercano Ñanducita,²⁴⁶ la estancia El Lirio estuvieron allí escondidos esos 41 días y como yo soy única hija con mi mamá, mi papá no quería que nos quedemos en mi casa, y nos fuimos con mi mamá esos días con valijita y todo a vivir en casa de mi abuela, a vivir con mi abuela y mi tía, y teníamos prohibido hablar sobre eso. Yo no sé si me abran dicho donde estaba, sabía que estaba escondido, que mi mamá si sabía donde estaba y no podíamos hablar. Miriam D. docente de San Cristóbal, entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

La prohibición como una reiteración en su relato da cuenta de un planteo familiar del problema, no detallado para los niños y niñas pero si incluyéndolos como parte de la complicidad en la protección de los obreros. Estas estrategias se relacionan con las solicitudes que las centrales sindicales pedían a las familias, no decir nada sobre los obreros escondidos, resistir las irrupciones de las fuerzas de seguridad en los hogares.

²⁴⁶Ñanducita se encuentra a 11kmts. De San Cristóbal. <https://www.municipalidad-argentina.com.ar/municipalidad-nanducita.html>

Las voces evidencian las maneras que encontraron las comunidades para sostener la huelga.

Nos interesa matizar los registros de las fuentes sindicales con las que contamos y estos relatos que dan cuenta de los problemas, necesidades, posibilidades de sortear un paro largo en el espacio local. Coincidimos con Palermo (2015) sobre que la información que provee la prensa gremial es generosa sobre la vida de los ferroviarios mas involucrados en la vida sindical, en la dinámica de las seccionales. Aquí, para el caso de San Cristóbal y Laguna Paiva contamos con voces de protagonistas de las familias obreras, con material periodístico local, con algunos boletines de huelga paivenses y con circulares generales nacionales donde pudimos rastrear la presencia de las acciones de las seccionales durante el conflicto. Pero resultan significativos estos detalles de los cambios en las dinámicas familiares para poder situar la existencia de las redes, tramas sociales tejidas en las comunidades para defender el trabajo ferroviario.

Notamos diferencias entre los cambios de rutinas en Paiva con respecto a San Cristóbal y eso influyó en la violencia registrada en el caso paivense como en el carácter de las acciones de protestas más fuertes y contundentes que en San Cristóbal. Por ejemplo, los docentes paivenses emitieron un comunicado de acompañamiento a los padres de sus alumnos, dando cuenta de los orígenes mayoritarios de los hogares ferroviarios de sus estudiantes. La docencia de Paiva venía desde Santa Fe, el personal que impartía clases secundarias no vivía en la localidad y viajaba la distancia de 40 km. que la separaban de la ciudad capital. La asistencia médica en Paiva era precaria, eso significaba que existía una fluida comunicación con Santa Fe diariamente esto hacía difícil la vida sin la circulación de los trenes. Entonces muchas veces nos encontramos con poco registro de este conflicto en San Cristóbal, decimos esto porque como hemos explicado la ciudad portaba otras condiciones de organización y servicios que le otorgaba más sustentabilidad propia que la comuna paivense. Además, en San Cristóbal quienes eran obreros sin categoría o “changarines” sufrieron la cesantía y los apremios económicos con más gravedad que el personal de dirección, por ejemplo. Existen diferencias en el registro de la huelga de 1961 en los relatos de ferroviarios según sea el tipo de empleo del varón “proveedor”, según sea la situación de la esposa, según sea el sostén de otros integrantes de las familias.

En estos relatos y recuerdos de la huelga podemos inferir que la intranquilidad se había apoderado de las familias, de aquellas compuestas por personal de los talleres pero con particular temor en aquellas compuestas por el personal de tráfico, de los fraternales

escondidos. El recrudecimiento de los atropellos de la vigilancia en todo el país frente a los hogares requisados generaba entonces que las mujeres deban no solo asistir a sus hijos y a sus maridos sino “cuidar el hogar”. El cuidado del hogar en tiempos de normalidad significaba la realización de las tareas domésticas necesarias para mantener el orden de la limpieza, comida, aseo de la casa y de los integrantes de la misma. El cuidado de los hijos e hijas, la asistencia en el estudio en las tareas de la escuela eran actividades femeninas. En tiempos de paro, el cuidado del hogar se extendió porque los varones proveedores estaban fuera de la casa en peligro, sin trabajar, las mujeres debían entonces responder frente a las autoridades que circulaban buscando personal, debían informarse de los asuntos de la huelga, iban a los locales sindicales a retirar comida, gestionaban la preparación de alimentos y víveres para sus maridos, se trasladaban a otros espacios con otras mujeres para cuidar a sus hijos. Estas nuevas tareas no significaron la participación política partidaria ni sindical de las mujeres, sino que el cuidado del hogar desde la condición de madres, hijas, esposas de ferroviarios reprodujo la normalidad preexistente pero puso en tensión el espacio doméstico con el espacio público por los que la huelga obligó a transitar a las mujeres.

5.3.a. Las mujeres entre las vías: Laguna Paiva “la heroica”.

Las redes de sociabilidad gestionadas por las mujeres en tiempos de normalidad sirvieron para que en tiempos de la huelga puedan resolver la supervivencia de sus hijos y de sus maridos mientras estaban de paro. En Laguna Paiva y frente a la amenaza de un tren en circulación que venía desde la ciudad de Santa Fe hasta San Cristóbal las mujeres de la Villa Obrera levantaron durmientes y pararon la locomotora. Para Julio G.,

Los hombres estaban escondidos, todo se hacía clandestinamente. Eso te traía aparejado que era la mujer la que tenía que pelear para darle de comer a sus hijos. ¡Tuvo un protagonismo! Era ella en ese momento, ¡sin subestimar! Nunca pensó en política, era la política más grande porque tenía que mantener su casa, discutía un precio, tenía que llegar a fin de mes (...) A la mujer no le pasó desapercibido, sabía que podía o no sé (...) lo intentaron. Esto fue espontáneo (...) Ante esa provocación, supuestamente no había hombres acá el tren podía correr libremente, era simbólico lo de ellos, lo del gobierno digo, quebrar la resistencia. Julio G.,

docente, miembro de la Comisión de la Biblioteca Alberdi, Entrevista, Laguna Paiva, marzo de 2017.²⁴⁷

El relato de Julio sitúa la acción femenina del 11 de noviembre de 1961 en Laguna Paiva como resultado de la provocación del tren y no como parte de una medida organizada desde los sindicatos locales. Las reflexiones de Julio nos parecen importantes como puntos de partida para nuestro análisis de ese acontecimiento y de las repercusiones del mismo.

El Diario El Litoral, de la ciudad de Santa Fe, registró en octubre que luego de una asamblea realizada en la sede de la Unión Ferroviaria de Laguna Paiva, los participantes se organizaron en manifestación llegando hasta la plaza central del pueblo y, frente al busto del General San Martín, entonaron el himno nacional argentino concluyendo el acto sin incidentes y recibiendo la manifestación una importante adhesión del comercio paivense que cerró sus puertas.²⁴⁸ Estas fueron acciones que acompañaban la situación de huelga como parte del repertorio conocido por los manifestantes y se desplegaba sin violencia. La Unión Ferroviaria era el espacio donde se escuchaban las novedades y se recibían las directivas sobre los pasos a seguir durante el paro, la reunión sindical se combinó con la manifestación y el canto del himno en la plaza del pueblo.

Pero, para Walter A., el 3 de noviembre de 1961 comenzó lo que denominó el proceso de organización del pueblo. Él recuerda una acción que tuvo como protagonistas no solo a los trabajadores sino a todo el pueblo y puede encontrarse como antecedente de la jornada del 11 de noviembre que dará lugar a la leyenda de Paiva, la heroica:

los maquinistas se fueron todos al campo, a casa de parientes, se fueron del pueblo, quedaban los peones, y nosotros –los activistas que estábamos en la Unión Ferroviaria— [...] Hasta que un día entra un colectivo cargado de federales y se bajan en la esquina, sigue y para en la plaza, en la Unión Ferroviaria, cierran el local (...) rodean la manzana y cargan a la gente en los colectivos y, entonces, vamos todos a la esquina de la Unión Ferroviaria, y ahí se juntaron grupos de gente joven y empezamos a decir:

²⁴⁷ Julio G. es hijo de ferroviario, docente y no trabajó en el ferrocarril pero participó desde la militancia de izquierda acompañando a la Agrupación Ferroviaria de Base en las décadas de 1980 y 1990 en Paiva.

²⁴⁸ Diario El Litoral, 31 de octubre de 1961.

¡hay que hacer algo! Y, entonces, en el grupito que éramos, uno dice ¡hay que hacer una marcha!; otro dice ¡necesitamos una bandera, hay que cantar el himno!, y había un hombre que dice yo voy a buscar la bandera al club de bochas “Chanta al Chico” y salió en bicicleta y apareció con la bandera de Argentina (risas). Entonces, habían salido del policlínico las enfermeras y habían venido con nosotros y entonces tomamos la bandera y salimos desde la esquina del paso nivel. A media cuadra estaba el colectivo, el colectivo había salido a allanar casas, buscaban a los comunistas, pero ya se habían rajado todos (risas). Comenzamos a avanzar. ¡Esa marcha nunca me voy a olvidar! A los que tenían miedo los obligábamos a plegarse, las mujeres del policlínico todas atrás nuestro. Avanzamos por la calle Moreno, cuando me di vuelta, había media cuadra de gente, se plegaba la familia. Y caminamos hasta la calle Libertad, ahí estaba el colectivo, cuando nos vieron venir, ¡éramos más de 1000! Dos cuadras de gente, y nosotros con la bandera y adelante del colectivo los policías con carabinas, adelante del colectivo apuntando a la gente. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015.

Para Walter, esta forma de organización –que lo tuvo como protagonista y que recuerda minuciosamente— fue particular porque no fue exclusivamente obra del sindicato sino que se caracterizó por la adhesión pacífica de las mujeres del policlínico, personal de salud que era mayoritariamente femenino se aglutinó junto al grupo que se identificaba con el símbolo patrio que pertenecía al club barrial de bochas. La intolerancia a la requisita, al control policial, a las armas exhibidas contra los pobladores se convirtieron en marcos para actuar.

El paro generó tensión a la comunidad cuando por ejemplo, los policías locales fueron puestos en la primera fila para reprimir, Walter cuenta que

íbamos a ir derecho al colectivo y cuando íbamos llegando empezaron a tirar gases, pero hicieron la primera línea con los policías del pueblo. Pobrecitos ¡temblaban! “Retrodezcan” decía uno, un correntino, quería decir ¡retrocedan! Un viejo comunista, Medina, se estaba por jubilar, lo agarró, le agarró la carabina, lo llevó a la vereda y le dijo “qué haces

boludo” (risas). Cuando pasamos eso estaban los federales y empezaron a tirar fuerte. Como vieron que la gente venía, se subieron al techo de la casa de la esquina, y entonces al frente había árboles de eucaliptos, entonces con la ametralladora empezaron a dar arriba de los eucaliptos ¡que te imaginas lo que era!: mujeres, chicos corriendo, ta ta ta ta ta ¡se armó un desbande! Eso dejó al pueblo con la cabeza dada vuelta”. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, 21 septiembre de 2015.

Los policías locales cumplían órdenes de la policía federal que había tomado la responsabilidad de controlar al pueblo. El conflicto ferroviario venía a colocar a todos los habitantes de la localidad a prueba, obligó a que se definan las posiciones a tomar y, en el contexto de recrudecimiento de los aparatos represivos, los policías locales quedaron expuestos. Para Walter esta movilización que se desplegó por las calles del pueblo permitió dimensionar los apoyos a la causa ferroviaria, y por eso para él fue la primera acción que sirvió de antecedente a la del 11 de noviembre. Su expresión de “el pueblo quedó con la cabeza dada vuelta” significa que fueron conscientes de que podían organizarse y provocar miedo en los opositores pero también que las fuerzas de seguridad eran capaces de utilizar mucha violencia para reprimirlos. Walter era obrero sindicalizado en la Unión Ferroviaria porque se desempeñaba en los talleres paivenses. Esta jornada fue saludada por los fraternales de la localidad porque frente al avance de la requisita que recaía fundamentalmente sobre el personal maquinista ellos reconocieron “las hermosas manifestaciones de solidaridad desarrolladas por las calles de nuestro pueblo (...) En la seguridad de que el triunfo final coronará todos nuestros esfuerzos y nos permitirá recuperar a nuestros valientes compañeros detenidos injustamente, saludamos a los compañeros de la Unión Ferroviaria. VIVA LA UNIDAD FERROVIARIA (...).²⁴⁹Las adhesiones a los obreros del riel de otras fuerzas sindicales recrudeció el conflicto ampliando la participación a otros actores de diferentes ramas y sectores del mundo del trabajo²⁵⁰.

²⁴⁹Nota firmada por Alfredo Taulere dirigente de la seccional de La Fraternidad Laguna Paiva, 4 de noviembre de 1961.

²⁵⁰La CGT convocó a un paro general de 72hs. los días 6,7,8. Además a la problemática ferroviaria se sumaron los estudiantes y podemos rastrear articulaciones y diálogos que perduraron luego de los 42 días. Por ejemplo, El Litoral, tituló: La Mayoría de gremios acatan el

No era la primera vez que un tren ingresaba al pueblo en paro total. La empresa organizaba rompehuelgas y entonces la circulación de las locomotoras fue denunciada por La Fraternidad por los graves riesgos que ocasionaba la irresponsabilidad del gobierno al confiar en conductores, muchos de ellos sancionados previamente. Estas denuncias formaban parte de los atentados contra la profesión maquinista y los valores morales de los fraternales. Taulere en la cronología de la huelga en Paiva describió que antes del 11 de noviembre se vivieron estas situaciones de “provocación”, por ejemplo, detalló:

Día 9: Se tubo (sic) noticias por la tarde de la corrida de un tren local desde Santa Fe a esta, ante ese motivo despertó enorme expectativa en los afiliados de ambas organizaciones y toda la población, que está unida a los ferroviarios (...) luego de una larga espera que había despertado enorme emoción, se tubo(sic) noticias de que el citado tren había corrido hasta la Estación constituyentes y había regresado sin pasajeros a cargo de personal de conducción cesante del ferrocarril por bebedores y con fuerte custodia policial.

Día 10: Paro total. En la tarde llegó un tren compuesto de loc. Diesel elec. Y cuatro vehículos a cargo del maqta. [maquinista] Aguiar y fgta. [foguista] R. Canteros cesantes por malos antecedentes y una fuerte custodia policial. A la entrada del pueblo hicieron oír la bocina durante 10´ provocando la salida de toda la población a las vías del ferrocarril, luego entraron hasta la estación donde dejaron los coches y fueron con la loc. Hasta el cabin centro para retroceder por via segunda, mientras se encontraban parados en el paso nivel del centro del pueblo, el maqta. Provocando saludaba al pueblo y se mofaba, antes la rechifla de las criaturas un policía trató de correrlos amenazandolos (sic) con el fusil, ante esta actitud provocativa los obreros se hecharon (sic) sobre la policía

paro decretado por CGT. En la misma nota explicaba que “La Comisión intergremial estudiantil en defensa de los ferrocarriles argentinos (...) resolvieron adherirse al mismo y además realizar un acto en la Facultad de Ingeniería Química con la presencia de trabajadores ferroviarios”. El Litoral, domingo 5 de noviembre de 1961.

procediendo a golpearlos y desarmarlos, desapareciendo rápidamente la Diesel hacia Santa Fe.²⁵¹

La llegada del tren el 11 de noviembre se encadenó a estos días previos. Los conductores de la locomotora eran las mismas personas del día anterior que repiten actitudes de provocación y otras que de alguna manera se explican como las causales de la acción de las mujeres. Se agregaba

a la entrada de la población o sea en la señal de entrada tocaron repetidas veces la bocina, no había pobladores en ese lugar, la vía estaba expedita (sic), e hicieron una descarga de metralletas al aire, luego al aproximarse a la Estación hicieron otra descarga en las mismas condiciones sin que puedan alegar que los habían provocado, pues no había un solo habitante en esa zona; como pasaban para seguir a S. Cristóbal con precaución al llegar al paso nivel central, nuevamente el maqta. saludaba haciendo ostentación de una manzana que hiba(sic) comiendo, siguió la marcha la loc. A paso de hombre con cuatro policías que le precedían protegiendo la marcha, pero al llegar a la altura del km. 40, donde hay un apeadero y el destacamento de policía ferroviaria, las mujeres de la población se pusieron en las vías y acarrearón durmientes próximos instando a los comps. ferroviarios a hacer lo mismo, generalizándose, entonces, la obstrucción de las vías, levantándose más adelante los rieles. Debió detenerse la locomotora, momentos en que se inició una pedrea contra todos los vehículos, en que se atrincheraron, bien protegidos, la policía federal y policías de la localidad, unos 30 en total, y procedieron a hacer descargas de metralletas contra los ferroviarios, los que alcanzaron muchos tirándose a tierra de evitarlos, siguieron las descargas pero nunca al aire, hasta que cayeron heridos los compañeros Gómez Abel (...) y Orlando Oliva (...) ver caer a estos dos comps. bañados en sangre y se rompió el dique de prudencia que mantenía a los comps. escondiéndose y

²⁵¹Fragmentos del Parte de los días de huelga desde el 5/11/1961 a las 12.00hs al 12/11/1961 a las 12.00hs firmada por Alfredo Taulere Presidente de La Fraternidad seccional Laguna Paiva, con fecha del 12 de noviembre de 1961.

aprovechando los momentos en que no tiraban los policías se fueron acercando y apedreando al tren ²⁵²

Este relato minucioso es necesario de considerar porque en sus detalles vemos que la presencia policial y la violencia se incrementaron, no se trató de enfrentamientos sino de provocaciones y control social en el contexto de la represión legitimada por el plan CONINTES y las decisiones del ejecutivo nacional.

El posicionamiento de las mujeres como las protagonistas e iniciadoras de la acción el 11 de noviembre se tensiona con las acciones de los varones. Incluso los días previos según el relato de Taulere podemos ver una organización del pueblo en pos de afrontar las interrupciones del paro vigente. Incluso los niños aparecen adquiriendo protagonismo al silbar y apedrear a los vehículos y sufrir las amenazas de las fuerzas policiales. Pareciera notarse que lo que sucedió el 11 de noviembre tenía que ver con el reintento de las mismas personas de quebrar el sostenimiento de la huelga en la comunidad. Las mujeres en las vías interrumpiendo el paso de la locomotora, la quema de vagones, los heridos y el gran tumulto acompañado de fuerte represión generaron una situación particular, diferente a lo usual en una huelga, para ser leída por la propia comunidad y por extraños. Las mujeres, con esa conciencia, exigen los derechos que sus obligaciones llevan consigo, la conciencia femenina es aquello que se espera que las mujeres hagan y tiene que ver con la aceptación del sistema de género y la división sexual del trabajo (Kaplan,1990). En Laguna Paiva, durante el paro, las mujeres tenían una responsabilidad mayor porque como hemos explicado, al estar en crisis el trabajo del hombre, sostén económico de la familia, ellas tenían que garantizar la alimentación y el bienestar de sus hijos. Las mujeres participaban en el reparto de boletines de

²⁵² Fragmentos del Parte de los días de huelga desde el 5/11/1961 a las 12.00hs al 12/11/1961 a las 12.00hs firmada por Alfredo Taulere Presidente de La Fraternidad seccional Laguna Paiva, con fecha del 12 de noviembre de 1961. Abel Gómez y Orlando Oliva fueron dos ferroviarios heridos gravemente en la jornada. Gómez de 28 años, soltero, trabajaba en almacenes, Oliva foguista de 33 años, casado con tres hijos (declaración del Sr Elpidio Artigas, Unión Ferroviaria, publicado en El Litoral, 12 de noviembre de 1961). Los trabajadores quedaron con secuelas, Gómez fue jubilado por invalidez el 1 de diciembre de 1961 cuando continuaba la huelga y estaba internado por la herida que le provocó el disparo de bala quedando en silla de ruedas. Oliva se reintegro a la actividad ferroviaria con las secuelas que le dejó el impacto de la bala en su cabeza y falleció en 1963 (Paúl, 2017, p. 211 y 215).

huelga, en esconder a sus maridos, asistir a los locales sindicales a buscar víveres que repartían para la comida diaria, algunas asistían a asambleas, pero no tomaban decisiones. Esta conciencia femenina era conservadora, es decir, legitimaba prácticas cotidianas, en este caso, las que tenían que ver con cuidar el hogar, la familia, acompañar al hombre en un contexto de crisis social que estaba poniendo en juego la supervivencia de la comunidad.²⁵³

Si revisamos el trabajo de Silvana Palermo (2007) sobre huelga ferroviaria de 1917, vemos que allí las mujeres protestaron organizando acciones, convocando y participando en las asambleas, repartiendo boletines de huelga, ocupando estaciones de trenes²⁵⁴, exponiendo sus demandas que no solo eran las que se pedían con el paro como aumento salarial, garantía horaria y beneficios sociales sino que tenían que ver con el contexto cultural en el que estas mujeres vivían. En 1917 muchas de ellas tomaron conciencia de que en nombre de su compromiso con el hogar y con la familia podían involucrarse a la protesta, tenían intenciones y/o aspiraciones políticas, “las mujeres no se refirieron solamente a las necesidades del hogar, sino que manifestaron su interés personal por hacer política... Actuaron en pie de igualdad con los hombres: tomaron la palabra en las asambleas, hicieron propaganda, organizaron sus propios actos...” (p.117). Las pretensiones políticas de las mujeres en 1961, si es que existieron, no aparecen en nuestras fuentes, las acciones públicas que realizaron no se trasladaron a cambiar su vida doméstica. Como explicaremos más adelante, el gremialismo las visibilizó como parte de los apoyos con los que contó la lucha masculina. Le asignó, a los episodios paivenses, un lugar especial y destacado en su boletín de huelga. Pero las mujeres no participaron de asambleas, no publicaron escritos en la prensa, como aquellas en 1917. Claro que estas diferencias que encontramos entre los procesos de lucha no quieren subestimar la participación femenina en 1961, sino que pretenden

²⁵³ En este sentido podemos apelar nuevamente a los aportes de Kaplan que se relacionan con nuestro caso, “Cuando la supervivencia de la comunidad está en juego la conservación de las redes de relaciones impulsa a las mujeres a la acción.” Kaplan, 1990,p. 291

²⁵⁴ En Santa Rosa La Pampa mujeres y niños se acostaron sobre los rieles para evitar que un tren circule. En Mendoza la represión a los huelguistas terminó con la vida de dos mujeres que participaron de las acciones de lucha. Estos y otros acontecimientos son analizados por la autora para visibilizar el accionar femenino en un contexto laboral masculino y estudiar la huelga desde la perspectiva de género. Pero no solo por las acciones sino por las intenciones de estas mujeres. Palermo, Silvana, 2007.

advertir que se trata de coyunturas distintas que impactaron en el ciclo de protesta. Pero también creemos necesario darle centralidad a los comportamientos individuales dentro de un contexto de oportunidades. Los relatos de dos de las mujeres que participaron de la jornada disruptiva paivense nos permite explicar las razones de sus intervenciones concretas para poder pensar porqué fueron estas y no otras las actuaciones que realizaron las que contribuyeron a sostener la huelga.

Como vimos cuando explicamos el desarrollo urbano derivado del ferrocarril el barrio de Villa Talleres fue el espacio donde se construyeron redes de sociabilidad que permitieron cierta organización pese al alto grado de espontaneidad de las acciones el 11 de noviembre de 1961. Este barrio, con servicios precarios para el año 1961, que se diferenciaba de los emplazamientos vecinales ubicados en el centro del pueblo que tenían un mejor desarrollo sanitario, se ubicaba al este del tendido del ramal Santa Fe-San Cristóbal. Se erigía el conjunto de viviendas habitadas por las familias de los obreros estables del taller. En muchos hogares ferroviarios de este y otros barrios de Paiva que vivían con escasos servicios, la familia tenía gallinas, pollos y quinta que les permitían tener alimentos en épocas de crisis. Dora vecina del Pueblo Nuevo y esposa de ferroviario, nos comentó que cuando la Unión Ferroviaria no tenía más comida para repartir porque los días de paro eran más de los imaginados, también “había una familia que tenía una carnicería y nos fiaba la carne, en casa había quinta, había gallinas, hacíamos el pan, pero nos faltaba harina. Cuando cayó el vagón, lo abrieron y había mercadería, fuimos y robamos harina y azúcar”. Dora R., ama de casa de Laguna Paiva, comunicación personal, marzo de 2017.

Antes y durante la huelga, ella y otras mujeres realizaban estas actividades domésticas, lo que para Kaplan (1990) y acordamos con eso, se trataba de un “trabajo como recolectoras y distribuidoras de los recursos sociales de la comunidad, trabajen o no como asalariadas fuera de sus casas” (p.268). Allí, entre el inicio del paro indeterminado y hasta el acontecimiento del 11 de noviembre, las mujeres crearon dinámicas de acción y tejieron solidaridades barriales que les permitieron posicionarse violentamente frente a la provocación que las interpeló como madres, esposas, hijas.

Cuando entrevistamos a Nidia Z. y a Mercedes C., dos de las paivenses que participaron activamente de la jornada del 11 de noviembre de 1961, pudimos, a partir de sus relatos, recrear un escenario de violencia, de acciones arriesgadas e impensadas que ellas cuentan como verdaderas hazañas que muchas veces parecen relatarlas en tercera persona pues, aún pasados los años, no logran pensarse como artífices de esas

manifestaciones y muchas veces dicen que no pueden imaginar cómo hicieron lo que hicieron. Por ejemplo, Mercedes C. cuenta que

la villa obrera es una villa grande, parecía que dios las había hecho ¡gordas y fornidas para eso! Todas gordas. Y con 10 mujeres alzábamos un durmiente (...) y por ahí escuchamos el pito de la máquina que venía, que pasaba para el lado de San Cristóbal. Cuando sentimos el pito de la máquina, la que salió y vio les gritaba a todas las vecinas, al barrio. Yo le avisaba a ella y ella a todas las que seguían (...) y todos salían (...) pero era una humareda, de gente que corría a la par del tren tirándoles cascotes, con lo que encontraban le tiraban, pero la policía les tiraba tiros, y ahí fue donde... ¡si viviera esa mujer!, ¡pegó un grito! ¡Vamos delante de la máquina! Y nos mandamos todos adelante, no nos mataron porque no había un milico fuerte, sino, nos mataban. Ella le hizo frente a los capos que venían, ella era Chucha, ella daba las órdenes. 9 para alzar un durmiente. ¿Vos sabes esos durmientes después de estar tanto tiempo apilados, que tienen un peso terrible? [Me muestra la palma de su mano y nos dice]: Esto era negro, no nos podíamos ni tomar, pasábamos la mano en la ropa y se enganchaba todo. Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015.

En este caso, los durmientes, cimientos por el que el tren funcionaba, eran sostenidos por las mujeres como parte de una identidad ferroviaria extendida. Ellas se pararon frente al poder policial también como ferroviarias, es decir, además de tener una conciencia femenina tenían una conciencia ferroviaria que legitimaba sus acciones de lucha, posiblemente devenida de la conformación de la comunidad ferroviaria a la que pertenecían. Muchas estaban con sus hijos que también formaron parte del escenario en el que llevó a cabo la acción disruptiva. Mercedes C. dice con respecto a los niños, “estaban en la calle o estaban en la casa, no los dejaban salir. Ellos miraban por la ventana, mi hijo tenía 5 años, él se acuerda, levantaban la ventana y miraban, con una sobrina mía”.

Nuestras entrevistadas recuerdan a una mujer cuyo apodo era “Chucha” que enfrentaba a los policías y se golpeaba el pecho para decirles “tirá si sos macho... vas a matar a mujeres y niños”. La voz de esta mujer que es presentada como líder de la acción, y de

la que no tenemos más información que los recuerdos de sus vecinas, se posicionaba al frente de otras mujeres que se erigían en protectoras del hogar y su familia. Las diferencias entre hombres y mujeres atravesaban sus expresiones, la jerarquía social suponía que la fuerza y la violencia era dada por los hombres demostrando una superioridad sobre las mujeres y sus hijos, ellas estaban desafiando esa relación de poder y fuerza porque también habían levantado los durmientes que era “cosa de hombres”. Este conjunto de mujeres del barrio que salen de sus hogares solas o con sus hijos más pequeños, emprenden la acción en el espacio público mostrando que las preocupaciones que vivían en el ámbito privado debían exponerse. En algún punto la situación del paro ya las desesperaba porque no solo no podían disponer de la comida diaria, sino que sus maridos no tenían el trabajo asegurado y eso alteraba su lugar como sostén económico de la familia. Ellas se apropiaron del significado que socialmente tenía su lugar como madres y esposas, remarcaban su condición subordinada o débil y desde ese lugar cargaban de sentido a la acción, en un contexto nuevo, violento y disruptivo.²⁵⁵

La huelga era la forma de lucha que los hombres organizados gremialmente habían planteado en defensa del trabajo ferroviario y ellas también se vieron desafiadas cuando el tren quiso pasar. La medida —que formaba parte de una estrategia del gobierno para cortar la huelga haciendo circular locomotoras con maquinistas jubilados o aficionados— transitaba por un barrio con poca cantidad de hombres. En este punto, radica la importancia de la acción que realizaron: no solo interiorizaron la lucha masculina haciendo cumplir el paro sino que se defendieron de lo que vivieron como un ataque a la supervivencia de su comunidad ferroviaria, de sus familias.

²⁵⁵Thomas Klubock, 1995, en su trabajo “Hombres y mujeres en el Teniente. La construcción de género y clase en la minería chilena del cobre, 1904-1951”, desde una perspectiva de género examina las formas en que tanto la masculinidad de los trabajadores mineros como la femineidad de las mujeres de la clase trabajadora (ausente en la mayoría de los relatos) están construidas históricamente. Plantea las formas en que las respuestas de las mujeres a los problemas cotidianos, laborales, domésticos estaban atravesadas por la lógica del género. Por ejemplo dice que “Las mujeres casadas, por su parte, para proteger su posición económica y defenderse de las aspiraciones de dominio total de sus compañeros, recurrían a la ideología de la domesticidad y a los derechos y privilegios que ésta concedía a las mujeres casadas y a las madres”. (Pág. 113). Estas consideraciones contribuyen a que pensemos que algunas de estas claves de análisis pueden tenerse en cuenta cuando estudiamos la lógica de la acción de las mujeres paivenses.

5.3. b. El aparato represivo estatal en las comunidades santafesinas.

“(…) Prometemos solemnemente asegurar la tranquilidad de los hogares. Jamás, durante nuestro gobierno, la policía golpeará la puerta de los hogares criollos para violar el recinto sagrado de la familia sin orden de juez competente. Terminaremos con los allanamientos por motivos políticos.

Jamás, durante nuestro gobierno, se detendrá a las personas para preguntarles lo que piensan, ni cuáles son sus actividades políticas o sindicales. Jamás apesaremos a un obrero porque se pliegue a una huelga o porque participe de una asamblea de su gremio o porque desarrolle una actividad sindical. Estamos convencidos de que los conflictos obreros no se resuelven con cárcel y destierro para los dirigentes.

Las mujeres argentinas y los niños argentinos pueden estar seguros de que los radicales intransigentes jamás pondremos entre rejas a sus esposos, padres o hermanos porque no piensen como el gobierno.

Nuestra policía estará para proteger la seguridad de los hogares y no para sembrar en ellos el luto, la miseria y el llanto (…).²⁵⁶

Entre estas palabras y la huelga de 1961 transitaron pocos años pero suficientes para recrudecer la violencia política en Argentina, instalar el discurso antsubversivo y diseñar mecanismos de control y represión social.²⁵⁷ En la cámara de diputados de la nación en el mes de mayo de 1961 se llevaron a cabo sesiones en las que se planteó la necesidad de derogar la ley 13234 (de 1948 para Tiempos de Guerra) que permitió el funcionamiento del Plan CONINTES hasta el momento en vigencia. Una interpelación al ministro del interior Vitolo fue solicitada por la Unión Cívica Radical del Pueblo para dar tratamiento al levantamiento del Estado de Sitio, a una ley de amnistía relacionada a cuestiones políticas, gremiales y militares, regreso de exiliados políticos y gremiales como el reintegro de cesantes. La propuesta se acompañó de una inserción en el apéndice presentado por el diputado Carlos Perette (UCRP- Entre Ríos) haciendo lugar a una nota firmada por Antonio Scipione presidente de la Unión Ferroviaria en la que se hacía un recorrido histórico de los momentos en los que estando en vigencia la ley 13234 el movimiento obrero ferroviario se vio limitado y perseguido, aludiendo a que de no revertirse la situación se estaba atentando contra la democracia y la libertad.²⁵⁸

²⁵⁶Mensaje de Arturo Frondizi a las familias argentinas dado a difusión para la campaña electoral, el 29 de enero de 1958, Tomo 4, p. 71.

²⁵⁷Esta afirmación tiene sustento en los estudios de Pontoriero, 2019, Schneider, 2021, Fayó, 2007, entre otros investigadores.

²⁵⁸Cámara de Diputados de la Nación, 16 de mayo de 1961. Pedido de sesión especial y apéndice. Archivo del Honorable Congreso de la Nación.

La interpelación fue rechazada en diputados pero se llevó a cabo en senadores como resultado de un pedido de Alfredo Palacios el 17 de mayo de 1961. Alfredo Vitolo expresó que se comprometía a levantar el estado de sitio y a gestionar la libertad de los detenidos políticos.²⁵⁹

Cuando comenzó la huelga ferroviaria el 30 de octubre de 1961 el contexto militar y político nacional articulaba prácticas y discursos de acciones de vigilancia que durante los 42 días de paro se recrudecieron. Como hemos explicado anteriormente, el gobierno dispuso instituciones como el Comando de Seguridad del transporte y acciones de vigilancia en todo el territorio para revertir la huelga y controlar las manifestaciones obreras, no solamente las del gremio del riel. El decreto N°10405 estableció la emergencia grave de la situación de paralización de los servicios públicos, legitimando la requisita no solamente a quienes se ocupen de manejar los trenes sino a todo el personal de la EFEA.²⁶⁰ Los argumentos para establecer el decreto daban cuenta de la falta de disposición de los sindicatos para acordar una resolución al conflicto dañando los intereses de todo el país, que el gobierno sostiene sus medidas de reestructuración ferroviaria. Se solicitó la colaboración del personal administrativo con los requerimientos del Comando de Seguridad del transporte y como la medida de emergencia grave era nacional la requisita también se extendió a todo el territorio. Entonces, se estableció el decreto 10479 autorizando el empleo de las fuerzas militares con el fin de proteger objetivos esenciales para la vida nacional. Esa normativa evidenciaba tensiones políticas existentes a medida que el paro se prolongaba en el tiempo y se agregaban apoyos sindicales.

Los acontecimientos paivenses del 11 de noviembre deben estudiarse en este contexto normativo y social. Según la versión gremial, hombres y mujeres en forma espontánea procedieron a obstaculizar el paso del tren colocando durmientes en las vías debido a la actitud provocativa y burlesca del maquinista. Se originó un enfrentamiento entre los manifestantes y la policía, esta última hirió de bala a dos obreros, lo que exacerbó al grupo que procedió a incendiar parte del rodado. Un dirigente de la Unión Ferroviaria,

²⁵⁹El Litoral, 20 de mayo de 1961. Gestionase la libertad de los detenidos gremiales. Directivos de la central obrera entrevistaron al Dr. Vitolo.

²⁶⁰Boletín Oficial, Decreto Nacional publicado el 9 de noviembre del 1961 Disponible en: https://archive.org/stream/Boletin_Oficial_Republica_Argentina_1ra_seccion_1961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up.

indicó en sus declaraciones que “La Policía Federal, que ejercía vigilancia, trató de repeler a las mujeres lo que determinó la intervención de los hombres” quienes se habían congregado en el lugar e intimaron a los agentes a retirarse. Una vez acatada la intimación se inició un ataque con gases lacrimógenos y ametralladoras a lo que “el pueblo indignado contestó con gritos y una intensa pedrea, pero sin utilizar armas de fuego ni bombas incendiarias de ninguna especie”. Según este testimonio, el fuego fue provocado por los mismos policías mientras que, los vecinos congregados y los dirigentes gremiales trataron de despejar la zona para evitar un desastre mayor y prevenir la posible explosión de una planta de oxígeno cercana al lugar.²⁶¹ Este discurso apeló a la provocación del oponente como primer incentivo a la acción. El actor protagónico aquí fue “el pueblo indignado”, apelativo particular que otorgaba mayor sentido al acontecimiento, ya que al no ser los dirigentes quienes encabezaron la acción, ésta presentaba un alto grado de espontaneidad en los pobladores, incrementando así la incertidumbre como también la solidaridad con la causa ferroviaria.

La versión policial constituyó otro discurso, pertinente para apreciar las diferentes miradas del suceso y la justificación que las fuerzas de seguridad realizaron sobre el despliegue de mecanismos de control. Fueron los ferroviarios quienes cortaron la manguera de frenos del vehículo, al tiempo que numerosas personas tiraron dos vagones estacionados sobre las vías en que aquel se encontraba. Esta acción dio lugar a que la policía hiciera uso de gases lacrimógenos, mientras que “(...) una manifestación calculada en unas 4000 personas entre las que había criaturas y mujeres avanzaban resueltamente arrojando toda clase de objetos y botellas con inflamables provocando el incendio del tren, a la par que desde el local de la Unión Ferroviaria por medio de altavoces se arengaba y se entonaban marchas militares”.²⁶² La versión policial postulaba que la acción, con cierto grado de espontaneidad, fue potenciada y alentada por el gremio. Este discurso intentaba justificar la represalia, así como el discurso ferroviario intentaba justificar la acción. No causalmente el Comando de Seguridad del transporte, en un comunicado que hacía referencia a los sucesos en Laguna Paiva, coincidió con la versión policial de los hechos al señalar que “este comando deja a criterio del trabajador argentino el calificar el modo de acción empleado en la emboscada, pero señala que actitudes de esta naturaleza han de merecer la más enérgica

²⁶¹ Diario El Litoral, Santa Fe, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9

²⁶² Diario El Litoral, Santa Fe, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9

represión. En el caso de Laguna Paiva, se reforzarán los efectivos necesarios de la Policía Federal”.²⁶³

La prensa santafesina de los diarios La Capital y El Litoral realizó planteos que contrastaban con lo reseñado por el sindicalismo local y nacional legitimando el aparato represivo que el gobierno nacional había articulado en Santa Fe a raíz del acontecimiento paivense. Bajo el título de “Lamentable saldo de los hechos que ocurrieron en Laguna Paiva”,²⁶⁴ el diario La Capital hablaba de una planificación de la acción por una actitud incontrolada de obreros huelguistas dirigida por técnicos en las operaciones de sabotaje al cortar la manguera de freno de la locomotora e incendiar los vagones. Esta acción se acompañó según el periódico, por la agitación que desde la Unión Ferroviaria se realizaba hacia el pueblo y debido a la agresión de los manifestantes el “personal de custodia hizo uso de armas de fuego”. Se explica que los heridos fueron el resultado del rebote de balas sobre los tanques y no de un ataque directo. No existen menciones a las mujeres como protagonistas sino que se enfatiza en el ataque a los bienes del Estado, a la destrucción del material rodante con imágenes de vagones tumbados e incendiados. Con la intención de convertir este hecho en un asunto policial, en la editorial titulada “El Atentado de Laguna Paiva”, en diario rosarino La Capital declaraba que

el pueblo argentino se ha visto ingratamente sorprendido por los acontecimientos registrados en la tarde del sábado en la localidad de Laguna Paiva que, de esta manera, pasa a adquirir una triste notoriedad en los anales del movimiento obrero nacional [...] Naturalmente que la tentativa de convertir el entredicho sindical en un “casus belli” resultó fallida, pues el sentido de la responsabilidad de la inmensa mayoría de los trabajadores del riel a sabido condenar el atentado circunscribiéndolo, entonces, a los límites policiales que el mismo tiene.

Para el diario el hecho, lejos de contribuir al movimiento obrero ferroviario lo perjudicaba, demostrando que

²⁶³Diario El Litoral, 12 de noviembre de 1961.

²⁶⁴La Capital, Rosario, 13 de noviembre de 1961.

la ausencia de intimidación ante la presencia de representantes del orden que actuaron con la prudencia necesaria en el primer momento para responder con energía más tarde al ataque, señala la presencia de elementos de choque introducidos entre los depredadores que no pueden ser confundidos con la masa trabajadora.[...] el procedimiento utilizado es de una sugestiva similitud con prácticas bélicas a las que recurren los pueblos ocupados por una potencia extranjera [...].²⁶⁵

Una interpretación que alentaba la disciplina, el orden y que otorgaba responsabilidad a agentes extraños de choque y peligrosos al movimiento obrero justificaba la represión que se instaló en la localidad luego de ese día.²⁶⁶ Además, subestimaba a la familia obrera en sus prácticas de lucha, no incluyendo en su editorial las razones y las demandas ferroviarias sino manifestando la preocupación por el desafío a la autoridad. La represión formó parte de las enérgicas críticas y denuncias de los sindicatos ferroviarios desde el comienzo de la requisita y como resultado de la creación del Comando de Seguridad del Transporte al que se lo caracterizó como un “comando de represión de la huelga ferroviaria”. Pero luego del paro general de la CGT y de los sucesos paivenses las intervenciones discursivas de La Fraternidad se dirigieron a denunciar la violencia en una clave distinta a la de los orígenes del paro. Nos referimos al énfasis en que se trataba de un ataque nos solamente a los sindicatos y obreros ferroviarios sino a la familia, entonces en las exposiciones se reiteran llamamientos y agradecimientos a mujeres y niños.²⁶⁷ La OIT (Organización Internacional del Trabajo)

²⁶⁵ La Capital, Rosario, 14 de noviembre de 1961.

²⁶⁶ Efectivos de la Policía Federal ocuparon hoy las instalaciones ferroviarias de Laguna Paiva. (13 de noviembre de 1961). Diario El Litoral.

²⁶⁷ Comunicado de prensa de La Fraternidad, Las declaraciones públicas del capitán Recaredo Vázquez, 15 de noviembre de 1961. En otros documentos se manifestaron consideraciones sobre lo que planteaban un daño moral y material por la violencia desatada: Comunicados de Prensa de La Fraternidad, Nada por el camino de la violencia (11 de noviembre de 1961); Balas para los ferroviarios (15 de noviembre de 1961); Siguen los procedimientos intimidatorios de la policía (17 de noviembre de 1961). En una carta publicada en El Obrero ferroviario el dirigente ferroviario Antonio Scipione se dirigió al jefe de la policía manifestando que el Comando de Seguridad del Transporte violó los derechos humanos, “ud. sabe que se ha contestado con metralla, vertiéndose sangre de hombres y niños, a los gritos con los que las familias

recibió el 19 de noviembre una denuncia de parte de La Fraternidad hacia el gobierno nacional por no respetar el derecho de huelga, por intimidar y allanar domicilios, vigilar reuniones sindicales y atemorizar a la población en las localidades del país. La organización internacional comunicó en 1963 que recomienda al consejo de administración “Que señale a la atención del Gobierno la posibilidad de abuso que entraña la requisición de los trabajadores en caso de conflicto de trabajo y ponga de relieve la improcedencia de recurrir a tales medidas [...] como también que el registro de los locales de los sindicatos sólo debería tener lugar cuando la autoridad judicial ordinaria haya extendido el mandamiento [...]”.²⁶⁸

Los aviones militares pasaban al ras del pueblo nos dijo Mercedes C., ama de casa quien vivía en la Villa Obrera paivense. Pirica, que era niña durante la huelga nos comentó

viene la federal y en ese tiempo al lado de donde nosotros vivíamos vivía un hombre que era señalero, arreglaba señales y ahí iba el colectivito del ejército a buscarlos. Nosotros éramos chicos, estábamos en la vereda, ¡Tengo tan presente eso! Y veíamos como bajaban los soldados, te apuntaban, iban y lo sacaban de la casa porque había que arreglar señales. Pirica, ama de casa de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, marzo de 2017.

El relato de Pirica puede tensionarse con las medidas del gobierno y con la normativa decretada que justificaba la represión. La familia obrera paivense abrió sus puertas a la requisita policial, no tuvo días tranquilos como los prometidos en 1958 en la campaña electoral. La anécdota no queda desapercibida en el contexto político militar que hemos explicado, al contrario manifiesta las vivencias en los barrios obreros, con una intromisión violenta de las fuerzas de seguridad no solamente sobre los adultos sino sobre los niños en la vereda.

ferroviarias han exteriorizado su repudio a la actuación de fuerzas a su cargo [...]. Cartas abiertas escritas el 6 de diciembre de 1961, publicadas en el Obrero ferroviario, 20 de diciembre de 1961, p.10.

²⁶⁸ Opina la IOT ante una denuncia de la organización. Revista La Fraternidad, agosto de 1963, p.13.

5.3. c. Las repercusiones políticas: diputados y senadores en debate.

En este apartado nos ocuparemos de recuperar los principales temas y discusiones relacionadas con las presentaciones de los legisladores sobre el conflicto ferroviario. Las mismas versarán sobre sus intereses partidarios, los actores sociales que representaban, las tensiones políticas que alimentaban y los discursos contruidos fundamentalmente sobre el derecho a huelga y los aparatos de represión puestos en marcha antes del inicio de la huelga de 1961. Al respecto vamos a ver en alocuciones referencias al contexto político en el que situar los problemas obreros del gobierno de Frondizi desde 1958 y el comienzo del “problema ferroviario” al establecimiento del decreto 4061. La mayoría parlamentaria perteneciente a la UCRI, se expidió en diversas oportunidades cuando la realidad social irrumpió en la agenda legislativa cuestionando las prácticas y formas de controlar el paro.

Además, las precisiones sobre los efectos del plan de reestructuración tuvieron carnadura y profundidad en las presentaciones en la cámara de diputados con temas que iban desde el riesgo de la incomunicación de localidades, la pérdida de fuentes laborales, los derechos de los obreros a la huelga y las denuncias a la persecución y requisa. Las pujas entre el oficialismo y la oposición tuvieron álgidos debates en las sesiones parlamentarias. Decimos esto porque la prensa nacional se hizo eco de los episodios y la agenda política estuvo marcada por estos sucesos como por el tratamiento de medidas para la finalización del paro.

También nos ocuparemos de indagar en las manifestaciones que la cámara de diputados de la Provincia de Santa Fe formuló con relación a los problemas ocasionados en las localidades ferroviarias. La resonancia de los sucesos paivenses repercutió en la cámara santafesina.

Pudimos hacer un recorrido en las sesiones de la cámara de senadores provinciales y desde la publicación en mayo de 1961 del decreto 4061 de reestructuración ferroviaria que se popularizó como “Plan Acevedo” los intercambios legislativos se dieron sobre las cifras y las características del déficit, sobre la participación de los obreros en la empresa a los fines de atacar la burocracia empresarial existente. El ministro Acevedo en sus respuestas se ocupó de argumentar la racionalización solamente de líneas cuyas zonas de influencia se superponían con las carreteras por lo que su defensa de la economicidad no necesariamente radicaba en la defensa del sistema ferroviario integrado. El énfasis puesto en el gasto generado por el excesivo costo de

mantenimiento, fue fuertemente criticado en el senado por Mario Lozada (por Misiones-UCRP) quien interpeló a Acevedo sobre la manera de medir y considerar el déficit explicando que el “gasto” necesario para mantener el sistema no puede ser considerado y medido como “déficit”,²⁶⁹ acompañó la postura oficial sobre la ineficiencia de los talleres ferroviarios lo que contrastaba con los testimonios obreros y el planteo sindical sobre la importante tarea de trabajo y producción de los mismos frente a la tozuda decisión gubernamental de derivar a la industria privada. La bancada de la UCRP manifestó su insatisfacción con los argumentos de Acevedo y su total discrepancia con la política ferroviaria del poder ejecutivo.²⁷⁰ A estas cuestiones se sumó el senador Palacios (por Capital Federal- PS) quien acusó al ministro de hablar despectivamente de los trabajadores sin considerar la capacidad de los obreros ferroviarios para estar al lado de los técnicos e incluso superarlos con la experiencia y la falta de cumplimiento con la formación de comisiones integradas por los trabajadores para informar y tomar medidas sobre los problemas de la EFEA.²⁷¹ Como parte del extenso debate también se consideró la injerencia de técnicos extranjeros pertenecientes al Banco Mundial o a consultoras privadas cuestiones que fueron defendidas por la bancada oficial. El senador por Santa Fe Weidman (UCRI) en sus alocuciones se mostró preocupado por la situación deficitaria, justificando el decreto 4061 por su constitucionalidad, pero ya avanzado en conflicto manifestó declaraciones contundentes sobre el carácter de la huelga argumentando que se trataba de una acción política y no de una defensa de intereses gremiales, además agregó “[...] yo sé que la actividad obrera está infiltrada por grupos de presión que pretenden transformar también el movimiento obrero en otro grupo de presión, que indudablemente lo es”. En el contexto del paro general de la CGT los días de 7, 8, 9 y 10 de noviembre el senador estableció que la huelga estaba fracasando porque la actividad fue normal en todo el país y que “se han producido más de treinta actos terroristas”.²⁷² En la misma sesión los senadores votaron (según propuesta del senador por corrientes Dávila, UCRI), diferir el tratamiento de un proyecto presentado por Palacios sobre la amnistía por delitos políticos y gremiales y el levantamiento del

²⁶⁹ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 22 de junio de 1961. Ver Ortega, 2019 quien analizó estos problemas bajo el título “La polémica del déficit”.

²⁷⁰ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 23 de junio de 1961.p, 743.

²⁷¹ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 23 de junio de 1961.

²⁷² Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 8 de noviembre de 1961. P.2388.

Estado de sitio porque se agravaron las causas que lo originaron.²⁷³ Cuando finalizó el conflicto el bloque de la UCRI presentó una declaración final celebrando las gestiones del poder ejecutivo y del cardenal Caggiano y manifestando que “El Comando de coordinación y los organismos teóricamente represivos respetaron escrupulosamente la libertad de trabajo y el derecho a huelga. No se produjeron episodios ingratos, y la serenidad de estas entidades represivas del poder del Estado tuvo una grata repercusión en la serenidad de la clase trabajadora, que evitó hechos de violencia [...]”.²⁷⁴

El Senado de la Nación no representaba la misma agenda de temas y problemas que sostenían las comunidades santafesinas. El acompañamiento que el bloque dominante del partido oficialista otorgó al plan de reestructuración ferroviaria y a las medidas e instituciones de represión creadas para efectivizar la racionalización se nutrió de debates y declaraciones muy interesantes y a tono con los problemas referidos al enemigo interno y a la subversión como peligro latente pero desoyó los reclamos y pedidos sindicales en pos de la violencia desplegada sobre las familias obreras. La UCRP y el PS interpelaron a ministros y a los senadores oficialistas con los argumentos de la racionalización inconsulta y del ataque a los obreros al requisar y no levantar el plan CONINTES.

La cámara de diputados de la nación presentó otro panorama de temas y de conformación de agenda de trabajo durante el conflicto ferroviario y las preocupaciones de las comunidades resonaron con mayor espacio en algunas de las sesiones. Por ejemplo, desde la vigencia del decreto 4061, las presentaciones de diputados de Chubut, Mendoza, Tucumán daban cuenta de una federalización de los problemas ocasionados por la racionalización. La presentación del diputado por Mendoza Facundo R. Suarez planteaba que “Si bien el problema ferroviario es de evidente interés nacional, se deben dejar de lado las prácticas perniciosas de considerar todos los problemas desde el punto de vista de Buenos Aires o Gran Buenos Aires, olvidando los intereses regionales que

²⁷³ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 8 de noviembre de 1961. El senador Palacios (PS) votó negativo previo debate y discusión sobre la propuesta por considerar que “(...) los obreros nada tienen que ver con los actos de terrorismo (...) son obreros que reclaman porque están angustiados en sus hogares y exigen mejores salarios. El poder ejecutivo no puede negarles una vida digna, cuando otorga beneficios a las fuerzas armadas y a otras instituciones del país.”p.2391.

²⁷⁴ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 13 de diciembre de 1961. Solución del conflicto ferroviario proyecto de declaración presentado por el senador Dávila y otros (UCRI).P.3038.

hasta hoy son materia de monografía y alocuciones políticas [...]” y entonces su proyecto de declaración manifestaba el poder central de intervención a los gobiernos provinciales y municipales en la toma de medidas sobre levantamiento de ramales.²⁷⁵ Iniciado el conflicto la cámara resolvió reclamar al ejecutivo nacional que deje sin efecto la clausura de ramales, que disponga el funcionamiento de talleres, es decir que retrotraiga las medidas de racionalización y de movilización ferroviaria. Además, advertía sobre la necesaria defensa del patrimonio nacional y las conquistas laborales pidiendo que no se avance sobre el decreto 853/61 que establecía la participación obrera en la EFEA.²⁷⁶ Este aspecto fue recuperado en las sesiones del 10 y 11 de noviembre cuando se trató el “problema ferroviario” debate en el que se pusieron en exposición no solo los problemas de la huelga prolongada sino las actuaciones de los ministros en pos de continuar con el plan de reestructuración pese a los pedidos de los legisladores de revisar y consultar las medidas. La participación obrera y la normativa sobre la jornada laboral era un tema candente ya que la propuesta del gobierno planteaba jornadas de trabajo que no contemplaban las características del trabajo ferroviario, por ejemplo el diputado Busaniche argumentaba que los maquinistas en Santa Fe para tomar servicio deben viajar como pasajeros para el traslado a la actividad e inicio de las tareas, entonces se planteaba el problema de la extensión de la jornada diaria a más de 12 e incluso 18hs. Para el diputado santafesino este tiempo no era tenido en cuenta en el planteo laboral esgrimido por el gobierno. En el mismo intercambio se insertaron solicitadas sindicales referidas a la detención ilegal y a la represión a dirigentes sindicales, a mujeres e incluso a menores enviados a diferentes espacios como comisarías y un el “Barco Ciudad de Bruselas”.²⁷⁷ Además, ingresaron pedidos de

²⁷⁵ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 20 de julio de 1961. Proyecto remitido a la comisión de transporte. El mes de julio los diputados de Chubut, Tucumán realizaron presentaciones solicitando explicaciones al ejecutivo nacional sobre las condiciones de suplantación del sistema de transporte ferroviario en sus localidades.

²⁷⁶ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 31 de octubre de 1961. Proyectos presentados por Perette, Fuertes, Camarlinghi, Abdalá, Suarez, Elena, Rabanal, Marini, Becerra, Gomez Bello diputados de la UCRP.

²⁷⁷ La Revista Che explicaba dentro de la crónica sobre el paro general que apoyaba al ferroviario titulada “Amanece el 7- Se acabaron las huelgas domingueras” que “(...) Miles de obreros son trasladados a distintos lugares de reclusión. Se habilita el barco Bruselas, sucio despojo de nuestra marina mercante para recibir a los huelguistas (...)” La nota escrita por Julia

informes e intervenciones de instituciones políticas, sindicales y particulares solicitando explicación de las causas de las detenciones en el contexto de la huelga ferroviaria, de varones y mujeres.²⁷⁸ El planteo sobre la violencia manifestada en el mes de noviembre para el diputado entrerriano Carlos Perrete (UCRP) la huelga era responsabilidad de la política del Ministerio de Obras y Servicios Públicos que era “irregular y anómala” y además, las detenciones de ferroviarios en toda la provincia de Entre Ríos era denunciada como parte de la agitación obrera que el gobierno nacional debía resolver.²⁷⁹ La preocupación de los diputados de Tucumán y Córdoba sobre el cierre de los talleres ferroviarios se presentaba como una pregunta inquietante para los diputados oficialistas como manera de exponer los intereses regionales y representativos de las fuerzas obreras frente a aquellos que defendían las medidas de reestructuración.²⁸⁰

El 8 de noviembre la seccional de la Unión Ferroviaria de Laguna Paiva, Santa Fe y entidades vecinales (Comercio, Industria y propietarios) solicitaron la intervención de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación para lograr la solución del conflicto ferroviario. En sus argumentos esgrimían el carácter ferroviario de la zona de influencia de la localidad y de la dependencia “en forma absoluta del ferrocarril”. La alarma de la población y de los trabajadores, unos 4500 aproximadamente decían, se inquietaban por

Constela formó parte de la crítica que la izquierda realizó a las políticas antiobreras del gobierno de Frondizi. Revista Che, Año 2 N°27, 17 de noviembre de 1961. Archivo Cedinci recuperado de https://americalee.cedinci.org/wp-content/uploads/2017/10/CHE_1ep_n27.pdf

²⁷⁸ Por ejemplo, la diputada Nelida Robat Baigorra (UCRP) pidió informes al Poder Ejecutivo acerca de la detención en la cárcel correccional de 37 mujeres, a raíz de la huelga ferroviaria y del paro general dispuesto por la C.G.T para los días 7, 8, y 9 de noviembre. El expediente consta de un informe de una comisión verificadora que constató los malos tratos a las mujeres detenidas, no obstante, el dictamen de la comisión estableció que la actuación de la Policía Federal en ocasión de los procedimientos realizados en Liniers y en la zona del edificio de la CGT los días 5 y 8 de noviembre de 1961 se ajustó a las disposiciones legales vigentes. Expediente legislativo N°2964, recuperado de <https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/2964-d-1961.pdf&embedded=true>

²⁷⁹ Carlos Perrete intervención en Cámara de Diputados de la Nación, 20 de noviembre de 1961.

²⁸⁰ Nos referimos a los planteos de Nougues por Tucumán y Barreto por Córdoba quienes expresaron la preocupación de los obreros, puntualmente Barreto expuso la visita de ferroviarios de los talleres de Cruz del Eje preocupados por la pérdida de su fuente laboral. Cámara de Diputados de la Nación, 20 de noviembre de 1961.

las desgraciadas consecuencias que traería aparejado el levantamiento de vías. El pedido era acompañado por telegramas emitidos por ferroviarios de Cruz del Eje y Río Cuarto, haciendo causa común con la preocupación paivense en el cierre de la fuente laboral.²⁸¹ Los sucesos de Laguna Paiva como explicamos anteriormente se enmarcan en el recrudecimiento del conflicto durante el mes de noviembre. No obstante, el acontecimiento del 11 de noviembre generó una serie de presentaciones con sentido de adhesiones y solidaridad con la represión vivida en el pueblo como también las solicitudes del diputado santafesino Julio Busaniche (UCRP) en pos de investigar los hechos paivenses. El 11 de noviembre de 1961 llegaron a Laguna Paiva el candidato a gobernador y ex vicepresidente de la nación Alejandro Gómez junto a su candidato a vicegobernador Vicente Pucci (obrero ferroviario) quienes por el Partido del Trabajo y el Progreso se interiorizaron de la situación paivense. Al respecto Gómez envió un telegrama al diputado nacional Eduardo Rosenkranz (UCRI disidente) explicando que

la versión oficial sobre los sucesos de Laguna Paiva es falsa. Fue un ataque criminal de la policía sobre el pueblo indefenso. Después se quemó un tren para justificar la enormidad de lo ocurrido. La población de Laguna Paiva está amedrentada por el despliegue de fuerzas y vuelo rasante de aviones que se suponen militares. Esta localidad está habitada por gente modesta y tranquila donde jamás ocurrió nada semejante. Los trabajadores temen atropellos, detenciones, encarcelamientos y torturas. [...] Le encarezco defensa a las mujeres y hombres de Laguna Paiva”.²⁸²

A tono con estas palabras el diputado provincial Roberto Pascual Silva y el concejal Carlos Spina de la UCRP estuvieron en la localidad y comunicaron que la policía fue artífice no solo de la represión que ocasionó dos heridos sino de provocar un incendio

²⁸¹Expediente 816-P-1961 ingreso 8 de noviembre de 1961, recuperado de <https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/816-p-1961.pdf&embedded=true>

²⁸² El Litoral, 12 de noviembre de 1961 Recuperado de: <http://www.santafe.gov.ar/hemerotecadigital/diario/26562/?page=3&zl=4&xp=-2043&yp=-1366>. Vicente Pucci. Ferroviario de la localidad de Perez (Santa Fe) fue detenido y juzgado por consejo de guerra en 1959 en el contexto de la huelga y movilización ferroviaria establecida por el gobierno de Frondizi y la aplicación del Plan CONINTES.

que los propios ferroviarios combatieron para evitar que la planta de oxígeno explote. Las palabras enfatizaron en “la responsabilidad y alta educación de ese pueblo”. El diputado nacional por la UCRP Silva también envió un telegrama al Dr. Vitolo exponiendo la brutal represión y solicitando garantías de la situación y solidarizándose con la huelga ferroviaria.²⁸³

El Centro de Defensa Comercial de Paiva en un telegrama dirigido al presidente de la cámara de diputados de la nación planteaba la angustiada situación creada por la huelga rogando pronta intervención.²⁸⁴ Con relación a estas cuestiones, el diputado Busaniche propuso “el inmediato retiro de la Policía Federal que ha ocupado esa localidad como si se tratara de la plaza enemiga y procede allí sin la más mínima consideración y respeto por los derechos de sus habitantes”. También, sostuvo la necesidad de que cesen las detenciones y allanamientos a los obreros en contra de las leyes vigentes y la necesidad de recuperar la tranquilidad y la paz.²⁸⁵ El 14 de noviembre se propuso la designación de una comisión Parlamentaria que se trasladó a la localidad paivense para recoger testimonios y poder emitir juicios sobre los acontecimientos producto de la represión policial.²⁸⁶

Con relación a las presentaciones del legislador santafesino la cámara de diputados de la provincia de Santa Fe en su sesión extraordinaria del 30 de enero de 1962 establecía resoluciones referidas al conflicto ferroviario, las mismas fueron sostenidas por el

²⁸³ El Litoral, 12 de noviembre de 1961

²⁸⁴ Expediente 899-P-1961 ingreso 29 de noviembre de 1961,
recuperado

de
<https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/899-p-1961.pdf&embedded=true>

²⁸⁵ Expediente N°2993-D-1961. Proyecto de resolución. Busaniche, Julio, Retiro de la Policía Federal que se encuentra actualmente en la localidad de Laguna Paiva, Santa Fe. Comisión Asuntos Constitucionales. 15 de noviembre de 1961. Recuperado de
<https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/2993-d-1961.pdf&embedded=true>

²⁸⁶ Expediente N°2972-D-1961. Rosenkrantz, Eduardo y otros - Designando una comisión parlamentaria a fin de examinar los sucesos ocurridos en Laguna Paiva, Santa Fe. 14 de noviembre de 1961. Recuperado de
<https://docs.google.com/gview?url=http://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/2972-d-1961.pdf&embedded=true>

bloque de la UCRP. El presidente del bloque, Roberto Pascual Silva firmaba los proyectos que solicitaban la conformación de una comisión con representantes políticos de la cámara para investigar los hechos ocurridos en Laguna Paiva. Esta postura colectiva del radicalismo del pueblo se relacionaba con las adhesiones a la lucha del gremio del riel manifestando “Su repudio a la insensibilidad puesta de manifiesto con la cesantía masiva de obreros del gremio ferroviario”.²⁸⁷

Fueron variadas las repercusiones que el “problema ferroviario” generó en las cámaras legislativas mediante los debates, interpelaciones y planteos referidos no solamente a los aspectos estructurales de las políticas ferroviarias sino, fundamentalmente a las consecuencias de las mismas en la clase obrera. Como vimos, la confección de estructuras de vigilancia mereció agenda política manifiesta como resultado de la continuidad de la huelga, del endurecimiento de la represión. Las decisiones del electo ministerial y los decretos presidenciales acompañando el plan de reestructuración merecieron presentaciones de la oposición en diálogo con los dirigentes sindicales ferroviarios. El acontecimiento paivense tuvo intervenciones políticas, candidatos, legisladores de partidos opositores a la UCRI elaboraron discursos referidos al impacto que el despliegue policial y militar llevó adelante en una localidad del interior del país, dentro de una provincia gobernada por el oficialismo pero centro ferroviario significativo de la línea Belgrano.

5.3. d. Las repercusiones gremiales de la lucha paivense y la construcción sindical de la “mujer del ferroviario”.

Para el gremialismo local como nacional los hechos paivenses dieron cuenta del alto grado de conflictividad y represión que vivía toda población y no solamente el obrero ferroviario: “los hechos ocurridos ayer en Laguna Paiva, constituyen una provocación insólita, premeditada u ejecutada por la irresponsabilidad de los poderes públicos que en estos momentos tienen la obligación de velar por la tranquilidad de todos los habitantes con la máxima precaución y prudencia”. El Diario El Litoral registró que la CGT hizo llegar su apoyo moral y material “al pueblo de Laguna Paiva por la ejemplar virtual y valentía con que han afrontado tan desgraciado hecho, indicando el único camino que

²⁸⁷ Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe, 1ª sesión extraordinaria, 30 de enero de 1962. p.1677.

deberán reconocer los trabajadores en defensa de las conquistas sindicales”.²⁸⁸ La Comisión Directiva de La Fraternidad expresó “[...] es mayor la culpa de las autoridades y más condenatorio nuestro juicio de sus actitudes que [...] rayan en el límite de la audacia extrema y de la improvisación temeraria. A esto y no a otra cosa conduce la hostilidad y la intimidación, que en este país nuestro parecen haber reemplazado a la cordura y a la inteligencia”. De esta forma, los acontecimientos en Laguna Paiva fueron caracterizados como “una verdadera guerrilla entre las fuerzas policiales, gendarmes, trabajadores ferroviarios”.²⁸⁹

Luego de esta acción, el movimiento obrero nacional se hizo eco de las felicitaciones y agradecimientos al pueblo de Laguna Paiva. A partir de esta jornada, se amplió el círculo de conflicto al recrudecerse el control sobre los pobladores que obligó a que el sindicalismo redefina la lucha porque debía abarcar al pueblo y no solo a los trabajadores ferroviarios. En los documentos gremiales, no se hizo referencia a las mujeres separadas de sus maridos ferroviarios, se construyó un discurso para reivindicarlas pero no como sujetos individuales o separados del hombre ferroviario. El desconcierto fue tal que primó un discurso mítico sobre el episodio paivense, con tono exagerado y lejos de la realidad de los hechos. La Fraternidad, en sus “Páginas de heroísmo” y bajo el título “Las mujeres de Laguna Paiva desgarraron sus vestidos para hacer antorchas”, expresaba “Mujeres del pueblo, esposas, hijas, hermanas, que desgarraban sus ropas para empaparlas con kerosene y hacer antorchas para quemar el tren que osó quebrar el solemne silencio de la población en huelga”.²⁹⁰ Mercedes y Nidia acordaron que sus acciones fueron centrales para sostener la medida de fuerza cuando las explican, detallan cómo estaban vestidas, las dificultades del entorno y reniegan de esa imagen de mujeres desnudas y con antorchas en las manos:

[Han dicho que] Hasta que nos rompemos la ropa, buscábamos fósforos, porque nadie fumaba y nadie iba a fumar en ese momento de desesperación. No, no, ninguna hizo eso, nadie hizo eso, por empezar andábamos de pantalones. ¿Cómo me vuelvo a mi casa que quedaba a dos

²⁸⁸ Diario El Litoral, Santa Fe, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9.

²⁸⁹ Comunicado de Prensa de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 11 de noviembre de 1961

²⁹⁰ Boletín de huelga emitido por La Fraternidad, 18 de noviembre de 1961.

cuadras a buscar kerosene? Si para sacarnos las astillas de la mano necesitábamos kerosene, una compró un litro y nos pasaba, porque vos te pasabas querosene y la astilla no caminaba, mi mama con un depilador, me sacaba las astillas(...) ¿Vamos a andar desnudas ahí? No, no, no teníamos tiempo de pensar en eso, en rompernos la ropa. ¡No teníamos ni tiempo de hacer antorchas! Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015.

La presencia de abuso de estereotipos para designar y calificar a las mujeres cuando irrumpen en la escena pública (Perrot, 2009) se manifiesta en el caso paivense. Para el gremio la mujer aparece como una heroína desde su lugar abnegado de esposa y madre, el uso del vestido en el relato intenta estereotipar y agrupar a las mujeres como parte de la identificación femenina frente al vestuario masculino. Desde ese lugar es que el sindicalismo reivindica la acción femenina para defender el trabajo ferroviario.

Nuestras entrevistadas también nos dicen que no fueron ellas quienes prendieron fuego a los vagones del tren que avanzaba, “mientras pudimos parar el tren allá la gente que venía atrás fue la que prendió fuego, venían con banderas de Argentina, la gente cascoteaba” (Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

Las aclaraciones que Mercedes y Nidia realizan sobre estos episodios que nosotros encontramos descriptos en las fuentes gremiales son significativas porque el tono exagerado de la imagen construida por los gremios alimentó un imaginario social sobre las mujeres paivenses que escapó a la realidad de la vida cotidiana que las sacó del ámbito privado del hogar y las colocó en el espacio público. Estos relatos, elaborados por el movimiento obrero ferroviario, recreaban los marcos para la acción colectiva. El gremialismo nacional se apropió de los sucesos paivenses para alentar y consolidar la movilización nacional, estimular a sus militantes, sus familias, al público en general y, mostrar a sus oponentes políticos de los que era capaz de hacer la familia ferroviaria para defender sus intereses. Los documentos gremiales en sus relatos incorporan a las mujeres de los ferroviarios como nuevas protagonistas de la huelga como una estrategia discursiva para fortalecer a los hombres porque estaban “sus” mujeres luchando. Las apelaciones a la familia y al hogar servían para legitimar la lucha desde un discurso que intentaba sensibilizar y generar empatía con la causa masculina para lo que las mujeres

y niños eran presentados como propiedad del varón.²⁹¹ Este tipo de discurso gremial intentaba hacer público el mundo familiar y doméstico como estrategia política de movilización del consenso. El sentido y el simbolismo que el movimiento obrero ferroviario construyó sobre la acción femenina paivense funciona como un dispositivo de acentuación de la injusticia que vive el trabajador ferroviario y su familia a raíz de las políticas antiferroviarias.

En los boletines de huelga de los 42 días de paro, encontramos pocas referencias a la participación de mujeres en la huelga. Por ejemplo, dentro del apartado “Páginas de heroísmo” del 19 de noviembre se planteaba el caso de un ferroviario de la provincia de Buenos Aires que fue obligado a trabajar durante el paro y se negó argumentando que “Si llego a traicionar el movimiento ferroviario, mi mujer y mi hija no me dejarían volver a mi casa”. Se destacaba el valor del obrero fraternal y se manifestaba la importancia de sostener el desafío como ejemplo familiar. En la misma página, encontramos por primera vez una acción que podríamos calificar política y sindical, “esposas, hijas y hermanas de compañeros, en solidaria y ejemplar actitud, han acometido la tarea de distribuir <Boletín de Huelga>. Vaya hacia las mismas nuestra emocionada felicitación y nuestro sincero reconocimiento”. No parece ser una medida establecida oficialmente por la organización gremial sino que puede responder a la solidaridad que las mujeres y sus familias pregonaban con la causa ferroviaria y como una forma más de ayudar voluntariamente a los hombres que estaban enfrentando el control de los órganos de seguridad. El 27 de noviembre, La Fraternidad titulaba “Hoy le hablamos a la mujer”, advirtiendo que, generalmente, se dirigían a la familia ferroviaria ahora creían necesario –y podemos pensar que la jornada de Paiva puede haber constituido una causa del nuevo discurso— “destacar el heroísmo de nuestras compañeras... nuestras esposas, madres, hermanas, y aún hijas que comparten con nosotros los momentos gratos o difíciles de la vida... disponen de sus juicios dotados de exquisito sentido para nuestros actos, que alientan nuestros naturales deseos de progreso, que nos reprochan suavemente los errores y nos instan a caminar por el buen

²⁹¹ D´Antonio, Débora (2000) plantea para un estudio sobre las representaciones de género en la huelga de la construcción de 1935-1936, que las fuentes gremiales que visibilizaban la participación femenina lo hacían desde una concepción subsidiaria y complementaria de los obreros varones.

camino...”.²⁹² En esta fuente, se revaloriza el lugar de las mujeres en la intimidad del hogar, con acciones de apoyo a los hombres en un espacio doméstico, no público. Es decir, las mujeres en el movimiento ferroviario no tenían participación política en sus ámbitos de organización sindical o, por lo menos, esa no era la intención manifiesta en los documentos gremiales emitidos durante la huelga. Para el sindicalismo de las vías las mujeres acompañaban, y cuando actuaron públicamente, como en Laguna Paiva, representaban al pueblo y a la familia ferroviaria.

En el imaginario ferroviario masculino, las mujeres tenían el rol de acompañar y apoyar las decisiones que los fraternales o los integrantes de la Unión Ferroviaria resolvían. Ellas aparecen en los discursos gremiales como propiedad de los hombres, las mujeres “de los fraternales”, calladas, asintiendo, colaborando con la lucha pero con escasa participación activa. La mujer del ferroviario se erige como motor del hogar, como ama de casa abnegada y madre de hijos que posiblemente sean también ferroviarios. Imperaba una conciencia femenina que las interpelaba como defensoras de la supervivencia de la comunidad, con una aceptación por acción y omisión de jerarquías y estructuras patriarcales de poder presentes en las instituciones tradicionales del pueblo e interiorizadas por ellas al ritmo de la normalidad cotidiana. Estos imaginarios contribuyeron a que podamos explicar por qué las acciones que las mujeres realizaron en Paiva sorprendieron tanto al sindicalismo ferroviario como a la comunidad toda.

²⁹² Boletín de Huelga de La Fraternidad, 27 de noviembre de 1961.

5.4. 42 días de huelga: ¿fin del conflicto, fin de la lucha?

La huelga que analizamos, no se trató de una protesta por mejores salarios o condiciones de trabajo sino que, se realizó para impedir que el tren dejara de funcionar. Debido al recrudecimiento del conflicto y a las frustradas negociaciones entre las partes, el 1 de diciembre de 1961 el Poder Ejecutivo solicitó la mediación del Cardenal Antonio Caggiano. Cuando la huelga llegó al día 32, el Cardenal dio a conocer una carta pastoral en la que explicitaba “a esta altura de los acontecimientos nuestro silencio no podría ser considerado como una manifestación de prudencia sino como índice de insensibilidad”.²⁹³ Para La Fraternidad la mediación de Caggiano, solicitada por el Dr. Guido que estaba a cargo del ejecutivo nacional porque Frondizi se encontraba de viaje en el exterior, no significaba un giro en las políticas de reestructuración ferroviaria del gobierno. Para el gremio, la actitud de negociación de las autoridades tenía que ver no solo con el pedido de la Iglesia, sino con la crisis económica y social que vivieron las familias ferroviarias. También, con el malestar de toda la sociedad con las políticas del desarrollismo que retraían los salarios, la industria nacional y el bienestar general

La enorme presión desatada por quienes viven, producen, trabajan y realmente contribuyen al progreso de este suelo ha provocado el cambio. La asfixia comenzó a notarse... la escasez de circulante obligó a la emisión de documentos para las transacciones comerciales. La promoción de medidas oficiales se paralizó. El crédito oficial brilló por su ausencia... El movimiento ferroviario destapó la olla podrida. Los problemas económicos se pronunciaron y se agravaron hasta inaudito límite [...]”.²⁹⁴

El sindicato del riel manifestaba que siempre estuvo dispuesto a negociar y solucionar el problema pero que nunca el gobierno fue conciliador, por lo que, aceptaron la mediación del cardenal Caggiano pero sostuvieron sus demandas frente a la propuesta oficial. La intervención de la Iglesia en este conflicto debe explicarse como parte de la renovación eclesiástica encabezada por el papa Juan XXIII y lo sostenido en la

²⁹³ Diario *El Litoral*, Santa Fe, 1 de diciembre de 1961.

²⁹⁴ *La Fraternidad*, Boletín de Huelga, 2 de diciembre de 1961.

Encíclica “Mater et Magistra”²⁹⁵ de acuerdo a la cuestión social hace mención a la participación de los obreros, ya que reivindica la posibilidad de hacer oír sus voces en el funcionamiento y organización dentro de las empresas, siendo mucho más que simples ejecutores de las directivas de los poderosos. Asimismo, sostiene la necesidad de la participación de los trabajadores en las instituciones del Estado, puesto que ni el mercado, ni sus leyes pueden regular ni decidir su salario porque el trabajo es una expresión de la persona humana y no una mercancía más (Atala, Blaiotta, Cendali, 2007,p.).La reconsideración del comunismo a la luz de la Revolución Cubana condicionó el abordaje de la cuestión social. El riesgo de que la insensibilidad del liberalismo económico y la avaricia de los empresarios lanzara a los trabajadores a las garras del comunismo, reapareció con fuerza y reorientó el pensamiento de Caggiano desde una matriz socialcristiana y nacional-católica moderadamente optimista en cuanto a sus posibilidades de moldear a la sociedad a una más insegura y nítidamente integrista (Fabris, Mauro, 2017, p. 49).²⁹⁶ Existieron diferentes declaraciones del arco político favorable a la intervención del cardenal Caggiano, entre ellas y como parte del cambio en el carácter del paro ferroviario que se había prolongado más de lo previsto es que la UCRI saludaba el llamado a la paz social formulado por el Episcopado porque la huelga ferroviaria dejó de ser un conflicto gremial para ser un problema social.²⁹⁷

El plan reivindicativo del movimiento ferroviario consistía en la constitución del directorio de la EFEA con representación obrera, la reapertura de talleres, el aumento de sueldos de acuerdo a la escala presentada oportunamente, la libertad de los detenidos y anulación de las sanciones aplicadas desde el inicio de la medida, nuevos estudios sobre la situación de los ramales clausurados, y el mantenimiento del régimen de indemnizaciones para el retiro voluntario de los empleos. Este plan fue presentado al Cardenal Caggiano, quien lo entregó al gobierno y fue rechazado el 3 de diciembre de 1961, por considerar que las peticiones obreras significaban “retrotraer la situación al comienzo del conflicto sin sugerir ninguna medida constructiva o de concreta

²⁹⁵ Encíclica Mater et Magistra 15 de mayo de 1961.

²⁹⁶ Caggiano intervino en el conflicto ferroviario que estudiamos en 1961 y a raíz de la conflictividad social en el contexto del Plan de Lucha de la CGT en 1964.

²⁹⁷ Declaración de la mesa directiva del comité nacional de la UCRI, 2 de diciembre de 1961. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

colaboración”.²⁹⁸ Durante el tiempo que duró la negociación el gremio denunció que se continuaba con la requisita y la violencia hacia los ferroviarios.

El poder ejecutivo dio por terminadas las intervenciones de Caggiano el 3 de diciembre y el cardenal comunicó sus gestiones y la respuesta del gobierno que no tuvo contrapropuestas como era previsible.²⁹⁹ El arzobispo de La Plata, Monseñor Plaza quien formaba parte de las mediaciones junto a Caggiano explicaba que

[...] la clave de la solución estaba en la constitución de la EFEA que se habría de realizar antes de 30 días, como fuera ya solemnemente prometido por el titular del Poder Ejecutivo [...] la decisión tomada significa una serie de desconsideraciones tenidas para con un príncipe de la Iglesia [...] las razones que pueda tener el Poder Ejecutivo no justifican la falta de sensibilidad para captar la honda tragedia social que significa la situación por la que pasan los trabajadores [...].³⁰⁰

Los sindicatos se hicieron eco de este descontento y sostuvieron que las trabas puestas al acuerdo radicaban en la figura de Acevedo y en la intención de proseguir con el plan de reestructuración.³⁰¹

Las negociaciones finalizaron el 10 de diciembre de 1961 cuando, sin abandonar las bases de la política de reestructuración gubernamental se aceptaron las reivindicaciones

²⁹⁸ Diario *El Litoral*, Santa Fe, 4 de diciembre de 1961.

²⁹⁹ Diario *La Prensa*, 5 de diciembre de 1961. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

³⁰⁰ Diario *Clarín*, 6 de diciembre de 1961. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

³⁰¹ El comunicado oficial del 3 de diciembre de 1961 emitido por la Presidencia de la Nación, Secretaría de prensa explicitaba que “el gobierno continuará con su plan de reconstrucción hasta lograr la total rehabilitación de los ferrocarriles argentinos (...).Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires. La Fraternidad manifestó su confianza a Caggiano y la desconfianza a Acevedo en “El acuerdo y la derrota de Acevedo”, *Revista La Fraternidad*, N°1067.

obreras. Un aspecto significativo de este acuerdo fue la promesa por parte del directorio de EFEA de realizar un futuro estudio sobre la situación de cada una de las líneas y de los ramales clausurados así que,

Conforme a la política de reestructuración ferroviaria, dejando sin efecto tales medidas cuando no respondan a razones de evidente inactividad, abandono o antieconomicidad [...] en los casos en que el Poder Ejecutivo Nacional determine que el funcionamiento del ramal clausurado depende la subsistencia de las poblaciones [...] por razones de urgencia dispondrá inmediatamente su rehabilitación.³⁰²

Se prometió la liberación de detenidos, dejar sin efecto sanciones impuestas por causas de la huelga, se dejó establecido que quienes se acogieron a la indemnización no podrán reingresar a la empresa y se otorgaron aumentos en los sueldos.³⁰³

La vuelta a la normalidad no significó lo mismo para todos los ferroviarios. Quienes sostuvieron el paro indeterminado y gestionaron acciones de sobrevivencia para sus familias en Laguna Paiva exigieron a los jefes medidas concretas sobre quienes habían sido “carneros”. Walter A. recuerda que

todos dijeron: los carneros, unas 60 personas más o menos. Los carneros no los queremos en las secciones, ¡que se vayan! Lo presionaron a Fabiano: y los muchachos no quieren trabajar sino sacan a todos los carneros de las secciones. Imagínate que eran gente grande, algunos especialistas tenían la A y vos sabes. Y ¿qué hago con esa gente? Mándelo a playa. ¡Los mandó Fabiano a playa a los 60 que habían carnereado! Había crecido el yuyo, un yuyal, ese taller de yuyo hasta el cogote, le dio una pala a cada uno, un machete a cortar yuyo, había

³⁰² Decreto del Poder Ejecutivo 10 de diciembre de 1961, en: Comisión Directiva de La Fraternidad, Anexo número 2 del Comunicado de Prensa, 10 de diciembre de 1961.

³⁰³ Decreto del Poder Ejecutivo 11578, 10 de diciembre de 1961. Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

algunos que lloraban, muchos se indemnizaron porque no aguantaron la presión.

Esa decisión la tomaron los gremios, mejor que los sacaran porque la gente les había agarrado bronca, le tiraban tuercas, arandelas, ¿viste? El tipo trabajaba y le llovían arandelas. Eso yo no lo pude compartir, un repudio terrible, algunos no eran mala gente. Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, agosto de 2020.

Nos hemos referido ya a los escritos que La Fraternidad publicaba en los boletines de huelga con nombres y apellidos de quienes no cumplieron con el paro, el castigo dentro del trabajo se presenta como una manera de explicitar la victoria de quienes habían sostenido la huelga.³⁰⁴ En el caso de Paiva cuyos acontecimientos resonaron en todo el país el castigo a los rompehuelgas es registrado por Walter como algo muy duro, tortuoso. La presión gremial sobre el jefe de los talleres Aristides Fabiano para disponer medidas y trasladar al personal a la zona de la playa era significativo para mostrar las actividades que debían realizar quienes no habían acompañado el paro. Limpieza del predio bajo el sol para quienes ya estaban en planta y presentaban una antigüedad importante constituyeron castigos significativos que atentaron contra la cualificación y el prestigio del obrero del riel. Las divisiones entre los compañeros del taller son importantes de tensionarlas con las reflexiones que se hicieron sobre el monolítico grado de adhesión a la medida. Lo importante del caso local, como ya hemos explicado, radica en que los problemas nacionales situados, concretos en las vidas de los sujetos merecen otro registro. En Paiva y como parte de su protagonismo nacional el castigo se presentaba como una forma de reivindicar el triunfo ferroviario.

Con relación a los problemas existentes a raíz de las medidas del gobierno, se registraron irregularidades en la normalización de los ramales, y en la reincorporación de obreros suspendidos, como así también en el pago de las indemnizaciones a los cesantes y en el cumplimiento del pago de los servicios de salud por parte del gobierno a los ferroviarios. El 8 de octubre de 1962 el Comisionado Comunal de la Comisión de

³⁰⁴ La revista de La Fraternidad presentaba un texto titulado “Renunciantes durante la gran huelga de 1961. Sanciones gremiales” donde se reforzaba la necesidad de sancionar moralmente a quienes renunciaron y se indemnizaron durante la huelga de 1961. La Fraternidad, Año LVI, Marzo-Abril 1963, N°1077,p.5.

Fomento de Laguna Paiva estableció que como resultado de la situación económica local “derivada de la huelga ferroviaria, de la desocupación, la elevación de los precios para alimentos y el vestir, por los atrasos en los pagos del personal ferroviario en actividad como así a los pasivos, la desvalorización de la moneda, todo lo cual afecta en forma particular al comercio local que por su manifiesta forma humanitaria se ha extendido en conceder créditos causando un estado de pobreza que obliga a la comuna a contemplar y procurar alguna solución

[...] un principio de solución podría obtenerse evitando la evasión de dinero que no justifique una razón imperiosa, que atento a lo sugerido por el Centro de Defensa Comercial de la localidad, que al contemplar sus propios intereses, vela para un viable desenvolvimiento económico de su clientela, el comisionado [...] resuelve Art.1° Prohíbese temporariamente la contratación de conjuntos orquestales o teatrales; circos, parques de diversión, calesitas y cualquier otro espectáculo foráneo [...].³⁰⁵

Podríamos pensar que la prohibición de actividades relacionadas al ocio apunta a aquello que no es indispensable para la vida. La economía de la comunidad entonces debía recomponerse y concentrarse en las actividades relacionadas con el saldo de las cuentas pendientes de las familias obreras con los comerciantes que “fiaron” durante el conflicto, con el pago de impuestos y servicios básicos y los asuntos que tenían que ver con la socialización y el disfrute quedaban replegados. Además, artistas y músicos quedaban sin empleo en estas circunstancias. En tal sentido, el diario La Opinión de San Cristóbal se hacía eco del fin de la huelga manifestando que esa noticia había generado exteriorizaciones de júbilo en la ciudad “centro netamente ferroviario”, y que la falta de los salarios que era el “pilar básico del movimiento comercial sancristobalense” significó la disyuntiva entre los dueños de establecimientos locales por “fiar” a los clientes agotando el crédito de los locales mayoristas o cerrar sus puertas. El fin del paro significaba entonces el retorno a la normalidad apelando a que los beneficiados por esa “solidaridad” salden sus deudas y “respondan con la lealtad y amplitud que merecen la

³⁰⁵ Comuna de Laguna Paiva, Libro de Actas, Ordenanzas, 1961-1964. Resolución N°112. 8 de octubre de 1962.

confianza y el apoyo de que han sido objeto”.³⁰⁶El periódico apela a un esfuerzo colectivo por sostener la provisión de alimentos a la lucha ferroviaria, el comercio un actor social institucionalizado que como hemos visto presentó sus preocupaciones en mesas redondas apostaba a saldar sus deudas y revitalizarse. Posiblemente el afán de lucro económico no era el mismo objetivo principal inmediato de las familias obreras que debían sobreponerse a una situación de agotamiento integral de sus vidas luego del paro de 42 días.

La huelga no significó el triunfo del gobierno ni de los sindicatos, porque muchos obreros indemnizados no fueron reincorporados, el gobierno se debilitó políticamente, los ministros que eran considerados nefastos para el movimiento ferroviario renunciaron (Ortega, 2010). Aquí son importantes las advertencias de Sanchez (2018) con relación a que “la medida de carácter clasista, demostró la capacidad de autonomía y de resistencia de las bases ferroviarias y la solidaridad de clase basada en una fuerte identidad ferroviaria de las poblaciones afectadas en contraposición al pragmatismo negociador de la dirigencia gremial de la UF y La Fraternidad (p.155)”. Pero el paro contribuyó a que aumente entre la opinión pública el desprestigio sobre el ferrocarril como efectivo transporte y, en la ciudad de Buenos Aires, el conflicto “favoreció la irrupción de cientos de colectivos, que al ser conducidos por sus propietarios eran funcionales a los intereses del gobierno quienes querían evitar el surgimiento de otro sindicato fuerte en el ámbito del transporte y por la misma razón habían eliminado ese año la red de tranvías”(p.15). Es necesario no perder de vista estos problemas, que se profundizaron en años posteriores a 1961, porque las políticas y procesos de racionalización y privatización del sistema ferroviario, y de todas las instituciones que brindaban trabajo y bienestar a los ferroviarios y a sus familias, impactaron con brutalidad en las dinámicas socioeconómicas de pequeñas localidades de todo el país, convirtiéndolas en “pueblos fantasmas”.³⁰⁷ Además, gran parte de la clase obrera ferroviaria considerará en sus memorias a esta huelga como el inicio del proceso de

³⁰⁶ Diario La opinión, San Cristóbal, Finalizó el conflicto ferroviario, 15 de diciembre de 1961.

³⁰⁷Nos referimos a una expresión que muchos entrevistados tienen sobre la suerte de las localidades ferroviarias, esto supone que no hay ofertas laborales que permitan el crecimiento demográfico porque se asiste a una alta población anciana y poca población joven y en edad activa. Por ejemplo, Laguna Paiva al estar a pocos kilómetros de la ciudad capital de Santa Fe se convirtió en una localidad dormitorio porque sus habitantes viven en Paiva pero estudian y trabajan en Santa Fe, solo vuelven a dormir a sus hogares.

desguace del sistema y por lo tanto tendrá diferentes lecturas sobre el “triunfo del 61” frente a la “derrota del 90” según sus propias acciones e ideologías sostenidas.

6. Los sentidos de las luchas ferroviarias

Los problemas de las comunidades ferroviarias de San Cristóbal y Laguna Paiva tienen que ver con luchar por el sostenimiento de la fuente laboral en un proceso de crisis del sistema ferroviario nacional que periodizamos entre 1961 y 1994. Las políticas de racionalización de 1961 abren un periodo de cuestionamiento al modo ferroviario. La campaña de desprestigio hacia el sistema y a la clase obrera ferroviaria se presenta como un elemento en el que situar las luchas obreras. Resulta muy importante el planteo que realiza el historiador Necochea Gracia (2022) sobre el estudio de las huelgas, su investigación corresponde al escenario mexicano pero al tratarse de la clase obrera latinoamericana consideramos que una de sus hipótesis nos permite iluminar aspectos pertinentes a nuestros casos de estudio. Para el autor, quien recupera ideas thompsonianas lo que los trabajadores realizan responde, no solamente a las condiciones económicas de explotación en la que se encuentran, sino a los soportes de la cotidianeidad y a la lucha diaria por las injusticias. Aspectos que conforman un “sentido común” necesario para situar los movimientos de la clase. Se trata entonces de explicar los procesos sociales de agencia de varones y mujeres en un contexto adverso al funcionamiento cotidiano e histórico de las comunidades organizadas según el eje trabajo-familia-ferrocarril. Hemos explicado la huelga de 1961 localizadamente y la misma se presenta formando parte de la historia construida por los protagonistas como referencia en un relato que articula la situación del cierre en la década de 1990 con el pasado más combativo. Nos ocuparemos de indagar en las memorias de la huelga de 1961 construidas por el sindicalismo nacional ferroviario. Profundizaremos en los momentos, acontecimientos y símbolos construidos para el acto de “hacer memoria” en las instituciones sindicales y en las comunidades locales.

Sin lugar a dudas, los años 90' del siglo XX en las comunidades fueron años inquietantes, preocupantes para la familia obrera pero disparadores de fragmentaciones en torno a los consensos existentes sobre el ferrocarril como eje económico. Existen muchos silencios como respuesta a si la lucha fue suficiente para evitar la clausura de los lugares de trabajo. No asignamos la exclusividad de las causas del cierre de los talleres en 1993 en Laguna Paiva y en 1994 en San Cristóbal a factores externos a las comunidades sino que indagaremos en las tensiones internas que contribuyen a la existencia de escenarios ferroviarios desmantelados. Entonces situar las luchas habilita a las preguntas por la defensa del trabajo y la identidad ferroviaria. También volver la

mirada sobre lo justo o injusto. Un abanico de elementos de un proceso social complejo que pretende articular dos momentos de quiebre 1961 y 1990 y problematizar momentos axiales entre los 30 años en los que la cuestión ferroviaria en la Argentina estuvo en agenda política y pública. Como sostenemos en esta tesis las políticas de Frondizi abren las medidas de ajuste ferroviario que se profundizaron en las épocas siguientes. En tal sentido explicaremos acontecimientos sancristobalenses que suceden en 1978/9 y que forman parte de una memoria ferroviaria que historiza momentos de defensa del taller más autónomos y repiensa formas de lucha que no están formateadas en la dinámica de una huelga.

6.1. Las memorias de la huelga de 1961.

Nos ocuparemos de desandar las maneras en que se construyeron discursos sobre el pasado combativo de 1961 desde otros momentos de recuerdo en los que el sindicalismo del riel y las agrupaciones de base obreras ferroviarias activaron memorias sobre el pasado y asignaron significados a las características del conflicto, a sus protagonistas y a los resultados interpelados por contextos históricos diferentes a los de la década de 1960.

El sindicalismo ferroviario nacional elaboró un relato histórico por las causas de la huelga en un tiempo inmediato a la finalización de la misma. La conformación de determinados temas y conceptos delinearon representaciones consensuadas y transmitidas por los canales de difusión gremial a todo el movimiento ferroviario y perduraron en años posteriores.

Las revistas *La Fraternidad* y *el Obrero Ferroviario* se ocuparon de publicar escritos conmemorando la que consideraban Gran Huelga del 61,³⁰⁸ no solamente al final del conflicto sino en años posteriores destacando diferentes aspectos que marcaban las construcciones de relatos y memorias. En las dos fuentes se observan elementos comunes: la represión como situación fundamental, diferentes hechos y acontecimientos considerados importantes en la recorrida por los 42 días de huelga, el “triumfo” de la lucha³⁰⁹. Los fraternales publicaron palabras de los directivos del sindicato y uno de ellos destacó que el lema que encabezó los boletines de huelga era “Vamos a la lucha

³⁰⁸ Editorial de Revista *La Fraternidad*, La gran Huelga del 61, año LV, N°1067, enero de 1962.

³⁰⁹ *El Obrero ferroviario*, Unión ferroviaria, “Crónica de un triunfo”, 20 de diciembre de 1961.

con moral y a paso de vencedores” y que al final del paro podría escribirse que “Salimos de la lucha con paso de vencedores y muy alta nuestra moral”. Este planteo se acompañó de una referencia a las huelgas de 1912 y de 1917 como antecedentes ineludibles de la de 1961 y proponía que la gesta actual sea considerada en la historia para las generaciones futuras³¹⁰. Esto es importante de considerar porque nuestros entrevistados se refieren a esa huelga como un triunfo frente a la brutalidad de la represión y las condiciones de organización social de las bases. El sostenimiento del paro es recordado como un logro o victoria colectiva pero la misma no es duradera, en sus relatos plantean que se trató de una batalla ganada pero que el combate no terminó sino que recién empezaba,³¹¹ Vicente reflexiona “en realidad no sé si conseguimos algo porque el plan de reestructuración siguió”. Vicente, ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

Entonces entre las expresiones de la dirigencia sindical y estas memorias obreras existen elementos para problematizar las consecuencias de esa gran huelga en el movimiento obrero ferroviario y en las experiencias concretas de los trabajadores del riel de las comunidades.

Existieron elementos discursivos que compusieron las imágenes y palabras elegidas para consolidar el relato sindical. La “maquinaria represiva” se convirtió en el eje de las publicaciones que el sindicato de maquinistas elaboró al inicio de 1962 y como parte del aniversario de la huelga. Imágenes crudas mostraban la violencia desplegada por el gobierno y las fuerzas militares como también privilegiaba una lectura del conflicto en dos planos, el nacional y por seccionales. Esto le permitió articular un discurso homogéneo que contenía las expresiones de las bases y seccionales que fueron más rebeldes y autónomas a la dirección nacional. Esa estrategia de difusión del mensaje funcionaba para atender a dos elementos que sostenían el relato: el heroísmo y la solidaridad. Definir a los héroes y heroínas alimentaba un discurso masculino y centrado en los varones ferroviarios como los sujetos de la huelga y señalaba el complemento necesario de las mujeres y la familia como parte de la lucha.³¹² La solidaridad se expresó hacia adentro del colectivo ferroviario y hacia afuera exponiendo

³¹⁰ Revista La Fraternidad, La gran Huelga del 61, año LV, N°1067, enero de 1962,p.7.

³¹¹ Schneider (2005) considera en su investigación que en muchos ferroviarios había quedado una sensación de derrota (p.181).

³¹² Hemos profundizado sobre esto en el apartado anterior.

las adhesiones de diferentes entidades a las jornadas de paro y el componente antiimperialista acompañó las demandas al reconocer la injerencia de personal extranjero como consultor del gobierno sobre las medidas ferroviarias.

La huelga de 1961 convertida en un parteaguas en el derrotero de la lucha de los obreros del riel fue convocada 25 años desde una publicación que en 1986 la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria de la Unión Ferroviaria de orientación de izquierda tituló “La histórica gran huelga ferroviaria de 1961”.³¹³ Su propósito era “recordar un hecho histórico y rendir un justiciero homenaje a una generación de obreros del riel, activistas, dirigentes que supieron demostrar al pueblo argentino y al mundo de los que son capaces de hacer los trabajadores cuando se unen y tienen claro los objetivos de lucha”. La recuperación de experiencias laborales variadas, diferentes coexistían en el ferrocarril y la propuesta consistía en reivindicar la huelga de 1961, destacando sus motivaciones, las acciones de las bases y casos ejemplificadores como el caso de Laguna Paiva. Rendían homenaje a los miembros de la comisión directiva y de las seccionales como actores fundamentales para motorizar los reclamos destacando la unidad de la lucha y no el divisionismo ideológico. Hay en el folleto una intención de recuperar reivindicaciones políticas y “patrióticas” no solamente económicas de aquellos años. El planteo se relaciona con dos elementos que apelan a las memorias de las luchas construidas por el propio sindicalismo ferroviario y transmitidas al movimiento: el primer elemento refiere a que “la nueva generación que se incorporó al gremio, que en su mayoría desconoce que ese hombre maduro a su lado hace 25 años arriesgó hasta la vida, codo a codo con sus compañeros, rodeado de la solidaridad de la clase obrera y el pueblo”, el cambio generacional corresponde al ingreso de obreros jóvenes en los últimos años de la dictadura (1980), a la reincorporación de los cesantes por causas políticas desde 1983, pero también se dirige a concientizar de las luchas frente al contexto económico desalentador del alfonsinismo que para la Agrupación respondía a “las imposiciones del FMI”.

El folleto enfatizaba el triunfo como bandera de 1961, resultado de las acciones de masas para llamar la atención sobre la movilización actual de las bases obreras ferroviarias. Esta cuestión era tomada en 1986 donde la memoria del 61 se activó

³¹³ Folleto de la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria, Lista GRANATE, UF. Buenos Aires, noviembre de 1986. Archivo personal de Julio G., docente y militante de izquierda paivense.

mediante la denuncia que hacía la agrupación con respecto a que “hoy existen directivos que perdieron la memoria y han expresado verbalmente, e incluso en asambleas, una calificación errónea y distorsionada al decir que “hay que ser medidos en las luchas y no caer en la nefasta huelga del 61”. Se preguntaba la Agrupación

¿Cómo se puede calificar de nefasta a una lucha que impidió en ese momento, la destrucción de los ferrocarriles, los escalafones y la ley de Trabajo? [...] no se puede desconocer o calificar de nefasta a una lucha tan heroica que impidió la aplicación de los planes reaccionarios de los monopolios yanquis, que eran (y lo son) los principales enemigos de clase en complicidad con el gobierno Frondicista. La calificación de nefasta huelga tiene olor a chantaje, a pretender advertir al gremio de lo peligroso que significa la confrontación y de que es preferible ser “medido” y, por lo tanto, conciliar con el enemigo consiguiendo lo que “se puede”, de esta manera no se lucha y son los trabajadores los que pierden [...].³¹⁴

Estas declaraciones se enmarcaban en una crítica a las políticas “conciliadoras” de los dirigentes de 1986 que “si tibiamente encabezan alguna acción economicista eso no permite a los trabajadores visualizar con claridad cuál es su verdadero enemigo”. En el boletín se denunciaba la privatización como “antinacional” porque se consideraba que la injerencia de capitales privados en la empresa ferroviaria daba cuenta de que no se trataba de una crisis ferroviaria sino de una crisis estructural como consecuencia de la relación dependiente del capitalismo periférico argentino. El imperialismo funcionaba como articulación de la memoria ferroviaria que se proponía reponer en el folleto. Para esta Agrupación entre

ayer y hoy hay un paralelismo de la política ferroviaria. Si ayer con un gobierno constitucional, dócil al imperialismo y a los monopolios, el objetivo era achicar y destruir a los ferrocarriles salvajemente, de “un solo saque”, hoy con otro gobierno constitucional, comprometido con el pago de la deuda externa al imperialismo, también se permite destruir los

³¹⁴ Folleto de la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria, Lista GRANATE, UF. Buenos Aires, noviembre de 1986. p.25.

ferrocarriles con otro método y paso a paso, con las privatizaciones periféricas [...] ³¹⁵(p.29).

A 25 años de la huelga de 1961 se presentaban reflexiones que se ocupaban de atender a una memoria militante que destacaba acontecimientos históricos de lucha ferroviaria como argumento para sostener las formulaciones de ese presente.

Atendiendo a que existen lugares y modos de convocar las memorias (Pasquali,2008) es que las marcas que el sindicalismo ferroviario recuperó como memoria de la huelga de 1961 al poco tiempo del paro respondieron a las interpelaciones del tiempo presente más inmediato que mediato en el que, como hemos explicado en el apartado anterior, colocaban en la agenda pública el “problema ferroviario” y el “déficit” como temas aún sin resolver. La necesidad del sindicalismo de fortalecer un movimiento desprestigiado mediáticamente, golpeado económicamente, reprimido y perseguido colaboraba en la construcción de una memoria de la huelga compuesta de hechos centrales para reconstruir una lucha en clave de triunfo expuesta como parte de la tradición preexistente de una memoria militante.

El contexto movilizador de 1986, se presentaba para las agrupaciones que cuestionan la burocracia sindical, como el marco en el que convocar la memoria de la huelga para las nuevas generaciones, asumiendo que era necesario transmitir oralmente las luchas, de manera que se trató de llamar la atención sobre el pasado como enseñanza frente a un presente que lejos de ser diferente se componía de continuidades. En los dos momentos las memorias fueron convocadas para justificar las acciones de alerta, de movilización y de crítica del movimiento ferroviario a las políticas reconocidas como antiferroviarias. El triunfo sostenido en 1961 vuelve a pensarse tal para enfrentar las críticas sobre lo nefasto de la huelga destacando la necesidad de luchar por causas complejas, estructurales y no salariales o reducidas a demandas poco transformadoras.

La memoria oficial del sindicalismo nacional ferroviario se tensiona con las prácticas de organización del movimiento en la década de 1990. ¿Alcanza en los 90 con la evocación

³¹⁵ El Plan Madanes elaborado por el ingeniero Manuel Madanes suponía la reducción del personal ferroviario, no prosperó la medida como tampoco el proyecto Ferrocargo de 1988 elaborado por el entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos Terragno, quien planteaba la participación de capitales privados en el servicio de carga y comercialización ferroviaria. Consideramos que las consideraciones del folleto deben leerse en función de estas medidas de esos años.

del pasado heroico para luchar contra el cierre del ferrocarril? Como veremos en los apartados siguientes, los hijos de los ferroviarios del 61 en los 90 se refieren a la gesta de sus padres recuperando esa memoria institucionalizada desde el sindicalismo nacional pero en un contexto de organización gremial diferente.

6.1.Las memorias de la huelga de 1961 en la comunidad Paivense

La lucha sindical impregno elementos comunes en la conformación de memorias que se registraron en poemas, canciones, pinturas y fueron más allá de las identidades políticas al apelar a la identidad ferroviaria.³¹⁶ Julio Huasi (1962) escribió en su libro versos durante la huelga ferroviaria y antes de la huelga general de noviembre de 1961.

Por la patria va la vía
Por la vía pasa el tren
En huelga no pasa nadie
Pero muy bien

Su publicación “El pequeño cuaderno ferroviario” da cuenta de la importancia de la movilización ferroviaria y toma una forma literaria de explicar los sucesos. Se refiere a las acciones colectivas y coloca la revolución como tema de la época, instala la lucha antiimperialista materializada en “el yanqui” y en las “manos” como las armas que son necesarias golpear. La noche, escribe el poeta, refiere a la requisita, a la entrada de personal policial a los hogares ferroviarios. Y como poema escrito después de la huelga general Huasi tituló “Laguna Polvora” para decir

lagunagloria lagunasangre lagunamundo
dame uno de tus niños violentos
dame una de tus mujeres volcanes
dame uno de tus hombres hombres
ven túrolo que aquí hay una guerrilla

³¹⁶ Debemos considerar que los ferroviarios comunistas en la Unión Ferroviaria elaboraron boletines de huelga y textos en conmemoración de la misma desde la postura antiburocrática y reforzando la organización de las bases. Sanchez (2018) se ocupó de indagar sobre esas cuestiones.

ven de una vez ven como estás
después te arreglarás los pantalones
ven quieres venir no tiembles tanto
se caerán las medallas que te colgaron las hienas [...]³¹⁷

Laguna Paiva era el escenario destacado del poeta para explicar los hechos de movilización y represión desde el lugar de los sujetos, niños, mujeres y hombres hacedores de la acción colectiva.

Para el poeta paivense Demetrio Diaz Acuña la huelga había visto surgir a la “Paivera heroica”

Naciste pura, bella y valiente como una rosa en el abrojal.
Paivera hermosa, linda paivera que por tus hombres vas a luchar.
Paivera hermosa, linda paivera que por tus hijos sabes pelear.
Paivera linda, bella paivera que combatiste a la Federal aquella tarde
de primavera que como pantera fuiste a pelear.
Ni mil metrallas que te tiraron del tren de tropas que ardiendo está.
Ni con bombas te amedrantaron porque sos gaucha y sabes pelear.
Para los gremios del mundo entero, paivera hermosa, bella mujer,
eres el himno de los obreros,
dulce consuelo del padecer.
Sos la esperanza, linda paivera, nunca tus hijos te olvidarán
Y estos tus versos que sobre tierra escrito eterno te grabarán³¹⁸

³¹⁷ Huasi Julio (1962) Las Bodas universales, p. 29. Túrolo refiere al general Carlos Turolo, director de la Escuela Superior de Guerra quien en 1961 convocó a los estados de América en una lucha contra el comunismo al inaugurar el Primer Curso Interamericano de Guerra Contrarrevolucionaria que se desarrolló entre octubre y noviembre de 1961 coincidiendo con el tiempo de la huelga ferroviaria. Ver: Plan Conintes. Represión política y sindical (2014) coordinado por Sebastián Chiarini y Rosa Elsa Portugheis. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Secretaría de Derechos Humanos. Archivo Nacional de la Memoria.

³¹⁸ Poema escrito por Acuña en 1961 difundido en la localidad, publicado y replicado en la Revista local Identidad en las décadas de 1980 y 1990. Puede encontrarse también en <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/huelga61-especialaniiversario.htm>

Las mujeres como madres y esposas fueron recuperadas en el poema que también fue musicalizado. Las acciones heroicas femeninas alimentan una memoria que las coloca en el espacio público defendiendo el espacio doméstico, del hogar y de la comunidad con relación al discurso que los gremios construyeron sobre las esposas e hijas como complemento masculino.³¹⁹ Interesa el componente internacional de la gesta que el autor plasma en el poema como caso singular paivense que no debe olvidarse.

La década de 1990 en Laguna Paiva estuvo marcada por la crisis del sistema ferroviario. Paradójicamente la Biblioteca local Alberdi en esos años generó la Revista Identidad, decimos esto porque de alguna manera la identidad ferroviaria del pueblo estaba siendo dañada y cuestionada cuando desde 1992 los trabajadores comenzaron a recibir sus cesantías al tiempo que se difundían proyectos para construir una cárcel o un establecimiento con hornos pirolíticos (para incinerar residuos patológicos) en el emplazamiento ferroviario³²⁰.

La revista Identidad se preocupaba en revalorizar aquellos personajes, lugares, hechos que habían marcado la historia local y resignificar de alguna manera la armonía y la unidad paivense. La misión de escribir una historia colectiva de un pueblo tranquilo recordando personajes y acontecimientos pasados bajo el presupuesto de una comunidad ferroviaria unida discursivamente se manifestaba en contradicción a la situación conflictiva de los '90. No existe en esta revista la intención de presentar noticias actuales de la localidad o las voces de los protagonistas del conflicto ferroviario, sino que se impone un carácter histórico al perfil de la publicación. Tampoco vemos columnas fijas repetidas en todas las ediciones, como su frecuencia su contenido era variable, pero, como explicaremos más adelante encontramos declaraciones de las editoras de la revista sobre algunos problemas sociales en esos años.

³¹⁹ Cuestiones que hemos trabajado en el capítulo anterior.

³²⁰ En 1992 los telegramas de cesantía para los trabajadores ferroviarios son recibidos por las familias trabajadoras, se inició un proceso conflictivo de crisis laboral, económica y cultural que siguió en 1993 (año en el que aparece la Revista Identidad). La comunidad paivense realizó marchas de silencio y diferentes asambleas con el propósito de defender la fuente de trabajo ferroviaria, pedir la reincorporación de los cesantes y oponerse a la instalación de estas propuestas. La instalación de hornos pirolíticos recibió duras críticas de la población por el daño ecológico que significaba su puesta en marcha. El Diario El Litoral de la ciudad de Santa Fe tituló "En defensa de los Talleres Ferroviarios. Con mayor adhesión se realizó la nueva marcha del silencio", 12 de mayo de 1993.

La revista fue un proyecto compartido por mujeres paivenses, entre ellas Elena Díaz, Lilia Noce de Zedde quienes participaron de niñas de las actividades que organizaba la biblioteca y difundía la Revista Guión de los años 40 y 50. Estas mujeres escribieron sobre su pueblo, realizaron investigaciones que significaban recuperar fuentes escritas y orales de Laguna Paiva e hilvanar historias variadas que se publicaron sin periodicidad sistemática entre 1992 y 2013.³²¹

Como lo plantea la Editorial del primer ejemplar de la revista Identidad su objetivo era “el informe a la comunidad de Laguna Paiva de las distintas actividades culturales que se desarrollan en la Biblioteca Alberdi”. Los conceptos de cultura, identidad, comunidad, historia, patrimonio, tren se repetían en las ediciones de la propuesta editorial, las gestoras de la revista planteaban “Nosotros vivimos en una ciudad que diariamente puja por adquirir y preservar su propia identidad. Somos nosotros, lugareños los responsables de conservar ese patrimonio tanpreciado recordando, valorando, dando a conocer diversos hechos de interés general, exaltando a aquellos que lucharon y luchan desde distintos ángulos para que este sitio siga teniendo “su propia luz”.³²²

Se realizaron ediciones con temáticas que recuperaban profesiones del pasado que fueron importantes en el pueblo, los sastres, los músicos y sus orquestas. Estas publicaciones se completaban con imágenes, fotografías de lugares y de personas para ilustrar los escritos. Escribir sobre el pasado que fue mejor, destacar aquello que en el presente ya no existía implicaba conservar una memoria singular, festiva, nostálgica, del devenir de un pueblo que no parecía tener continuidad en el presente.

La Revista de 1993 difundió las obras literarias premiadas por la Biblioteca y referidas al tren, al ferrocarril en Laguna Paiva. Allí podemos leer las intervenciones variadas de hombres y mujeres que escribieron poemas, cuentos, ensayos sobre la temática. La editorial de esa edición planteaba la preocupación por el cierre de los talleres ferroviarios según avanzaron las políticas privatistas menemistas. Y reflexionando sobre la cultura paivense decía que la cultura

³²¹ Conviene mencionar que quienes gestaron la revista Identidad fueron jubiladas, algunas habían sido docentes, otras amas de casa todas venían de familia ferroviaria y vivieron y viven en Laguna Paiva. El equipo que formaron estaba integrado también por personal que trabajaba en la biblioteca y colaboradores voluntarios.

³²² Revista Identidad, Laguna Paiva, 1992, año 1, número 0, p.3.

es el hacer de los hombres que habitan una superficie que les es afín, en cuanto a situación histórica, circunstancias temporales y espacio [...] El 26 de octubre de 1993, dentro del espacio de los Talleres del Ferrocarril, se ha dejado de trabajar por la dignidad social, y por el crecimiento interno y externo, es decir, por la cultura misma [...] Nos preguntamos adonde se extraviaron las promesas de la revolución productiva y el NO cierre de los talleres ferroviarios de quien es hoy nuestro primer mandatario [...] Acaso ya no exista la dignidad social, ni las ansias de progreso, ni la lucha cotidiana, ni los sueños, ni el orgullo de ser “La ciudad del Riel” [...] Agradecemos a la totalidad de familias lectores de Identidad que pretende dar absoluto testimonio de la cultura y sus distintas manifestaciones en Laguna Paiva defendiendo con ímpetu un único emblema: NUESTRA GENTE.³²³

Podemos notar aquí el tono de queja y preocupación por el problema ferroviario que vivía la localidad, este tono declarativo no lo encontramos en otras ediciones, esta editorial es particular porque se escribió un mes después del cierre de la fuente laboral que impactaba fuertemente sobre la construcción simbólica que los paiveses realizaron en torno al ferrocarril, de alguna manera, la realidad venía a romper ese pasado ferroviario dañando así la identidad colectiva que la revista de alguna manera se proponía recuperar.

En 1996 la revista tituló Mujeres y Democracia, Elena Díaz la autora del artículo escribió sobre la participación de las mujeres paivenses en el espacio público de la localidad³²⁴. En virtud de la autoconvocatoria de las mujeres primero y de los vecinos en general para oponerse a la instalación de hornos pirolíticos y reclamar a las autoridades municipales la revocación de la ordenanza que autorizaba su instalación es que Elena retomó la historia de lucha del pueblo y de las mujeres en virtud de defender sus derechos en espacios democráticos. El texto es acompañado por una imagen de

³²³ Revista Identidad, Laguna Paiva, año 2, noviembre de 1993, p.1.

³²⁴ Revista Identidad, Laguna Paiva, año 5, número 13, diciembre de 1996. p.11. Elena Díaz era hija de Demetrio Díaz Acuña quien escribió el poema Paivera Heroica.

mujeres con pancartas protestando, podemos leer por ejemplo “No maten mi futuro” leyenda sostenida por niños que también participaron de la acción.

Cuando la revista se ocupó de repasar la historia del gremio La Fraternidad y de sus luchas recurrió a la memoria de quien fuera el presidente de la seccional paivense que estuvo a cargo durante la huelga ferroviaria de 1961. Como venimos diciendo, esa huelga fue muy significativa, las mujeres ocuparon el espacio público, la Revista le otorgó espacio para reproducir el testimonio masculino de esa acción femenina³²⁵. El mismo se acompañó de una ilustración de la participación de las mujeres que solo apareció en la imagen, no hay testimonio sobre eso, los recuerdos de las acciones masculinas se imponen en la revista.



Dibujo que recrea la gesta femenina publicado en Revista IDENTIDAD, 1998.P.11.

Las mujeres que escriben en la revista vivieron en Paiva durante la huelga, sus voces no aparecen en los artículos sobre este pasado de lucha, esto nos llama la atención. Parecería ser que la voz autorizada es la del dirigente sindical que puede contar sus experiencias, nos preguntamos: ¿el discurso sindical es compartido por estas mujeres que son hijas, esposas de ferroviarios? Inevitablemente nos preguntamos, ¿por qué ellas no escriben sus experiencias del tiempo de la huelga?, pecamos de querer encontrar en

³²⁵ Revista Identidad, Laguna Paiva, año 6, número 17, abril de 1998. El testimonio de Alfredo Taulere es compartido en las págs.10 a 14.

estas fuentes los relatos valiosos para nuestra investigación porque creemos que “las experiencias de las mujeres tienen una historia propia, que aunque no es independiente de la de los varones, es sin embargo, una historia propia: de las mujeres como mujeres” (Bock, 1991:56). Pero lejos de juzgar aquello que escribieron y aquello que no aparece en sus páginas es que pensamos que las mujeres que escribieron en la revista *Identidad* construyeron un discurso histórico de la localidad como forma de conservar eso que para ellas conformaba la identidad del pueblo, aquello que creían importante recordar, aspectos de la vida cotidiana que tenían que ver con la sociabilidad de varones y mujeres en un tiempo pasado que de alguna manera reivindicaban o lo presentaban nostálgicamente armónico. Así es que por ejemplo existía una sección que se llamó “Rescatando notas de la Revista *Guión*”, la continuidad con el pasado relatado en la década del 40’ aparecía en un nuevo formato que, creemos tenía el objetivo de reforzar el espíritu de una colectividad armoniosa y tranquila aspecto que contrastaba con los problemas y preocupaciones de Laguna Paiva en 1990. Quienes formaban parte del equipo editorial tomaron decisiones sobre qué voces habilitar, qué relatos escribir y qué actores del pueblo iban a participar en el proceso de recordar.

Irene L. nos dijo sobre las mujeres paivenses de 1961 “yo las admiraba aunque personalmente nunca hablé con ellas, fueron heroicas, hay monumentos”.

Posiblemente la admiración que sentía Irene tenía que ver con la construcción de una memoria colectiva que otorgaba a estas mujeres el heroísmo. En 2008 y 2011 se dieron lugar una serie de inauguraciones de señalización relacionadas con la huelga de 1961.



Placa que renombra el andén de la estación local al cumplirse 100 años de la existencia de la misma. Foto propia.

Los ferroviarios Oliva y Gómez son traídos a la memoria institucionalizando sus nombres en el andén de la estación. Fueron heridos durante la jornada del 11 de noviembre de 1961. Sus nombres forman parte de la historia del sindicalismo nacional porque los heridos de la huelga enfrentaron la gran represión y el discurso gremial reforzó el heroísmo masculino.³²⁶ La placa forma parte del escenario ferroviario que se conserva cercana a la plazoleta del ferroviario, emplazamiento ubicado a pocos pasos de la estación ferroviaria que actualmente funciona como terminal de ómnibus de la localidad. Se erige un monumento al ferroviario que data de 1985 momento de las fiestas del ferroviario y de la entrega del ferroviario de bronce. La estatua es de bronce, fue realizada por un obrero ferroviario y da cuenta de un estereotipo de varón con el torso desnudo, fuerte, portando una herramienta y rodeado de objetos relacionados al mundo del trabajo ferroviario.

³²⁶La investigadora Maria Gracia Tell (2021) en su tesis doctoral *Las relaciones de género en las organizaciones revolucionarias Santafesinas. Lo Público y lo Privado en PRT-ERP y Montoneros*, halló el nombre de Orlando Oliva para un comando del ERP en la toma del Frigorífico Nelson en 1971. Nelson es una localidad cercana a Laguna Paiva, sin dudas la elección del nombre responde al resguardo de la memoria obrera de la zona. Para Tell “éste es el primer comando que encontramos que recuperó la historia local de un obrero, resignificando las memorias en otros contextos y materializando la importancia otorgada al obrerismo del PRT-ERP, [...] por primera vez, no se recuperó la memoria de un caído en combate de la organización durante los años setenta, sino la de la lucha heroica de un obrero, el foguista Orlando Oliva [...]” (p.31). Agradecemos a Maria Gracia Tell las conversaciones sobre este aspecto de su investigación que alimenta la nuestra.



Plazoleta del Ferroviario.

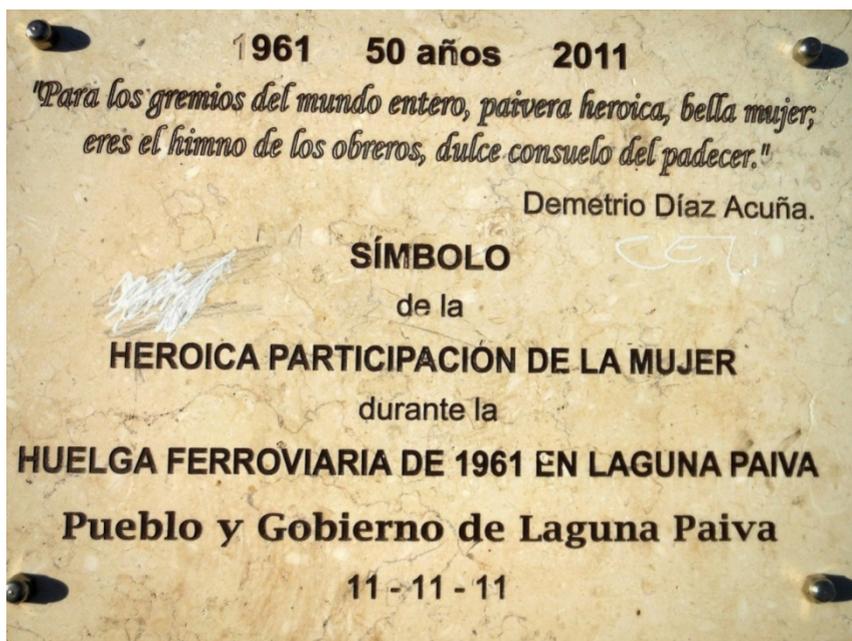
Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazoleta/foto3.htm>



Monumento al ferroviario.

Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazoleta/foto3.htm>

En 2011 al cumplirse los 50 años de la huelga ferroviaria de 1961 se inauguró un espacio alejado de la plazoleta del ferroviario y relacionado directamente con la acción colectiva femenina del 11 de noviembre de 1961. La instalación de un monumento y una placa conmemorativa a la altura del km. 40 donde las mujeres levantaron durmientes para parar el tren se señaló como espacio de memoria. Podríamos decir que aquí se eligió delimitar la participación femenina a ese lugar ya que no encontramos referencias en el otro sector simbólico en el que predomina la referencia masculina.



Placa del monumento a

la Heroica Participación de la mujer, fragmento del poema Paivera Heroica de D. Díaz Acuña.
Foto propia.



Monolito con placas referidas la gesta femenina pero también en la segunda placa se lee “Centenario de Laguna Paiva. Reconocimiento a las luchas populares paivenses. Acciones basadas en derechos democráticos. Honorable Consejo Municipal. Noviembre de 2013”. Foto propia



Monumento a las mujeres paivenses. Foto propia.

Las evocaciones de la memoria vienen desde las instituciones políticas y culturales de la localidad. La intención en estas señalizaciones e intervenciones para activar el recuerdo es cuidar el pasado, no olvidarlo. Utilizar signos, símbolos, lugares en los que poder materializarlo mediante objetos, palabras, nombres que refieran a episodios de una historia común previamente transmitida y reproducida. No hay dudas de que fueron

heridos dos ferroviarios el 11 de noviembre de 1961. Hay consenso en representar al ferroviario con un monumento del varón como exponente de la fuerza del trabajo. Sabemos que existieron mujeres que detuvieron un tren, ¿Por qué la memoria colectiva oficial recuerda a las mujeres levantando durmientes y no de otra manera? Posiblemente la institucionalización de esa memoria redimensiona un acto legitimado como heroico, singular, único en la historia del pueblo que corresponde a un pasado de auge ferroviario diferente al de los momentos donde se realizaron esas intervenciones recordatorias, entonces “sería lógico interesarse tanto por lo que una sociedad no conmemora por lo que conmemora, pues una vez más, la ausencia (el olvido) tiene tanta importancia como la presencia (la conmemoración)” (Candau, 2002, p.13). Entonces consideramos que en Paiva se han arraigado marcos sociales de la memoria necesarios para que las conmemoraciones se sustenten en un terreno colectivo conocido (Halbwachs, 2004 [1925]).

6.3. Políticas ferroviarias en perspectiva histórica: de la racionalización desarrollista al cierre neoliberal.

El Estado Neoliberal se consolidó en Argentina en un proceso caracterizado por dos etapas, la última dictadura (1976-1983) y el gobierno constitucional que abarca desde fines de 1989 y la crisis final del 2001 (Ferrer, 2012). Las políticas económicas de la última dictadura cívico militar allanaron el camino para que la democracia creara las condiciones legales para la Reforma del Estado que presentó una ruptura con las anteriores racionalizaciones en las que el Estado no había abandonado responsabilidades por más recortes que se hicieran. El diseño de la privatización significó la salida del Estado de su implicancia con lo público y también la desestabilización de los actores sociales relacionados con la empresa de Ferrocarriles Argentinos y sus trabajadores (Felder, 1994).

Como hemos explicado anteriormente,³²⁷ el Plan Larkin que condensa algunas de las medidas llevadas a delante por el gobierno de Frondizi abre un antecedente fundamental

³²⁷En el capítulo 4 de esta segunda parte nos hemos dedicado a explicar las condiciones materiales de los talleres y las transformaciones que sufrieron a partir de las políticas ferroviarias en la larga duración, retomaremos algunos de esos planteos y profundizaremos sobre las condiciones de los talleres en el momento del cierre final.

para pensar en las decisiones políticas que civiles y militares tomaron en las décadas de 1970, 1980 y 1990. No se trató de acuerdos sostenidos sobre transformaciones necesarias del sistema ferroviario en pos de recuperar sus funciones sino que las medidas que se desplegaron tuvieron una matriz común, la racionalización y la privatización que lejos de pretender crear un sistema articulado del transporte en Argentina agudizaron “el problema ferroviario” desgastando infraestructura y mano de obra según la conformación de planes de ajuste legitimados por las ideologías neoliberales. Nos ocuparemos de atender a las políticas ferroviarias en una perspectiva histórica que considera momentos claves en los que se profundizaron medidas que no fueron novedosas en materia de ajuste y desplazamiento de la importancia del sistema ferroviario para los gobiernos civiles y democráticos sino que devienen de los intereses antiferroviarios instalados en la agenda política a partir del desarrollismo como matriz de referencia.

Para Ortega y Nunes (2012), parece posible afirmar que las acciones iniciadas en materia ferroviaria por el gobierno de Frondizi seguirían la misma tendencia a lo largo de los años siguientes. En Argentina se produjo en el período 1950-1990 una reducción visible en los cuatro principales indicadores examinados: Líneas de Explotación, Empleados, carga y Pasajeros (p.16).

La dictadura cívico militar llevó a cabo un “ciclo de las reformas traumáticas” (Martínez, 2017), un redimensionamiento del sistema ferroviario que significó el “achicamiento de la red ferroviaria y la clausura de algunos talleres; entre ellos, uno de larga tradición, el de Tafí Viejo, provincia de Tucumán, que fabricara material remolcado en gran escala para la trocha angosta” (Muller, 2018, p. 89).

El énfasis de la empresa en la productividad y el control de la mano de obra consistió una política constante desde 1961, la revisión de los elementos para lograr eficiencia guiaron las medidas de reestructuración que previamente habían indicado cerrar el taller de Tafí Viejo en 1980 y reordenar los talleres de la línea Belgrano en tres unidades: Laguna Paiva, San Cristóbal y Córdoba como parte de las políticas del Plan de Mediano Plazo tendientes a reducir, especializar y otorgar una dimensión más adecuada a los establecimientos de producción. La reparación de coches de pasajeros y de coches motores era tarea de San Cristóbal; Paiva se especializó en reparación de vagones, guinches y calderas.³²⁸ Desde 1978 con la clausura de los talleres Strobel y Santa Fe se

³²⁸ Ferrocarriles Argentinos, resolución N°4968/80. Carpeta Talleres Strobel, Cruz del Eje, Tafi

planteó que la empresa seguía las políticas de redimensionamiento, racionalización y tipificación de las líneas de producción establecidas en talleres que se trasladaban a menores unidades según las pautas de la Secretaria de Estado de transporte y obras públicas. La documentación consiste en resoluciones de cierre y evaluación de los talleres y en una reseña que argumenta las medidas que

Atendiendo a los modernos conceptos de Organización empresaria, la labor de los Talleres puede definirse por dos parámetros fundamentales a saber: 1) Economicidad de las reparaciones, 2) Seguridad de las mismas. El punto 1) se logra racionalizando las líneas de producción dispersas entre los diferentes establecimientos de manera de concentrar las mismas en uno o varios de ellos, los que repararán entonces un mismo tipo de material, especializándolo y facilitando la implementación del centro reparador con maquinarias, equipos e instalaciones acordes para el logro de una mayor productividad.³²⁹

Ferrocarriles Argentinos se ocupó de recuperar las políticas y planes ferroviarios entre 1965 y 1978/82. La riqueza de esta fuente radica en el reconocimiento empresarial de una historia previa de medidas destinadas a racionalizar como también a introducir desde 1966 participación a la industria privada en la reparación de material rodante. Esto es importante porque la reseña legitima esa injerencia establecida en el punto IV del Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales continuidad del Plan CONADE de 1965. Como hemos explicado, al estudiar las causas de la huelga de 1961, los trabajos destinados a la industria privada ya eran denunciados por las entidades gremiales y negado por las autoridades del Estado, en la reseña vemos explicitado el actor privado como parte de las soluciones al problema ferroviario. El Plan de mediano plazo 1971-1975 fue considerado el antecedente fundamental de las decisiones de 1978 que continuaron con el criterio de especialización de los talleres por línea de reparación proyectando equipamiento, insumos e infraestructura. Se advertía que

Viejo y Santa Fe. Archivo nacional ferroviario, Trenes Argentinos.

³²⁹ Política de Ferrocarriles Argentinos sobre el cierre de Talleres, p.3 y 4. Carpeta Talleres Strobel, Cruz del Eje, Tafi Viejo y Santa Fe. Archivo nacional ferroviario, Trenes Argentinos.

el propósito de Ferrocarriles Argentinos era reimplantar el plan de mediano plazo en 1978/1982 con las mismas características del plan original 1971/75, que contemplaba la declinación gradual de los Establecimientos a clausurar, con la aplicación paralela de medidas de carácter técnico, relacionadas con la evolución del parque rodante [...] hasta culminar con el cierre definitivo, dentro del periodo 1978/1982. La política rectora del Superior Gobierno dispuso la aceleración del cumplimiento de las pautas y objetivos de la racionalización y reducción de gastos, cuyo resultado ha sido la Resolución de clausurar tres talleres: Cruz del Eje, en la Provincia de Córdoba, Santa Fe en la provincia homónima y Strobel en la provincia de Entre Ríos, a partir del 1/1/1978(p.10)

El punto 9 del escrito que justificaba el plan 1978/82 titulado “Política futura sobre talleres según lo entiende F.A.” declara que se, “vigorizará la política técnica sobre especialización y tipificación de líneas de producción [...] se recurrirá a la participación de la industria privada especializada” para reparaciones de material rodante y esto generará el declinamiento en los talleres de las fabricaciones de repuestos y elementos diversos para “volcar a la industria privada los requerimientos”.³³⁰ La línea Belgrano debía su funcionamiento a los talleres que aquí estudiamos como espacios de producción que perduraron articuladamente hasta el cierre en la década de 1990. Podemos considerar que las razones de su supervivencia responden a la historia de sus producciones y la calidad de sus trabajos, a sus dimensiones, a su importancia en la zona santafesina pero también podemos pensar que la cantidad de mano de obra que empleaba determinaba la gravitación social de esos centros laborales. Cerrarlos en la década de 1980 también podía significar lidiar con la presión social de un movimiento ferroviario aún sostenido, con comunidades que podían presentar batalla. Como

³³⁰ Política de Ferrocarriles Argentinos sobre el cierre de Talleres. Carpeta Talleres Strobel, Cruz del Eje, Tafi Viejo y Santa Fe. Archivo nacional ferroviario, Trenes Argentinos. El documento consta de 12 páginas con adjuntos (planillas de evolución del personal, mapas de ubicación geográfica de los talleres, planillas de producción de talleres, resoluciones 2164/78,2165/78,2166/78,2268/78).

veremos, el momento del cierre no es aleatorio, consideramos que las razones históricas del éxito de las políticas neoliberales más crudas se articularon con otros factores internos a las dinámicas locales para impedir que existan defensas multitudinarias y contundentes.³³¹

Los años de 1978 y 1979 resuenan entre los trabajadores y la comunidad sancristobalense como tiempos en los que era necesario defender la supervivencia del taller local. Armando nos explicó que desde junio de 1978 se le comunicó que el taller de San Cristóbal iba a cerrarse,

yo en esa oportunidad viajo a un cumpleaños de una ahijada a Santa Fe y tenía un primo que había sido jefe de almacenes del taller de Santa Fe y me dice y: ¿Qué van a hacer, mirá qué les cierran el 31 el taller? ¿Van a levantar los brazos o se van a quedar con los brazos abajo? Entonces, viste, cuando pego la vuelta el lunes llego a mi oficina y yo pongo de manifiesto a quien era mi jefe, le digo: mirá Luis mi primo me dijo esto y me dice: Sí, ya llegó el delegado de personal de dirección y nos comunicó que efectivamente el 31 de diciembre de este año se cierra la actividad, el taller. Armando G., ferroviario de San Cristóbal (Entrevista, San Cristóbal agosto de 2018).

El relato de Armando es ilustrativo para situar las relaciones laborales y personales que se articulaban en las oficinas de los espacios locales, también para ubicar su experiencia en un cargo jerárquico y sus relaciones de sociabilidad como parte de su familia ferroviaria.

El personal jerárquico y los trabajadores en las diferentes secciones del taller sancristobalense organizaron acciones con el objetivo de impedir que se concrete el cierre de la fuente laboral.

Los trabajadores armaron una comisión para organizar la Fiesta del Ferroviario, a celebrarse el 30 de agosto con el objetivo de invitar a las autoridades militares a la localidad para inaugurar una plazoleta bajo el nombre Almirante Brown³³², excusa que

³³¹ Como desarrollaremos más adelante, existieron acciones de defensa que nos ocuparemos de problematizar.

³³² El busto del Almirante se trajo de Buenos Aires por gestión del intendente Bernasconi, la

les permita abrir el taller y mostrar el trabajo ferroviario a quienes eran los que podían frenar el cierre. El intendente municipal participó de las gestiones con autoridades nacionales, además “Para darle mayor presencia a nuestra comisión, abrimos el juego y fuimos en busca de las instituciones intermedias. Así se unieron a nuestra lucha el Centro Comercial, la Sociedad Rural, el Banco Nordecoop (actualmente Credicoop), el Rotary club, el Club de Leones. Instituciones que, con sello y firma de sus presidentes, acompañaban las notas que elevábamos a diferentes funcionarios e instituciones gubernamentales”.³³³

Arnaldo recuerda que

se organizó algo como para hacer la plazoleta esa, que le puso de nombre Guillermo Brown que no tiene nada que ver con el Belgrano pero, es política ¿vio? En ese momento vinieron las cuatro fuerzas, la Armada, Marina, Ejército, Aeronáutica y eran en tiempos que lo estaban por cerrar al taller este y bueno a raíz de eso que todos decían: ¡están loquitos: hacen una fiesta para esto que lo iban a cerrar! Pero, gracias a eso vinieron los militares que en ese momento eran presidencia y vieron lo que era el taller. Nosotros lo hicimos funcionar el día ese, que llovía a lo loco y con toda la gente como trabajaba la grúa, todo completo, vieron ellos como se trabajó un día domingo y les impactó la forma. Fíjese como son las cosas, parece mentira, les impactó a los militares como cantó el himno nacional el ferroviario y la ciudad dentro de un salón de la municipalidad. Dicen: ¡Ustedes llevan el ferrocarril en la sangre! ¡Si señor lo llevamos en la sangre!, todos somos hijos de ferroviarios. Ustedes se van a salvar y bueno ustedes se van a salvar y a raíz de esa pavada que algunos dijeron que se hizo cerraron el taller de Tucumán, de Tafi Viejo, no es que lo cerraron³³⁴, le sacaron el trabajo que le iban a dar, que era hacer

plazoleta está ubicada frente a los talleres, el lugar era significativo para provocar que las autoridades estén en la zona cercana al ingreso del lugar de trabajo.

³³³ Garrido, Armando Historia de un proyecto. Historia de una Batalla. San Cristóbal, Ed. propia. p.5.

³³⁴La clausura del taller de Tafi Viejo se concretó en 1980, provocando un impacto en el

reparación de coches de pasajeros y nos dieron a nosotros. Arnaldo, ferroviario jubilado de San Cristóbal (Entrevista, San Cristóbal, julio de 2020)

Este relato nos permite pensar en las maneras de organizar una acción, las estrategias colectivas que se ponen en juego en función de las posibilidades y los significados de una lucha. Para ellos era necesario y fundamental que las autoridades nacionales conozcan los talleres, pero no como instalaciones fijas inertes sino en movimiento. Por un lado con relación a la idea de soberanía y nacionalismo que el ferrocarril venía a significar cantar el himno nacional de la manera que según Arnaldo fueron vistos por los militares los colocaba como parte de la patria, por otro, los obreros en acción en su lugar de trabajo demostrando sus habilidades y saberes los legitimaba colectivamente como clase³³⁵.

Según los testimonios los trabajadores tenían en claro que estaban defendiendo su fuente laboral pero no lo explicitaban, lo guardaban en secreto, por miedo a las represalias si es que llevaban a cabo una acción de protesta más dura en un contexto de dictadura cívico militar. Los militares venían a inaugurar una plazoleta, en un acto que encubría la defensa del patrimonio nacional por parte de los ferroviarios. Creemos que se trató de una lucha de la clase obrera ferroviaria local frente a la clase empresaria, la importancia que los relatos le otorgaron a “hacer funcionar el taller” para que vean cómo era el trabajo, para convencer a las autoridades de la importancia de su mantenimiento en el esquema ferroviario nacional dan cuenta de un conflicto obrero-patronal: los saberes en disputa y la necesidad de “educar” a los empresarios sobre el manejo íntegro del taller en manos obreras.

En enero de 1979 el diario local la Nueva Opinión publicó parte del informe de la presidencia de Ferrocarriles Argentinos sobre la resolución de la empresa de no cerrar el

corazón económico del pueblo donde 1400 obreros “renunciaron” a cambio de una indemnización especial es imposible no tener presente el contexto de dictadura y la enorme coerción que se ejerció sobre los trabajadores para aceptar dichas condiciones (Sosa Martos, 2015,2016)

³³⁵Estas acciones pueden relacionarse con las cuestiones que desarrolla Pozzi (1988) en su estudio pionero sobre la oposición obrera a la dictadura. Puntualmente las condiciones materiales de la clase obrera fueron difíciles a partir de 1976, y para el caso de los ferroviarios “el resultado fue elocuente; entre 1976 y 1980 fueron despedidos entre 50.000 y 60.000 trabajadores ferroviarios”.(Pozzi, 1988, p.43)

taller y asegurar su funcionamiento dos años más sin generar desplazamiento de personal ni incremento del mismo, sin reemplazo de las bajas que se produzcan.³³⁶ El mismo periódico local se preguntaba si esa respuesta era suficiente para dar tranquilidad y seguridad a la economía de la ciudad y al trabajo ferroviario. Consideraba que era necesario alertar sobre el achicamiento de personal que naturalmente se iba a producir pudiendo desencadenar el cierre tan anunciado y suspendido. La formulación de interrogantes que acompañaban la nota periodística refieren a las tensiones sobre las decisiones y posicionamientos frente a la importancia o no del trabajo ferroviario en la ciudad, así por ejemplo planteaba

Hasta ahora la autoridad Municipal, y algunas instituciones realizaron un buen trabajo [...] se conoce por escrito que el futuro del Taller está limitado, por lo tanto es incierto. Entonces debemos preguntarnos ¿Quién o quienes deben preocuparse para realizar una acción coherente y permanente, para lograr un integral aprovechamiento de tan importantes instalaciones y por lógica consecuencia de la mano de obra de la zona? [...] ¿Quién o quiénes? ¿Gobernantes o gobernados? San Cristóbal tiene la palabra”³³⁷.

Estas sugestivas interpelaciones a la comunidad local resonaban en los elementos constitutivos de la trama que le daba cohesión, ¿era el ferrocarril o era la clase trabajadora? ¿Se defendía al ferrocarril o al trabajo ferroviario? Consideramos que los aspectos constitutivos de la identidad ferroviaria que hemos apuntado en esta tesis impregnaban de una cultura particular a la comunidad, una cultura obrera con familias trabajadoras que dependían del ingreso salarial del taller, con una economía local que se dinamizaba si el tren pagador ponía al día las cuentas en los comercios, con actividades sindicales y sociales relacionadas con el mantenimiento de beneficios para sus socios y sus familias. Cuando el diario se preguntaba ¿cómo lograr el aprovechamiento de las instalaciones de talleres y de la mano de obra?, podemos pensar

³³⁶ Diario Nueva Opinión, 12 de enero de 1979, “Se conoce concretamente el futuro de los talleres”, San Cristóbal, pág. 4.

³³⁷ Diario Nueva Opinión, 19 de enero de 1979, “Talleres Ferroviarios: después de dos años ¿qué?”, San Cristóbal, pág. 1.

que habilita discursivamente una separación entre el lugar de trabajo (objeto) y los sujetos. ¿Era posible que las instalaciones ferroviarias ocupen otro lugar en la cosmovisión del pueblo? ¿Era posible que la mano de obra que la familia aseguraba, la escuela formaba y el taller legitimaba encontrara otros destinos? Creemos que las preguntas del diario no cayeron en saco roto, se hicieron eco la década de 1990, cuando los procesos económicos nacionales impactaron en la realidad de San Cristóbal disociando ferrocarril de trabajo ferroviario. El derrotero de racionalización y privatización ferroviaria afectó la reproducción del empleo ferroviario y entonces se formularon interpelaciones a las comunidades sobre el estado de situación de las ofertas de trabajo para los jóvenes y la educación de los mismos a partir de la puesta en jaque del ferrocarril.

Los índices de productividad de los talleres ferroviarios que estudiamos en 1989 indicaban en sus conclusiones que San Cristóbal presentaba un “leve aumento en la mano de obra en general. Mantiene un buen índice de eficiencia en la línea de reparaciones de coches de pasajeros aunque con leve tendencia descendente. Aunque en la línea de producción de coches motores (de poca envergadura), se observa una mala eficiencia”. El taller paivense “Muestra una leve disminución en la mano de obra utilizada, y una leve tendencia a empeorar a relación entre las horas hombres directas e improductivas. Resulta ser el taller con peor índice de eficiencia, mostrando además una tendencia decreciente. A pesar de ser el de mayor importancia, por su volumen de producción”.³³⁸ El futuro de los talleres que la empresa se había propuesto conseguir en 1982 no parecía haberse conseguido en 1989. Coincidimos con Muller (2018) en sus planteos sobre la carencia de crítica al discurso neoliberal de la dictadura que existió con la recuperación democrática en el plano ferroviario, al contrario, por ejemplo, entre 1986 y 1987 se elaboró el plan de racionalización Madanes que aseguraba la entrada de capitales privados al sistema. Además, “El ferrocarril del final del ciclo estatal tenía, en cambio, mala reputación [...] Esta mala consideración por parte de la sociedad tenía su correlato en un personal desmoralizado y golpeado” (p.237). Las formas de organización que algunos obreros sancristobalenses pudieron gestionar (como veremos

³³⁸ Índices de productividad de talleres y utilización de horas hombres. Gerencia de planeamiento. Departamento de planes y programas. Material Rodante. Datos al 30/12/1989. Archivo nacional ferroviario. Trenes Argentinos.

más adelante), carecieron de eco entre la mayoría de sus compañeros y en las comunidades alimentando, entonces, esa desmoralización.

La Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva en 1989 exponía que la actividad específica del establecimiento era la reparación general de vagones y modificación de su estructura, la reparación de guinches en general (gatos, calderas), la recuperación de ejes montados, bogies y elementos varios para el envío de la línea y la fabricación de repuestos para el taller y para la línea.³³⁹ Podemos advertir que en esa fecha el taller aún fabricaba repuestos por más que la proyección del plan 1978/1982 anunciaba la clausura de esa actividad. Esta fuente describe como parte de los “Problemas relevantes en la producción” que “La aplicación de normas técnicas, dispuestas por F.A. (Ferrocarriles Argentinos) se ve dificultada por la carencia de determinados equipos de control y maquinarias que a pesar de haber sido solicitados en reiteradas ocasiones no han sido suministrados [...]”.³⁴⁰

Como hemos sostenido anteriormente, el desgaste de las infraestructuras de los talleres no es un problema nuevo en 1989, con la llamada modernización de los ferrocarriles en la década de 1970, el General De Marchi había planteado la necesidad de trabajar en la actualización de herramientas y material ocioso. Hemos explicado que estos talleres que estudiamos volcaban en planillas los datos solicitados por las gerencias, además las jefaturas locales enviaban los pedidos necesarios para sostener la productividad y sus notas seguían un camino burocrático lento y tortuoso que no daban resultados. La nota que se transcribe de la memoria descriptiva evidencia el estado de situación. También, el documento como forma de explicar la producción compleja desarrollada en los talleres agregaba que existía diseño y fabricación de máquinas propias para “una línea de producción de tirafondos para anclaje de rieles para proveer a Vía y obras [...]”. Continúa planteando que sobre la Producción de ejes “Ante la falta de provisión por las vías normales se ha recurrido a los ejes de trocha ancha, en los cuales se inscriben los nuestros, para modificarlos mediante el proceso de torneado [...] También se han modificado ejes de nuestra trocha, ya que nos e usaban, adaptándolos a otros tipos en

³³⁹ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario.

³⁴⁰ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario.

uso”³⁴¹. La adaptación y aprovisionamiento propio daba cuenta de formas autónomas de resolver los problemas, no obstante se explicitaba que “La falta de suministros de materiales y repuestos, repercuten en la apropiación de las hs. H., en recuperación de materiales y elementos que luego e ser tratados se incorpora a las unidades. Es obvio que también afectan a la cantidad y la calidad de las reparaciones”³⁴². Se refiere a las horas hombre que debían destinarse para las tareas de reparación y no para las tareas en la producción, en todo el documento se observa la reiteración de este problema porque el mismo nace en la producción que es el eje del funcionamiento del taller.

Para Mercedes M. la crisis en el taller podía observarse, “[...] nosotros veíamos por ejemplo veíamos que faltaban materiales, había un montón de cosas que no estaban bien, se veía q los obreros como el personal de dirección ponían para que salga, trabajo había pero faltaban los materiales. ¡El ingenio que tenían los que trabajaban, el trabajo salía igual!”. Mercedes M. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Ella refiere al componente de los saberes como necesario para poder sortear las dificultades técnicas que existían.

Con respecto a la situación del personal se advertía que no hay cobertura de vacantes, “[...] respecto del personal obrero existen vacantes sin cubrir por no contar con quien hacerlo, debido a la disminución física de dotación por decrecimientos vegetativo y otras causas, sin que se produzcan ingresos para mantenerlo [...]”³⁴³. Este estado de situación a diciembre de 1989 recuperaba los temas y problemas del taller en un contexto adverso al sostenimiento de un funcionamiento duradero ya que la Ley 23.696 Reforma del Estado el 17 de agosto de 1989 estableció en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos.

La crudeza de la reforma, la desprotección del empleo, la desmoralización de los y las trabajadores se hicieron carnadura en el caso del trabajo ferroviario cuando se concretó la aplicación del Decreto presidencial 666/89 de Intervención de Ferrocarriles Argentinos el 1 de septiembre de 1989 que procedió entre otras cosas a

³⁴¹ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario

³⁴² Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario

³⁴³ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario

a) Racionalizar los gastos de explotación, b) Reordenar el plan de inversiones, c) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros interurbanos, d) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros urbanos y suburbanos en horas nocturnas, m) Reordenar los talleres de mantenimiento y reparación mediante modificación de los regímenes de trabajo, con la participación de los trabajadores ³⁴⁴

Cuando las políticas anunciadas por el menemismo pusieron en evidencia la inminente desarticulación de la empresa Ferrocarriles Argentinos y, en consecuencia, la desaparición de los miles de puestos de trabajo que ofrecía el sistema ferroviario, también tuvieron lugar acciones de protesta por parte de los ferroviarios (Schvarzer, 1993; Gordillo, 2004; Sosa Martos, 2014; Brandolini, 2016; Agostini y Brandolini, 2016; AAVV Vías Argentinas, 2010; Bergesio y Golovanevsky, 2011, entre otros). Con respecto a la Línea Belgrano a la que pertenecían estos talleres, en 1993 el gobierno creó por decreto la empresa Ferrocarril General Belgrano, independiente de Ferrocarriles Argentinos, para operar el servicio de cargas de esta línea y realizar las inversiones necesarias para mejorar el servicio, de manera de tornarlo atractivo para su privatización (Felder, 1994).

En 1998 la empresa fue concesionada a la Unión Ferroviaria. Con anterioridad a eso se levantaron varios ramales y se produjeron cesantías masivas en la mayoría de sus instalaciones ferroviarias. La particularidad del Belgrano se relaciona con el hecho de que el déficit que generaba era mayor al del resto de las líneas. El otorgamiento a los concesionarios no fue sencillo, a pesar de las garantías y los subsidios que aseguraba el Estado para la explotación del servicio. Los trabajadores de los talleres ferroviarios de Laguna Paiva fueron cesanteados en su totalidad hacia octubre del año 1993. En los meses anteriores existieron varios intentos de realizar algunos despidos de personal, pero a los pocos días del envío de los telegramas, se anunciaba la reincorporación. Esta lógica culminó en el mes de octubre. Antes de las cesantías definitivas, en marzo del 93, se conformó una cooperativa (Cooperativa de Trabajo Industrial Laguna Paiva Ltda- COTILPA), integrada por 150 trabajadores de los 370 que quedaban en los talleres, luego de la

³⁴⁴ Recuperado de: <http://mepriv.mecon.gov.ar/Normas/666-89.htm>

concreción de numerosos retiros voluntarios. La cooperativa fue impulsada por dirigentes locales y nacionales de la Unión Ferroviaria y contó además con el apoyo del entonces intendente de la ciudad, Ricardo Gudiño y tuvo un anexo en San Cristóbal. Hemos estudiado, la diversidad de representaciones en torno a las repercusiones negativas que el cierre de los talleres paivenses generó en los ex trabajadores ferroviarios. Distinguimos tres grupos: obreros que luego de perder el trabajo pudieron reubicarse en una cooperativa fomentada por la Unión Ferroviaria; obreros que quedaron desocupados sin posibilidad de reinserción inmediata y, por último, obreros desocupados que sostuvieron una militancia activa en oposición al cierre de los talleres (Agostini y Brandolini, 2016). No queremos dejar de considerar que el proceso de organización de una cooperativa unos meses antes del cierre de los talleres (el 26 de marzo de 1993) significó tensiones muy profundas en las comunidades cuestionando la identidad ferroviaria ya que la misma se anudaba a la existencia del tendido ferroviario con sus dependencias mientras que la propuesta cooperativa COTILPA se orientó al trabajo metalúrgico privado.

6.4. Las comunidades ferroviarias y la lucha en los 90

Las políticas neoliberales configuraron una época de clausura. Las identidades ferroviarias que en la primera mitad del siglo XX estuvieron ancladas en dos pilares significativos: el ferrocarril era elegido y legitimado como un transporte importante para el desarrollo del país y, los trabajadores constituían un colectivo fuerte, un interlocutor combativo frente a los problemas laborales y a las decisiones patronales, se vieron expuestas a los vaivenes del nuevo patrón económico. En la segunda etapa neoliberal menemista se dejó en claro que el diseño del transporte en Argentina no iba de la mano de una empresa ferroviaria estatal. Además, esta época evidenció que la burocracia sindical ferroviaria se alejaba cada vez más de las bases obreras y que las comunidades ferroviarias del interior del país materialmente en crisis se erigían portadoras de una identificación simbólica con el tren pero no sostenían el trabajo ferroviario como el eje de su desarrollo. Los consensos comunitarios parecían legitimar el colectivo de defensa de los talleres y de los ferroviarios como obreros respetados presentó fisuras entre las décadas de 1980 y 1990.

¿De qué manera las vidas de los trabajadores y las trabajadoras del ferrocarril se vieron afectadas por estas medidas? ¿Quiénes y cómo lucharon? ¿Qué significados tienen estas

fechas para las familias obreras? ¿Son los saberes de la clase obrera ferroviaria contenido de descarte? Los testimonios orales nunca neutrales siempre subjetivos nos provocan sobre la historia reciente. Son voces que recuerdan desde el presente el pasado traumático que los colocó en un tiempo y espacio determinado, que vino a desafiar identidades laborales construidas en un proceso largo, no cuantificado en días y meses sino condensado en experiencias. Y acá se trató de la existencia real de políticas contra la clase obrera, también de consistencia real, no se trató de una multitud de individuos reunidos en torno a un trabajo específico, sino de una clase obrera ferroviaria históricamente construida, “que vivieron en aquellos tiempos de agudos trastornos sociales” (Thompson, 1989, Prefacio).

En todas las visitas que realicé a los pueblos ferroviarios para concretar entrevistas y tareas de archivo el escenario destructivo de los grandes talleres en ruinas se imponía como espacio en el que nos situábamos a encontrarnos con las historias. Eran inevitables las referencias constantes de los ferroviarios al estado de abandono de talleres, depósitos, locomotoras, ellos traían a su memoria los momentos en los que esos espacios estaban llenos de trabajadores en un esfuerzo por explicarme cómo era posible que donde ahora había ruinas antes había auge laboral, explicaciones que apelaban a la nostalgia y a la bronca. Walter a sus 88 años formula una comparación inmediata de un abandono material que se tradujo en una crisis total de los significados que tenían para él el taller en el que fue Jefe de la División Técnica,

yo cada vez que voy a San Cristóbal, estoy viviendo en Rafaela ahora, me da ganas de llorar. No paso por el taller, ¡se me caen las lágrimas! Pensar lo que fuimos y que hoy esté abandonado con todos los vidrios rotos: ¡no se puede creer!, ¡no se puede creer! Es como una persona que sea campeón mundial y al otro día no sirve para nada. Llegamos a ser el taller número uno del país, en calidad del trabajo, en terminación, en organización, en todo lo que comprende al tecnicismo. Walter G., ferroviario de San Cristóbal. (Entrevista telefónica Rafaela, 26 de septiembre de 2020).

El orgullo de pertenecer a un taller competente del Belgrano, que se destacaba entre otros por sus actividades de reparación de coches motores se contrasta con la sorpresa ingenua del estado actual. Inevitablemente nos preguntamos ¿qué reflexiones hacen los

trabajadores del proceso de desmantelamiento del sistema ferroviario nacional? ¿A qué acontecimientos, actores, problemas apelan para poder explicar eso que tanto los entristece? ¿Qué comportamientos tuvieron ellos en esos años en los que las decisiones políticas de los gobiernos de turno no pueden tomarse como las únicas causas de la crisis?

Según la edad de los entrevistados sus memorias son diferentes y sus explicaciones sobre la desestructuración ferroviaria tienen distintos elementos. Para Héctor y Carlos, ferroviarios cesanteados en los '90 en Paiva, la historia oficial de la comunidad ha escrito sobre la gran huelga de 1961 pero no sobre las huelgas de los 90'.³⁴⁵

Héctor M. sostiene que la historia de los que lucharon frente al cierre menemista del taller de Laguna Paiva aún no es reconocida por la sociedad; y se pregunta cuánto se va a esperar para que haya una historia sobre Paiva, una historia que incorpore el punto de vista de los trabajadores

¿Que pasen 100 años? [...] Yo fui remisero y un día llevo a un chico, 17 o 18 años, paso por adelante del taller y dice “che, ¿trabajaba mucha gente acá?” Si, le digo, “y ¿se cerró?”, si “Dice ¡qué lástima que nunca nadie hizo nada para salvarlo!” ¿Vos no hablas con tu viejo? ¿No te cuenta que es lo que pasó? “No, no”, me dice. Héctor M., ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015

Héctor elige esa anécdota por el significado que encierran las diferentes historias que conviven en la localidad frente al ferrocarril cerrado, existente como monumento que interpela a todas las generaciones que conviven en la ciudad. Además, asume que las generaciones han transmitido una historia ferroviaria como pilar de la existencia de la comunidad, por lo que no reconoce la existencia de fisuras en el proceso de construcción de consensos y tensiones. Es claro que el reclamo que nuestro entrevistado realiza en su relato tiene que ver con la necesidad de otorgarle legitimidad a la historia de la lucha en los 90 frente a la derrota o al conformismo que domina los relatos oficiales. ¿Por qué predomina un imaginario local que encierra la lucha a los límites de 1961?

³⁴⁵Héctor M. y Carlos P. ferroviarios de Laguna Paiva. Entrevista realizada en Laguna Paiva, septiembre de 2015.

La entrada de trabajadores ferroviarios jóvenes con inquietudes de cambio en el lugar de trabajo, los talleres de San Cristóbal y Paiva en los años finales de la última dictadura cívico militar fueron los últimos ingresos que iban a existir antes del cierre de las fuentes laborales en 1993. En Laguna Paiva, el ingreso presentó una articulación con las experiencias de algunos ferroviarios más viejos que renegaban de la situación en la que se encontraba la empresa ferroviaria y de la complicidad sindical. Podemos articular los relatos que siguen, de Héctor y de Walter para marcar continuidades en la lucha como forma de organizar las acciones que podían encabezar los trabajadores en el contexto de la crisis ferroviaria y de lo que consideraban ausencia de representación sindical. La organización de base paivense se inserta en lógica de organización nacional que tiene a las localidades como protagonistas frente a las críticas a las dirigencias oficiales.³⁴⁶ Se trató de una transmisión de experiencias y de ejercicio de la democracia sindical. Los paivenses formaron la Agrupación Ferroviaria de Base,

Éramos todos los pibes nuevos, los últimos que habíamos ingresado [...] fuimos a reclamar un guante. Hicimos una nota reclamando los guantes, los guantes para soldador, buscamos la ley de seguridad e higiene, la 19587, esa es de la dictadura, todavía vigente, y me dice uno: ¡loco eso que vos estás haciendo es cosa de los comunistas! ¡Cosa de los comunistas!, ¿reclamar para un guante? Empezamos a hablar entre nosotros de la necesidad de pedir equipo de protección, botines, eso nos llevó a juntarnos, nos llevó a un sindicato, teníamos un sindicato la Unión Ferroviaria ¡no hacía nada! Héctor, ferroviario de Laguna Paiva. (Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

La agrupación contó con el apoyo de generaciones de obreros más grandes, por ejemplo de Walter quien, en su trayectoria política se identificaba con el comunismo estuvo durante los años de la última dictadura cívico militar cesante y cuando volvió a Ferrocarriles en el proceso de reincorporaciones con la recuperación democrática

³⁴⁶ Gordillo (2004) sostiene que la creación de la Coordinadora Intersindical y de Base Ferroviaria en 1990 tiene una particular característica que se plantea como una coordinación a nivel de las bases, no de las dirigencias. (p.99).

articula sus años de lucha previa a las necesidades que imponía el estado de situación actual de la planta. Walter A. en 1985 regresó a Paiva,

me encuentro que iba a haber elecciones de delegado de sección, toda mi vida fui delegado de sección, los vagos siempre me decían, de todos los torneros éramos como 16, y la novedad era que la elección de delegado de sección era voto secreto, así que propusieron todas las secciones 3 o 4 candidatos y fuimos a votar, en mi sección yo gané con los 16 votos, y volví a ser delegado entonces habíamos acordado que los viernes nos íbamos a reunir en la Unión Ferroviaria , voy y era un viejo, viejo de 56 años ahí y a la par mía estaba todos pibes, de la juventud peronista y algunos radicales, pibes de 20, 25 años, todos delegados de sección entonces empiezo a hablar con esos chicos. Los de la UF me atendieron un día como de mala gana, al tercer viernes no nos atendieron más, ya salió uno y dijo:¡dejen de romper las pelotas, dejen de molestar, que vienen con problemas! Los muchachos pedían guantes, pedían esto o aquellos, y yo empecé a hablar con ellos y a explicarles: fíjense los únicos que fuimos electos por los compañeros somos nosotros y ellos que los pusieron a dedo a todos por la mafia de Buenos Aires, entonces agarré y comencé a charlar con ellos, y digo: mirá ¿por qué no hacemos una agrupación de base? Nosotros la hicimos en el 76, los primeros cesantes de Paiva fuimos los 35 muchachos que componían la agrupación de base.

³⁴⁷Walter A. ferroviario de Laguna Paiva (Entrevista telefónica, septiembre de 2020)

Estos trabajadores instalaron el problema de las cesantías masivas que se iban a producir si no se cambiaba el estado de pasividad sindical. El 16 de julio de 1992 el diario local titulaba “La racionalización ya llegó a Ferrocarriles”, la noticia se

³⁴⁷ Walter A. integró la coordinadora de base en 1976 y la comisión de los cesantes paivenses, siempre había sido delegado de su sección tornería de ruedas. Quedó cesante en 1976 y se fue a Buenos Aires adonde trabajo en la fábrica SIAM. Allí integró la mesa nacional de cesantes y realiza gestiones para informar a sus compañeros ferroviarios de Paiva de la intención de reincorporarlos con el retorno de la democracia. Para él era necesario explicarles a los jóvenes la necesidad de diferenciarse de la burocracia sindical.

acompañó con una imagen del Ministro de Economía Domingo Cavallo explicando que el plan no tenía que ver con las exigencias del Banco Mundial sino que era una decisión política del gobierno de Menem³⁴⁸. Entre 1992 y 1993 los trabajadores ferroviarios vivieron momentos traumáticos en los que recibieron telegramas de despidos que se efectivizaron, pero luego se dieron reincorporaciones.

Héctor M. explica que

con respecto a las cesantías, luego de la Ley de Reforma del Estado comenzó a hablarse de la disminución de los servicios ferroviarios, otra vez del déficit entonces Neustadt levantaba el teléfono en su programa, y decía: hola que tal, ¿cómo le va doña Rosa?, ya van 7 millones de dólares desde las 8 de la mañana que Ferrocarriles Argentinos pierde y así todos los días, por la radio y televisión, con la misma cantinela de la implementación del plan Larkin ¿no? pero esta vez era un gobierno popular, era el gobierno justicialista y las cosas cambiaban y los burócratas sindicales [...] en 1991 invitaban a gente más joven y que haya tenido algún accidente o algo entonces se duplicaba la oferta y nosotros por supuesto desde la agrupación de base de izquierda, nosotros por supuesto que participábamos en la lista opositora.

La gente se comenzó a ir del ferrocarril comenzó a faltar material y ya en el año 92 recibimos la primera cesantía, la primer tortura. Cuando formamos la comisión de cesantes nos encontramos con la sorpresa de que un compañero de la estación ferroviario con 33 años de servicio nos fue a plantear que él no se iba. Que lo habían llamado de la oficina, no recuerdo la cifra, eran 40 sueldos de los nuestros multiplicados por tres, ¿era un fangote de guita para que se fuera! Sabes, ¿cuál fue la respuesta? Compañeros si yo me voy, el era auxiliar de estación, si yo me voy se va la categoría. ¿Cómo me voy a ir si yo lo que tengo que hacer es dejar la categoría para que entre otro compañero? Fíjate la conciencia de clase de este compañero, que no militaba con nosotros, no era de izquierda, era un hombre común. Son historias de vida, el tipo rechazó la fortuna que él

³⁴⁸La racionalización ya llegó a Ferrocarriles. (16 de julio de 1993).Diario El Litoral.

podía haber cobrado porque la categoría se iba con él. Héctor M. ferroviario de Laguna Paiva, (Entrevista telefónica, agosto de 2021)³⁴⁹

El relato militante de Héctor M. encierra diferentes aristas del problema del trabajo ferroviario como eje de la organización familiar y social de la comunidad. En su relato la referencia al Plan Larkin de 1961 le permite encontrar una continuidad en la política de desprestigio del ferrocarril y enfatizar el lugar no solo de las políticas concretas del menemismo sino de la legitimidad que los medios hegemónicos de comunicación le otorgaron. El ferrocarril como deficitario vuelve a instalarse en la agenda política y social, posiblemente nunca se haya retirado de la mesa de discusión pero el marco que le otorgaba la reforma del Estado hacía necesario fortalecer el argumento. Sostenemos con Gordillo (2004) que “con relación a los marcos culturales que se pusieron en juego, lo que puede observarse es una clara estrategia del gobierno para legitimar la racionalización en la administración pública recurriendo a una serie de imágenes, algunas ya presentes en la sociedad, como la corrupción, la ineficiencia, los costos que representaban los servicios públicos para el Estado, las consecuencias negativas en los usuarios y, también, los efectos favorables que una mejor administración tendría en los mismos trabajadores. Todos estos imaginarios, que fueron acompañados de una importante campaña de prensa, dificultaban la posibilidad de articular como “injustas” las medidas que el gobierno adoptaría, que implicaban la pérdida de la fuente de trabajo para miles de personas” (p.97).

Esta lógica injusta y perversa estuvo acompañada de manifestaciones por parte de los trabajadores de la Agrupación, con asambleas públicas en las que las voces municipales y sindicales trataban de calmar la concurrencia de la familia ferroviaria que acompañaba la protesta contra el despido masivo y además contra otras soluciones fuera de lugar como por ejemplo la instalación de una cárcel en el predio de almacenes correspondiente a los talleres del Belgrano (Brandolini, 2016). Se evidenciaba un proceso de complicidades locales, provinciales y nacionales que los ferroviarios militantes de base identificaban en personajes puntuales, además de los integrantes de la

³⁴⁹ La organización política de la UF nacional se organizaba bajo el liderazgo de José Pedraza (lista Verde) quien acompañaba las decisiones políticas del gobierno Menemista, también en alianza con la lista Granate perteneciente al PC. La agrupación de base se ubicaba en la izquierda por fuera del partido comunista y se identificaba con la lista gris.

Unión Ferroviaria local, en las figuras de Gudiño (intendente paivense), Reutemann (gobernador santafesino), Weber (Secretario General del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio de la Provincia), Cavallo (Ministro de Economía), Menem (presidente de la nación) y Pedraza (secretario general de la Unión Ferroviaria). Así, Carlos P. cuenta que en la asamblea sindical “nosotros decíamos: compañeros el plan es de cesantías masivas. ¡No! decían los burócratas de la Unión Ferroviaria, ¡esos son los medios! Imagínate la cabeza de la gente, iba a estallar, esas son las asambleas. Nosotros éramos los primeros cesantes. Carlos P., ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015.

En San Cristóbal,

En el año ´79 cuando se cierra Tafí Viejo se decide dejar abierto el taller de San Cristóbal, reformarlos para reparar los coches pasajeros y es ahí en el año ´80 donde se toman más o menos doscientos operarios, ahí tuvimos la posibilidad de entrar nosotros. En el año ´85 empezamos con esa agrupación porque los coches que nosotros reparábamos empezó MATERFER, la FIAT en Córdoba empezó el ferrocarril a hacer reparar esos vagones en MATERFER entonces era como trabajo que hacíamos nosotros lo daban a una empresa privada ¿si? Eso nos empezó a inquietar y a movilizar como trabajadores, como no veíamos que la Unión Ferroviaria, como socios no teníamos una respuesta digamos a esa inquietud y porque había una accionar muy pasivo de la dirigencia [...] había dos listas la verde y la amarilla que eran las internas dentro de la Unión Ferroviaria y ninguna de las dos listas a nosotros nos representaba creamos una agrupación que llamamos OFA (Obreros Ferroviarios Agrupados). La idea era movilizar y concientizar a la gente porque ya después en los años posteriores digamos, es decir, uno estando dentro del ferrocarril veía la decadencia de la empresa y como toda empresa del Estado empiezan a hacerla funcionar mal para después habilitar su cierre que después terminó concretándolo en la década del ´90 el gobierno menemista”. César, R. trabajador ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

César R. plantea problemas del sistema ferroviario como también las internas políticas sindicales que son parte de un cambio generacional. Para estos trabajadores era necesario revisar qué estaba pasando con el funcionamiento de la empresa, qué planes se estaban tejiendo entre la empresa y la dirigencia gremial nacional que los dejaba desprotegidos y que los habilitaba a pensar otras estrategias de organización.

En San Cristóbal las acciones de la OFA no alcanzaron a detener el proceso privatista y a generar una defensa consciente del taller ferroviario en toda la comunidad. Esta agrupación consiguió antes de 1990 recuperar la fiesta del ferroviario y generar festejos que incluyeron a todos los trabajadores y sus familias. La intención era generar una identificación con la causa ferroviaria como forma de revertir las reuniones reducidas a la comisión sindical y a actos formales que no incluían al grueso de la planta de trabajadores y fomentar un sentimiento de pertenencia al taller y una unidad entre los trabajadores. Cuando las políticas nacionales avanzaron en el despido de obreros ferroviarios se publicó en el diario de la capital santafesina que distintas entidades intermedias de la localidad dirigieron telegramas al gobernador Reutemann pidiendo su urgente intervención frente a despidos compulsivos producidos en talleres y demás dependencias ferroviarias del Ferrocarril Belgrano. Pero, la misma noticia comunicaba que autoridades municipales y directivos del Centro Comercial de San Cristóbal se reunieron con el ministro Weber y con Reutemann para obtener apoyo en la radicación de actividades industriales privadas “ocupando parte de la estructura que se dispone en los talleres y demás dependencias”³⁵⁰. Así es que volvemos a pensar en nuestra pregunta anterior ¿Era posible que las instalaciones ferroviarias ocupen otro lugar en la cosmovisión del pueblo? Pareciera que sí, que existieron intereses concretos en responder afirmativamente nuestra inquietud, que pensaron que los talleres ferroviarios eran talleres, estructuras que podían vaciarse del trabajo ferroviario y utilizarse en otros sentidos.

Cuando las cesantías llegaron al taller Víctor V. recuerda que,

Algunos trabajadores estaban contentos con la indemnización, se compraban autos, al poco tiempos rompían los autos [...] tuvieron que migrar, a Villa Constitución, a Rafaela. De una población que se vino a

³⁵⁰San Cristóbal: Despiden a otros 10 empleados ferroviarios. (2 de abril de 1993).Diario El Litoral.

12.500 de 19.000 [...] cuando el cura Balangero,³⁵¹ les plantea la toma del ferrocarril a los trabajadores y dicen ¡No, estás loco! No había participación ferroviaria, algunos les faltaba poco tiempo para jubilarse, algunos se pegaron un tiro, gente que murió joven por depresión, no hubo conciencia [...]. Víctor, ferroviario de San Cristóbal. (Entrevista telefónica, 12 de agosto de 2020).

Las trabajadoras de San Cristóbal recuerdan que sus actividades el último tiempo consistieron en entregar los telegramas de despidos,

[...] a mi donde me tocó dar los telegramas fue en la oficina principal de Recursos Humanos donde yo cuando entré al ferrocarril al primer lugar que fui, fuí ahí, [...] darles el telegrama, abrazar a mis amigos, porque en ese momento éramos todos amigos, ¡abrazarlos y llorar con ellos! ¡Porque la gente lloraba! ¡Lloraba! Griselda C. trabajadora ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

Para Zulma D. el despido constituyó un duelo, un proceso que vivió junto a sus compañeros de las oficinas administrativas de los talleres de San Cristóbal, su tarea en 1994 fue confeccionar los telegramas de despido de toda la línea Belgrano “[...] El mes de mayo lo trabajé sola en esa oficina, haciendo que, claro, era necesario: ¡los telegramas de despidos! del personal, no de acá, de toda la línea para el norte y el 30 de mayo a mi me echan [...]”], se avizoraba el despido individual que despojaba los talleres y las oficinas de empleados, de compañeros mostrando la crudeza y el daño en el colectivo debilitado de ferroviarios. La tristeza generalizada manifestada en el llanto y verbalizada en su relato son las emociones que acompañan el duelo, no solo por el

³⁵¹Victor V. refiere a la disminución de la población por la migración de sus habitantes hacia otras localidades cercanas como por ejemplo Rafela. Nuestro entrevistado recuerda a Víctor Hugo Balangero, sacerdote de San Cristóbal era obrero metalúrgico. Se formó en el Seminario de Guadalupe de la ciudad de Santa Fe y fue seguidor cercano a Monseñor Vicente Faustino Zazpe. El cura participó activamente de otros momentos de crisis social, así lo registró: Masiva asamblea pública en San Cristóbal. (1 de febrero de 2002). Diario El Litoral. Recuperado de <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2002/02/01/regionales/REGI-01.html>

despido de otros compañeros, es decir el duelo compartido sino por la angustia de despedirse del lugar de trabajo (Agostini y Godoy, 2021). Zulma manifiesta que

estaba trabajando y lloraba, escribía y lloraba, se me venía a saludar un compañero de una sección que le habían entregado – el telegrama- y ¡había sido mi compañero! y ¡nos abrazábamos y nos despedíamos! y era llorar, ¡es horrible ver a los hombres llorar! en la forma que lloraban, en la forma que nos despedíamos! y bueno fueron dos años de tristeza, nosotros como compañeros no, de lo que tuvimos que vivir, ¡el duelo del despido!
Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Para Griselda y Zulma el llanto masculino era una manera de demostrar la pérdida del empleo como eje de la vida de los trabajadores, la debilidad del varón en llorar significaba en sus expresiones la destrucción de sus vidas, la pérdida no solamente salarial sino social y simbólica que legitimaba la existencia como ferroviarios.

La comunidad ferroviaria sancristobalense no articuló los esfuerzos para sostener una lucha frente al cierre de la fuente laboral más importante. No le asignó un sentido productivo al ferrocarril y los obreros fueron desmoralizados, sus saberes ya no eran socialmente productivos. La comunidad de Laguna Paiva también puede estudiarse en torno a la participación en la defensa de la fuente de trabajo otrora el eje de la vida económica de la localidad, para Walter A.

Al taller de Paiva no lo cerró Menem, el gobierno, al taller de Paiva lo cerró Paiva. Hubo una lucha que el pueblo no acompañó donde un grupo de gente una minoría peleaban porque el taller siga funcionando y en Buenos Aires teníamos un pequeño grupo directivo que decía a Paiva en el 61 la quemaron, van a volver a pasar eso y entonces, ¿Se da cuenta? Llegó un momento en que se encontró indefenso porque desde Paiva fue una comisión con 200 firmas, porque quedamos 370 obreros trabajando los demás se fueron retirando, por retiro voluntario. Les decían: escúchame, ¿a vos cuanto te falta para jubilarte? Un año, escúchame, ¡indemnízate! ¡Te pagan 70 mil dólares! Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

La reflexión y sentencia de Walter A. tiene que ver con la importancia para nosotros de la historia oral no por lo que nos diga de los acontecimientos sino por lo que nos aporta sobre el significado de los mismos, nos dice el impacto, la magnitud y el costo real que los hombres de carne y hueso pagaron por sus vivencias (Lopez, Gatica, Pérez Álvarez, 2008).

Los diferentes elementos que pudimos explicar, como otros que seguramente existieron, forman parte de la desestructuración de una economía ligada al desarrollo ferroviario, de una organización sindical alejada de los trabajadores, de autoridades municipales e instituciones locales con intereses políticos y económicos relacionados con los nuevos tiempos neoliberales que alentaron las medidas nacionales. El desgano de las familias ferroviarias y las decisiones personales de trabajadores que ya no podían pensarse como un colectivo articulado e identificado con objetivos comunes dio como resultado el triunfo de la desmovilización y el cierre definitivo de los talleres en 1994³⁵².

6.5. Cuando la historia es contada desde fuera del taller: La activación de las memorias ferroviarias en comunidades desmanteladas.

Las comunidades ferroviarias reproducen historias y memorias singulares que tienen que ver con la selección de momentos claves, de relatos dominantes, legitimados a lo largo del tiempo. Las memorias individuales que hemos registrado en los relatos de los protagonistas conviven, se tensionan, se alimentan y también discuten con aquellas que se institucionalizaron. Cuando la desestructuración del empleo ferroviario, cimentó el abandono de las estructuras materiales del trabajo en el ferrocarril, el desmantelamiento del escenario laboral alimentó el desalojo de los lazos sociales construidos entre los sujetos a partir de los rieles y talleres. Existieron experiencias surgidas en espacios diferentes a los ferroviarios pero ligados identitariamente a ellos que asumieron la función de activar memorias del pasado ferroviario.

El Museo Ferroviario de la ciudad de San Cristóbal surgió como resultado de la iniciativa de docentes y alumnos de la Escuela secundaria Normal Superior N° 40 de la localidad. A partir de su participación con un trabajo que fue premiado en las Olimpíadas Nacionales de Historia organizadas por la Universidad Nacional del Litoral

³⁵² Luego del cierre algunos ferroviarios de la localidad se emplearon en la COTILPA con sede en Paiva.

en 2010, titulado “El capítulo más triste de nuestra historia. El cierre del ferrocarril” es que emprendieron lo que su directora expresó como, “un sueño, concretar un Museo Ferroviario. A principios del 2013 surgió la posibilidad de restaurar dos aulas del Viejo Colegio Nacional, que estaba en la Estación La Francesa. Se formó una comisión, se hizo una campaña de socios y así comenzamos la tarea. La restauración de dichas aulas estuvo coordinada por los miembros de la comisión, acompañada por un grupo de profesionales docentes y no docentes y también de alumnos abocados a la tarea de concretar el proyecto. El espacio físico destinado al Museo Ferroviario San Cristóbal es la primera Estación del Ferrocarril Santa Fe: La Francesa (la línea se libró al servicio público –Santa Fe Rafaela-Lehmann- en 1885, prolongándose hasta San Cristóbal, en el año siguiente)”³⁵³.



Imagen 1. Comienzo de la

guía, imagen disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

La guía del museo comienza en el andén de la estación La Francesa, considerada primera estación ferroviaria del pueblo, se realiza una explicación para presentar el espacio del Museo atendiendo al trabajo ferroviario como elemento fundamental pero significando a la estación de pasajeros como un ícono de la localidad simbolizada en maletas y paquetes que dan cuenta de la importancia del tren como transporte de pasajeros.

La docente que guía la visita explica que,

La visita se inicia en el andén de la Estación La Francesa, empiezo a explicar a los chicos que San Cristóbal surge por la concurrencia de tres

³⁵³Relato de Viviana Molina sobre el recorrido de la visita guiada al museo, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018.

factores, la estancia ganadera San Cristóbal, la llegada de las primeras líneas del ferrocarril en 1886 y los talleres ferroviarios en 1892. Cuando San Cristóbal comienza a crecer surge el elemento de trabajo fuerte que son los talleres y entonces entramos en la sala que se llama Sector Talleres y yo explico las diferentes secciones que tenían los talleres, y tomamos objetos para dar ejemplo de sus herramientas, su vestimenta. Viviana Molina docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

Entonces en esa sala, se procede a situar los talleres ferroviarios existentes desde 1892. Se muestran objetos relacionados con los diferentes oficios ferroviarios, la vestimenta y se considera a los talleres como el elemento fuerte del desarrollo del pueblo. Se explican las diferentes secciones del establecimiento ferroviario y se muestran fotografías y objetos relacionados con los oficios. Se explican las secciones de carpintería, pinturería, fundición, herrería. También se muestra (se exhibe en maniqués) la vestimenta de los trabajadores atendiendo a la diferencia entre los uniformes de la etapa correspondiente a Ferrocarriles Argentinos y la vestimenta actual del Belgrano Cargas.



Imagen 2. Fotografía propia tomada en la sección

Talleres del Museo Ferroviario



Imagen 3. Fotografía de la sección Talleres disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

También se exponen atuendos deportivos de las secciones haciendo referencia a la sociabilidad deportiva de los trabajadores en los campeonatos de fútbol que se organizaban en la segunda mitad del siglo XX mostrando banderines y camisetas alusivas.

Luego se aborda el tema de la organización sindical, existe una vitrina con carnets de afiliados a los gremios la Unión Ferroviaria, La Fraternidad y APDEFA (Asociación personal de dirección), también se muestran papeles de la caja de ahorro ferroviaria, diplomas de las escuelas de artes y oficios, banderines de las olimpiadas ferroviarias (deportivas). Estos objetos fueron donados por la comunidad y se disponen para la observación al tiempo que se escucha el relato de la guía retomando nuevamente aspectos de la organización sindical, a la sociabilidad ferroviaria. No se explicita en el relato la referencia ni el abordaje de las instancias de capacitación obrera ferroviaria en las instituciones nacionales durante el peronismo pese a que existen diplomas y papeles relacionados con eso. Los objetos se disponen sin referencias a quienes los han donado, ni catalogados.



Imagen 4. Vitrina central, imagen disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

En la misma sala, pero en una esquina se exhibe una maqueta del sistema de señalización ferroviaria, que se presenta como símbolo de La Fraternidad, haciendo referencia a la profesión del maquinista, mostrando el reglamento de trabajo, y algunas señales. Luego, la guía hace referencia a las vías férreas, las características y longitudes de las trochas, destacando que el Ferrocarril Belgrano cuenta con la mayor extensión de vías. Luego se menciona la importancia de la sección de Vía y obras, con la intención de presentar estos espacios articulados, en sus palabras, “un obrero ferroviario trabajaba en los talleres, el otro conducía las máquinas pero también es necesario el que trabaja en las vías, el que arregla y mantiene las vías”. Viviana Molina docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.



Imagen 5.

Sección Vía y Obra, señales y maqueta, imagen disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

En otra esquina de la sala se encuentra un pulmomotor construido en los talleres a raíz de una epidemia de poliomielitis en 1956 y se plantea como el espacio para mostrar la solidaridad ferroviaria con la comunidad.



Imagen 6. Sección solidaridad ferroviaria,

Pulmotor. Imagen disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

Para finalizar la visita se muestran fotografías relacionadas con el desguace ferroviario y se reflexiona sobre la necesidad de recuperar el pasado ferroviario del pueblo y la identidad relacionada con la fuente laboral. Viviana cuenta que en el relato que ofrece a los visitantes “destaco la época de esplendor del taller ferroviario y se recuperan los momentos de crisis como la racionalización ferroviaria de 1961 y el Plan Larkin, los

tiempos de la última dictadura militar y la amenaza del cierre del taller y la década de 1990”. Viviana Molina docente de San Cristóbal, entrevista, agosto de 2018.

Con respecto a esta última etapa, Viviana comentó que se trabaja con fotos del estado del material rodante, de la destrucción y abandono de las instalaciones ferroviarias. Por último, se menciona la etapa actual con la reactivación del Belgrano Cargas en 2001 que incorporó a obreros trabajando en los talleres. La guía durante el recorrido remarca que la puesta en marcha del museo se debió a la colaboración de los ferroviarios en actividad que donaron herramientas restauradas.



Imagen 7. Fotografías sin consignar autoría exhibidas en las vitrinas del museo. Disponible en el facebook del Museo <https://www.facebook.com/groups/178208595674717/media>

Las docentes diseñaron una interesante manera de narrar y exponer esa historia del ferrocarril en San Cristóbal porque en el recorrido didáctico que ofrecen para otros colegas y alumnos de nivel primario, secundario y terciario el eje está puesto en el trabajo y el trabajador ferroviario dentro de la comunidad sancristobalense. Intentan interrogar a los objetos con los que cuentan y poder trazar un devenir histórico en función del trabajo y los saberes ferroviarios. No obstante, en este tema relacionado con la profesión del maquinista y los oficios del personal del taller no se hace referencia al desarrollo de las Escuela de Maquinistas y Foguistas (nos referimos a la escuela Nicolás Brandi perteneciente a La Fraternidad con sede en San Cristóbal), como tampoco a las escuelas técnicas que han funcionado articuladamente con el taller ferroviario local entre las décadas de 1950 y 1980 (nos referimos a la Escuela Tambor de Tacuarí).

En la narrativa que el museo construyó se enfatizó en el espacio masculinizado del taller, oficios y objetos donados por varones y pertenecientes a quienes se consolidaron como los protagonistas del mundo laboral. Si bien una de las fotografías que se exhibe en la vitrina del museo corresponde a la década de 1940 en la que la administración de

los talleres de la localidad incorporó a dos trabajadoras mujeres, este “*detalle*” no aparece reflejado en la narrativa del museo. No existe una problematización desde el género para complejizar el trabajo ferroviario en los talleres. Además, debemos considerar que si bien se manifiesta una preocupación por trazar cambios y continuidades en la vestimenta de los obreros, en el estado del material rodante, en reivindicar el presente de reactivación no se incorpora en el relato el proceso actual de ingreso de las mujeres en los talleres ferroviarios, si bien se conoce la existencia del trabajo femenino en las secciones que el museo registra en su sala. Pese a que observamos en la imagen 6 un maniquí femenino esto no significa que se formule una referencia al trabajo de las mujeres en los talleres.

El género es un concepto relacional, se hace necesario estudiar el poder decisivo material y simbólico de los hombres con respecto a las mujeres, es necesario contextualizar la construcción de las mujeres como categoría histórica (Aresti, 2010). Y en tal sentido, la masculinidad es una categoría inestable y necesaria para poder problematizarla y estudiarla en contexto. Nos preguntamos, ¿Por qué el trabajo femenino en los talleres no aparece en la narrativa del Museo Ferroviario? ¿Por qué impera un relato que naturaliza el mundo laboral ferroviario masculinizado? El concepto de masculinidad hegemónica, como concepción dominante, ideal normativo que sirve de referente a la mayoría, resulta importante para reflexionar sobre la narrativa construida por el Museo Ferroviario. Consideramos que tensionar el discurso dominante convocando a las mujeres ferroviarias, interrogando a los varones sobre el trabajo femenino que sabemos existente en los talleres puede ser una puerta de entrada para pensar en las maneras de tejer la dinámica comunitaria que pareciera un todo armonioso y natural. Además, contribuir con un cambio en la selección, exposición o resignificación de los bienes culturales con el objetivo de representar las identidades de género negadas y, consecuentemente, favorecer la construcción de sociedades no discriminatorias (Urtizberea, 2017).³⁵⁴

³⁵⁴ La existencia de investigaciones que abogan por un patrimonio generizado señalan la necesidad de discutir y derribar las concepciones dominantes sobre la devaluación del lugar de la mujer y de sus bienes como resultado del sujeto productor devaluado (Laguna y Ramos, 2007). Agradecemos a la antropóloga Mercedes Moreno la asistencia sobre estos temas y problemas.

Consideramos que los recursos existentes en el Museo pueden orientarse para el tratamiento de temas y problemas que puedan reflexionar sobre ¿Qué pasa con la familia ferroviaria en esa comunidad donde el modelo masculino es el dominante? ¿Qué mandatos, prácticas, costumbres contribuye a reproducir la familia ferroviaria de San Cristóbal?

Entonces, la narrativa del Museo plantea que el trabajo ferroviario fue fundamental para el desarrollo de la comunidad que también es pensada como ferroviaria. Aquí es que las palabras de Lobato (2001) iluminan el escenario sancristobalense cuando plantea que, “la figura del trabajador adquirió fuerza e incidió de una manera poderosa en la historia de la localidad (p.309)”. Podemos preguntarnos por las dinámicas de la familia obrera en la narrativa construida, por la configuración social de la comunidad en función al aglutinante trabajo ferroviario y por los aspectos de la desestructuración del ferrocarril y del empleo. Cuestiones a la que se hacen referencia en la última parte del recorrido museístico pero sin profundizar la complejidad del proceso de privatización de la fuente laboral. Por ejemplo, se destaca el impacto de las medidas emanadas por el ejecutivo nacional menemista pero no se desmenuzan los factores locales que pueden haber influido en que la medida se concrete como tampoco las acciones de resistencia existentes. En este contexto de crisis del trabajo las identidades ferroviarias podrían ser interpeladas en la narrativa del Museo la que parece reproducir concepciones cerradas de trabajo, legitimar un orden laboral que se reconstruye en secciones como parte de los talleres y en la sociabilidad comunitaria pero no instala problemas para pensar en la desestructuración de toda esa estructura laboral y social dominante.

Relacionado con esto nos inquieta pensar en ¿Qué poder de reproducción social tiene esta narrativa “sin conflictos” en la comunidad de San Cristóbal?, quienes van a visitar el Museo son docentes, estudiantes de diferentes niveles del sistema educativo, ¿qué tipo de transposición didáctica se propone realizar? Y para los visitantes en general, ¿cómo poder mostrar una narrativa que reivindica el trabajo ferroviario en el presente que todavía no plantea una reactivación total?

Es importante para una comunidad la existencia de un museo. En este caso se trata de un museo que tiene orígenes en la escuela pública y que nació con la intención de proteger el pasado ferroviario existente en la comunidad³⁵⁵. Pensamos que la escuela

³⁵⁵ Atendemos a los aportes de Prats que se recuperan en el texto Gonzalez, Alba (2020) Pueblo Liebig: del trabajo de la carne al trabajo de la memoria. En Lobato, Mirta (2020) Comunidades,

funcionó activando el patrimonio, eligiendo un espacio donde situar el museo, armando salas para montar un relato singular, específico y consensuado por quienes sostienen el espacio. Podríamos decir “legitimado” por las autoridades que si bien no financian con recursos económicos la propuesta participan de actos, e invitan al Museo a las actividades que la municipalidad organiza.

Las frases, “Pueblo de nubes, creado por el humo de tus máquinas no puede morir quien te dio la vida...” y “Resignificar el pasado para construir el futuro” forman parte de murales que la comisión del museo pintó en diferentes paredes de la ciudad de San Cristóbal. También se convocó a la comunidad a través de la creación de un facebook que los invitaba a participar de

un proyecto que tiene como objetivo recuperar nuestro patrimonio cultural, retazo de nuestra historia y parte de nuestra común identidad sancristobalense. Es un gran desafío, pero haremos todo lo posible por lograrlo. Es por ello que solicitamos a la comunidad fuentes históricas (fotos, documentos escritos, restos materiales, vestimentas, relatos, etc.) que atestigüen la historia ferroviaria de nuestra ciudad. Creemos que con su colaboración, todos los que vivimos y soñamos con este proyecto podemos hacerlo posible.³⁵⁶

Estas iniciativas son importantes para activar la memoria de una comunidad, se erigen desde abajo hacia arriba, se proponen gestando redes y también plasman narrativas que merecen ser leídas teniendo en cuenta que no son neutrales, que encierran sentidos y significados construidos tiempo antes de la institucionalización del Museo, es decir, quienes lo han pensado traen una historia de la comunidad que se ocupan de transmitir. Interesa entonces tensionar estos relatos, pensar quienes han donado objetos y las maneras de patrimonializar el pasado ferroviario.

historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación. Ed. Prometeo. Buenos Aires.

³⁵⁶Palabras extraídas del Facebook del Museo Ferroviario de San Cristóbal https://www.facebook.com/groups/178208595674717/?epa=SEARCH_BOX

7. Reflexiones y comentarios finales

Investigar sobre las comunidades ferroviarias santafesinas en el período abierto por el desarrollismo significó construir un objeto de investigación poroso con diferentes aristas de indagación para pensar los entramados laborales, sociales, de clase, de género, en torno al mundo del trabajo en los talleres ferroviarios paivenses y sancristobalenses. En un proceso histórico de larga duración las comunidades se identificaron con el tren como propio, como objeto generador de empleo, con los talleres como lugar de trabajo principal, con el obrero como el sostén económico de la familia y su salario como dinamizador del comercio local. Pese a los vaivenes económicos y políticos de la historia Argentina del siglo XX, donde las políticas ferroviarias no han sido duraderas y favorables para los trabajadores y, para el sostenimiento de una red ferroviaria nacional, moderna e integrada, el estudio de las comunidades ferroviarias santafesinas nos permite explicar la existencia de sujetos colectivos con experiencias de trabajo construidas históricamente ligadas a identidades ancladas al desarrollo ferroviario local. Decidimos desde una perspectiva regional económica y social estudiar los talleres ferroviarios de San Cristóbal y Laguna Paiva como parte del sistema ferroviario nacional y de propiedad del Estado desde sus orígenes a comienzos del siglo XX. Los complejos industriales y administrativos que hemos investigado expresan parte del desarrollo económico y regional ferroviario de la provincia de Santa Fe. En la organización de la línea del Ferrocarril Belgrano los talleres tienen una importancia relacionada con sus orígenes, especializados en la reparación de locomotoras y vagones, como también en la confección de coches motores. El derrotero de las políticas ferroviarias durante el siglo XX modificó las condiciones de los mismos, actualizó sus actividades de producción en función de los requerimientos del sistema ferroviario nacional. Pero, la pervivencia de estas unidades de trabajo ferroviario entre 1960 y 1990 en un contexto de clausura progresiva de otros espacios, se relaciona con la conformación de la mano de obra calificada para lugares de producción industrial y abastecimiento ferroviario en contextos de abandono y desidia política.

Sostenemos que las experiencias laborales no pueden separarse de las identidades obreras construidas entre los diferentes lugares por donde los sujetos transitaron su vida. Esta perspectiva de estudio abre indagaciones que necesitaron abordarse utilizando múltiples fuentes. Archivos nacionales, locales, fuentes orales, repositorios variados, pero para algunos temas escasos y mezquinados, constituyeron el corpus con el que

hemos explicado estos problemas. Esta tesis demuestra la importancia económica, industrial ferroviaria de la región santafesina dentro del sistema ferroviario nacional en el siglo XX. Para explicar el trabajo ferroviario en los talleres de estas comunidades hemos indagado en el andamiaje económico-productivo que organizaba el funcionamiento de los ferrocarriles del Estado y de la línea del Ferrocarril. Belgrano desde su nacionalización. La existencia de instalaciones de empleo específicas necesitaba de saberes singulares del trabajo ferroviario. Hemos reconstruido las trayectorias laborales de varones y mujeres y repensado el vínculo educación- trabajo ferroviario, también planteamos la transmisión generacional de la experiencia ferroviaria en los lugares de trabajo y en los ámbitos de sociabilidad. Entonces el auge del desarrollo ferroviario desencadenó una dinámica social y una organización institucional pujante en torno a la sociedad del trabajo, los actores ferroviarios situados en la educación para el empleo ferroviario, en la industria ferroviaria en los talleres marcaban un ritmo a la cotidianeidad que se alteró a partir de las políticas de racionalización que los gobiernos nacionales sostuvieron con diferente rigurosidad entre 1961 y 1990. Hemos reconstruido los pilares que sostenían el funcionamiento de la *normalidad* de las comunidades y hemos establecido las fisuras que, a largo plazo, les imprimieron una continuidad en el desgaste de los ejes vertebradores que les dieron origen: trabajo- familia-ferrocarril. El trabajo en los talleres, la educación técnica, las instituciones educativas y sociales aglutinantes del saber y el ocio de la mayoría de las familias ferroviarias se integraba y alimentaba consensos puestos en tensión en la segunda mitad del siglo XX.

Decidimos abrir nuestro periodo de indagación en 1961 y cerrarlo en la década de 1990, tomando las fechas de los cierres de los talleres ferroviarios de Laguna Paiva y San Cristóbal como marco temporal justificado por la dinámica de las memorias de los sujetos. Como historiadora lejos de construir periodizaciones impuestas por lógicas de explicación ajenas a las existentes en nuestras comunidades, objeto de estudio, es que privilegamos delimitar nuestra investigación según el desarrollo económico y laboral de las comunidades ferroviarias santafesinas situadas históricamente en una larga duración en la que localizar las prácticas, experiencias e identidades concretas entre 1961 y 1990. Entonces, nuestro abordaje de los problemas relacionados con la conformación y consolidación de una trama social identitaria que organizaba el funcionamiento de la cotidianeidad de los hogares, barrios, instituciones según el auge u ocaso del empleo ferroviario explica al cierre de la fuente laboral como momento de

crisis de las comunidades que se sostenían en el trabajo ferroviario. Como hemos reconstruido la combativa organización obrera ferroviaria paivense manifestada en 1961 influyó en el mantenimiento de la fuente laboral en el tiempo largo. En el caso sancristobalense las acciones de 1978/1979 resultaron en la pervivencia del taller. Pero, cuando la crisis de la sociedad del trabajo agudizó la desarticulación de la lucha colectiva en los años 90, los patrones de organización y defensa de los centros ferroviarios perdieron legitimidad en las comunidades.

La ausencia del empleo mayoritario se presentó como una interpelación constante en la memoria de nuestros entrevistados, la coincidencia en explicar un proceso de pérdida del ferrocarril como resultado de causas internas y externas a las comunidades y de periodizar en torno a momentos históricos precisos constituyó un tema de indagación en sí mismo. El presente materializado en el abandono del material ferroviario conformó el escenario de nuestro trabajo de campo y espacio de nuestras conversaciones. Nuestros entrevistados manifestaron su necesidad de explicar aquello que percibieron como traumático, impensable, inentendible para quienes coincidían en pensarse como integrantes de pueblos ferroviarios. Entonces, la construcción de nuestro abordaje temporal tuvo que ver con el diálogo significativo con los sujetos ferroviarios y con las evidencias que encontramos sobre las continuidades en los discursos políticos y económicos del “problema ferroviario” entre las medidas de 1961 y las del cierre en la década de 1990. Las definiciones prioritarias al instalar el déficit ferroviario de los ferrocarriles del Estado como aspecto recurrente en las medidas y decisiones políticas sobre el transporte ferroviario en esos años es una constante que atraviesa las experiencias laborales de varones y mujeres trabajadores del riel. Quienes protagonizan nuestras fuentes orales se han empleado en los talleres ferroviarios de Paiva y San Cristóbal entre las décadas de 1950 y 1990. En todo ese tiempo han vivido procesos y acontecimientos relacionados con su trabajo que son elementos para explicar las maneras en que han construido sus identidades ferroviarias.

No es lo mismo referirnos al transporte ferroviario, a la circulación como actividad fundamental que profundizar en la producción y en el trabajo ferroviario. A partir de nuestra investigación sabemos de la existencia de mujeres trabajadoras en los talleres de San Cristóbal y Laguna Paiva en un periodo de larga duración que permite tender relaciones con otros escenarios laborales del interior de país. Creemos que nuestro aporte permite complejizar el mundo del trabajo ferroviario identificado mayoritariamente como masculino. Entonces el género permitió tensionar la

conformación de la clase obrera ferroviaria para leer las fuentes existentes sobre la presencia femenina en otra clave. Hemos repuesto al sujeto femenino ferroviario en sus diferentes escenarios de existencia, las mujeres madres, esposas, hijas como parte de la familia ferroviaria fueron analizados en momentos de “normalidad” y en aquellos de conflicto. Recuperamos las experiencias de las trabajadoras domésticas para resignificar su agencia como eje de la reproducción de la mano de obra ferroviaria. Pero, nuestra tesis sitúa a las mujeres ferroviarias no solamente en los hogares y en las instituciones de la comunidad, sino en el lugar de trabajo, aspecto fundamental para iluminar la complejidad de las tareas del trabajo remunerado y no remunerado en articulación permanente en el cuerpo de las mujeres. También, el hallazgo de las trabajadoras ferroviarias de las comunidades nos permitió problematizar las condiciones laborales de los espacios ferroviarios masculinizados y tensionar los modelos sociales de varones y mujeres consensuados al interior del colectivo ferroviario y legitimados por las comunidades.

Consideramos que la indagación sobre la familia ferroviaria constituye otra contribución de nuestra investigación, no porque no existieran estudios sobre este tema sino porque nosotros hemos decidido estudiar la existencia de la *familia ferroviaria* desde diferentes aristas y en la dinámica del funcionamiento de las comunidades. La familia ferroviaria erigida como emblema sindical y como construcción patronal; el funcionamiento de las familias obreras en las comunidades de paro y de lucha en la larga duración y hemos puesto la mirada sobre las infancias como actores importantes y significativos para el abordaje de la dinámica familiar concreta, diaria y cotidiana en los barrios de San Cristóbal y Laguna Paiva. También, hemos estudiado a la familia como apelativo simbólico y aglutinante en el que situar recuerdos y memorias colectivas. Existen, y eso hemos sostenido, temas del pasado ferroviario que se convierten en lugares comunes del recuerdo donde anclar memorias, la familia ferroviaria es un escenario recurrente en el que los sujetos enmarcan sus experiencias porque la familia puede estudiarse como una estructura común de pertenencia. Por dos razones, en primer lugar porque el carácter hereditario del trabajo ferroviario e histórico del ferrocarril en la comunidad le otorga a la familia el lugar de reproducción del mundo ferroviario, en segundo lugar, porque la búsqueda de explicaciones a la pérdida de la centralidad del ferrocarril vuelve la mirada sobre la agencia familiar, a las acciones realizadas o no realizadas por las familias ferroviarias.

Explicamos las políticas ferroviarias de 1961 como un momento neurálgico en la definición de un esquema de política ferroviaria del gobierno desarrollista que sentó las bases a los planes que continuaron hasta el cierre de la década de 1990. Además, la lucha obrera ferroviaria Argentina en el paro de 42 días nos permitió explicarlo cómo punto de condensación de problemas anteriores y como punto de partida de temas posteriores. El desarrollo de mecanismos de vigilancia y represión del gobierno democrático sobre el movimiento ferroviario y sus familias manifestó la violencia como forma de resolver los conflictos sociales. La utilización de los medios masivos de comunicación para gestar la campaña del gobierno en la concreción de sus planes ferroviarios significó la instalación en la agenda política del problema ferroviario como *la batalla del riel*. Esta denominación, como demostramos, contenía diferentes medidas a corto y largo plazo orientadas por las ideas desarrollistas del progreso, la eficiencia, y la injerencia de capitales extranjeros y la industria privada. Entonces el carácter deficitario de la empresa, la exorbitante cantidad de mano de obra, la falta de modernización ferroviaria, la necesidad de construir carreteras e impulsar la industria automotriz fueron de la partida a la hora de fomentar el desarrollo de las industrias privadas y asegurar el fin del Estado empresario. Demostramos que el arco político nacional y provincial no representaba la misma agenda de temas y problemas que sostenían las comunidades santafesinas. El desempleo desencadenó las acciones colectivas de varones, mujeres y niños, no solamente ligadas a la organización del paro nacional, sino tejidas en la dinámica cotidiana de la asistencia alimentaria a las familias obreras. Nuestra investigación enriquece y complejiza los estudios historiográficos sobre el movimiento obrero ferroviario al repensar desde la historia local la relación entre el sindicalismo y las experiencias ferroviarias de las bases y revisar las tensiones entre los intereses de una dirigencia gremial preocupada por mantenerse en sus lugares de poder con acciones de negociación y cautela frente al colectivo de trabajadores que movilizaron sus recursos propios para defender sus fuentes laborales.

Consideramos que las decisiones políticas que consensuaron acompañar la desestructuración del sistema ferroviario generaron en Paiva y San Cristóbal la ruptura de los patrones de organización existente. La falta de dinero circulante producto del no pago de salarios afectó a corto y largo plazo las economías locales. No obstante, y como parte de las primeras fisuras en los consensos históricos sobre el ferrocarril como centro del progreso regional es que los temas de la agenda política comunal, municipal y provincial le otorgaron prioridad al desarrollo de las carreteras, inauguración de

caminos y fomento de la industria automotriz. Entonces, que la escuela no prepare para el taller, que la sirena que convocaba al ingreso y egreso del lugar de trabajo no funcione, que los ferroviarios estén desmoralizados y no respetados, que la familia obrera exista pero reproduzca mano de obra para otros destinos son algunos de los componentes de un proceso histórico que impactó en las identidades obreras, fisurando los elementos de consenso y legitimación es un nuevo escenario particular: con instalaciones materiales en pie pero deshabitadas.

Cuando comenzamos nuestra investigación sobre Laguna Paiva resonaban las experiencias de la lucha que las mujeres y la familia obrera local llevaron adelante en el contexto del paro nacional. En San Cristóbal la huelga de 1961 parecía considerarse como una medida más en el derrotero ferroviario. Los sancristobalenses hablaban de los paivenses pero no de sus propias acciones. En nuestra investigación pudimos comprobar que las acciones colectivas de la huelga en la comunidad de San Cristóbal atravesaban los recuerdos de las familias obreras más humildes, no así de las familias ferroviarias cuyos trabajadores pertenecían al personal de dirección. Que los sancristobalenses no hayan quemado vagones no significaba que no consideraran a la lucha de 1961 como un elemento fundamental para explicar el proceso de puesta en discusión del trabajo ferroviario. Ahora bien, hallamos que para la comunidad de San Cristóbal el año 1978 resonaba como momento de defensa del ferrocarril y del taller. El registro de esos sucesos carecía de protagonismo en las fuentes locales, por lo que nuestra investigación necesitó indagar en testimonios más específicos para poder reconstruir aquello que existía en la memoria colectiva ferroviaria local. La necesidad de volver a pensar en el sistema nacional ferroviario y en la organización que los gobiernos de turno pretendieron realizar del complejo industrial de talleres fue fundamental para reponer entonces la historia de las acciones de 1978. Además, el sostenimiento del trabajo en el taller de San Cristóbal frente al cierre del taller de Tafí Viejo en Tucumán otorgaba nuevamente protagonismo a la mirada regional de la importancia de Paiva y San Cristóbal en la articulación de la línea Belgrano.

Pudimos rastrear fechas, acontecimientos que los propios protagonistas consideraron nodales en sus experiencias laborales individuales pero también colectivas. Los años que transcurrieron entre la huelga de 1961 y las acciones de protesta de los primeros años de la década de 1990 son muchos y complejos. Hemos explicado una periodización sobre el derrotero ferroviario de lucha y sobre la crisis del sistema ferroviario que responde al análisis de las fuentes documentales y orales con las que

hemos construido esta tesis. También, y no es menor la consideración, nos ocupamos de otorgarle explicación histórica a determinados acontecimientos que nuestros entrevistados ferroviarios registraron como traumáticos. No porque estimamos que sus recuerdos corresponden al ámbito de la nostalgia y la emotividad sino porque los mismos integran sus identidades obreras y desde ese lugar es que ellos y ellas han determinado que por ejemplo el “duelo del despido” (como lo manifestó Zulma) generó traumas individuales y colectivos. Y esta conformación y atención de nosotros como historiadores a la sucesión de fechas, procesos que nuestros entrevistados manifestaron no significa descuidar otros que no han sido mencionados. Las dictaduras y puntualmente la última dictadura cívico militar constituye un mojón singular en la historia del pasado reciente en Argentina, que nuestras fuentes no refieran al impacto profundo de ese proceso y le otorguen mayor entidad al cierre de los lugares de trabajo en la década de 1990 merece una reflexión a la luz de las consideraciones teóricas que han señalado otros historiadores recuperados anteriormente. La clase obrera registró una pérdida de su poder adquisitivo, de su poder de lucha, de su poder de negociación antes, durante y luego de la última dictadura cívico militar y los planes de racionalización que sufrió la empresa ferroviaria durante los años más duros de la vida política Argentina reiteraron medidas anteriores y no avanzaron en clausurar los talleres santafesinos que estudiamos.

Consideramos que las relaciones que los sujetos han establecido con el ferrocarril como objeto y sistema marcaron las explicaciones sobre el esplendor del transporte ferroviario en el pasado. En las entrevistas se transmite una idea profunda de que todo pasado ferroviario fue mejor. Nos hemos ocupado de problematizarla. Las experiencias alrededor de las imágenes que romantizan el pasado ferroviario, en las que el ferrocarril aparece como un objeto de recuerdo, asociado a la niñez, a las infancias, a contextos familiares de encuentro y desencuentros transcurren por andenes diferentes a las políticas ferroviarias.

Los talleres ferroviarios existen y ocupan espacios centrales en las geografías y en las representaciones de las comunidades. Pensamos que este aspecto abre instancias de indagación desde la temática del patrimonio y de los espacios de memoria que las comunidades han gestionado. También, coloca la mirada sobre el cuidado de los rastros del pasado desde las políticas de archivo y preservación cuestión que hemos desarrollado en los inicios de esta tesis porque el acceso a las fuentes significó un escollo a sortear en nuestra investigación. Sostenemos que la fragmentación de los

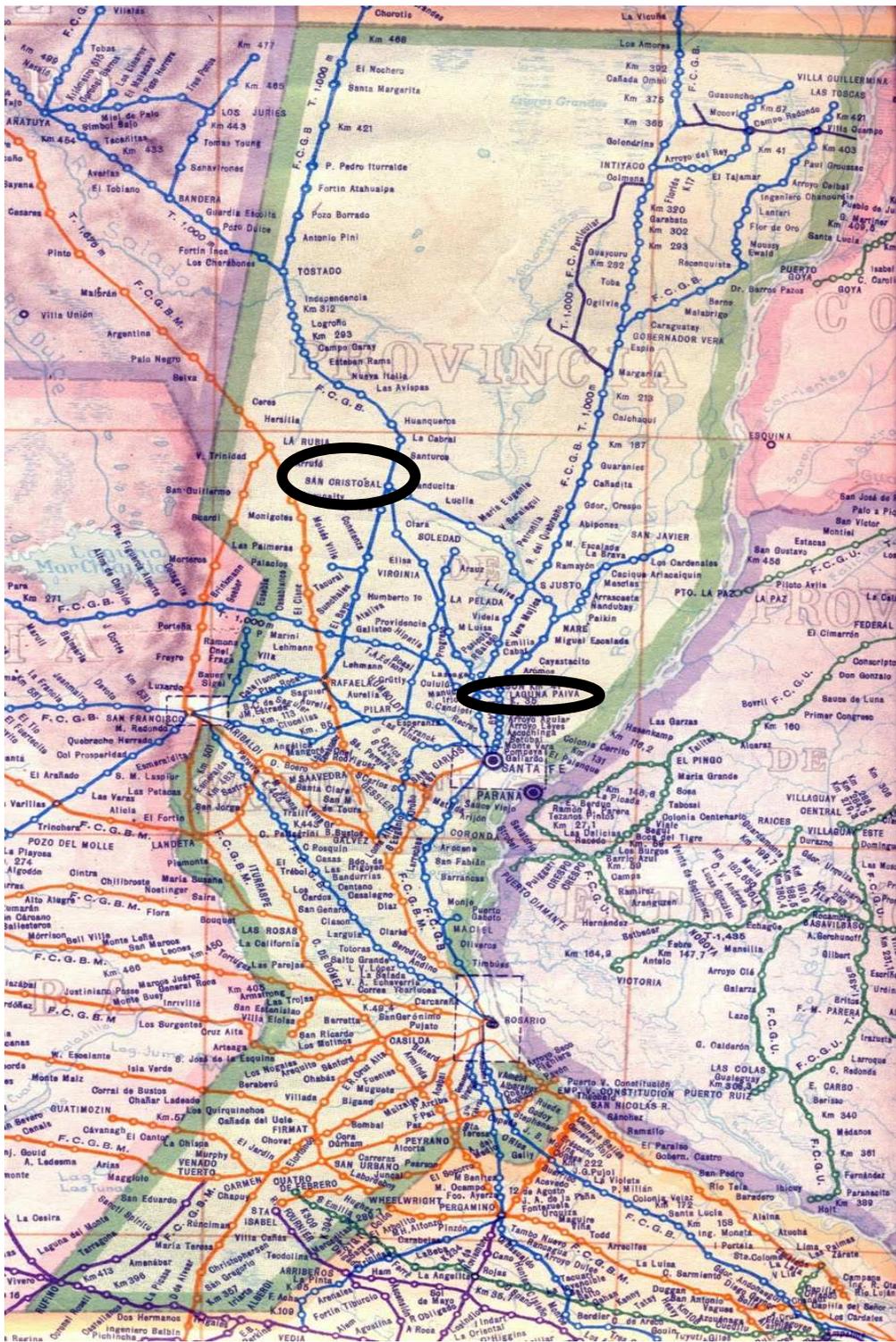
archivos existentes y el desconocimiento de otros que se presentan como repositorios inaccesibles para los investigadores y para la sociedad dan cuenta del descuido y abandono no solamente de la infraestructura ferroviaria sino de la documentación sobre el funcionamiento de la misma. Consideramos que las políticas ferroviarias han elegido otros andenes al de la protección de la información histórica existente. Entonces, los museos, señalizaciones que hemos analizado se instalaron desde sectores de las comunidades genuinamente para recuperar el pasado pero no como parte de políticas concretas tendientes a legislar en materia de patrimonio ferroviario. Esta tesis pretende reflexionar sobre esta cuestión como problema que merece futuras profundizaciones abriendo una agenda de investigación pendiente.

8. Anexo documental

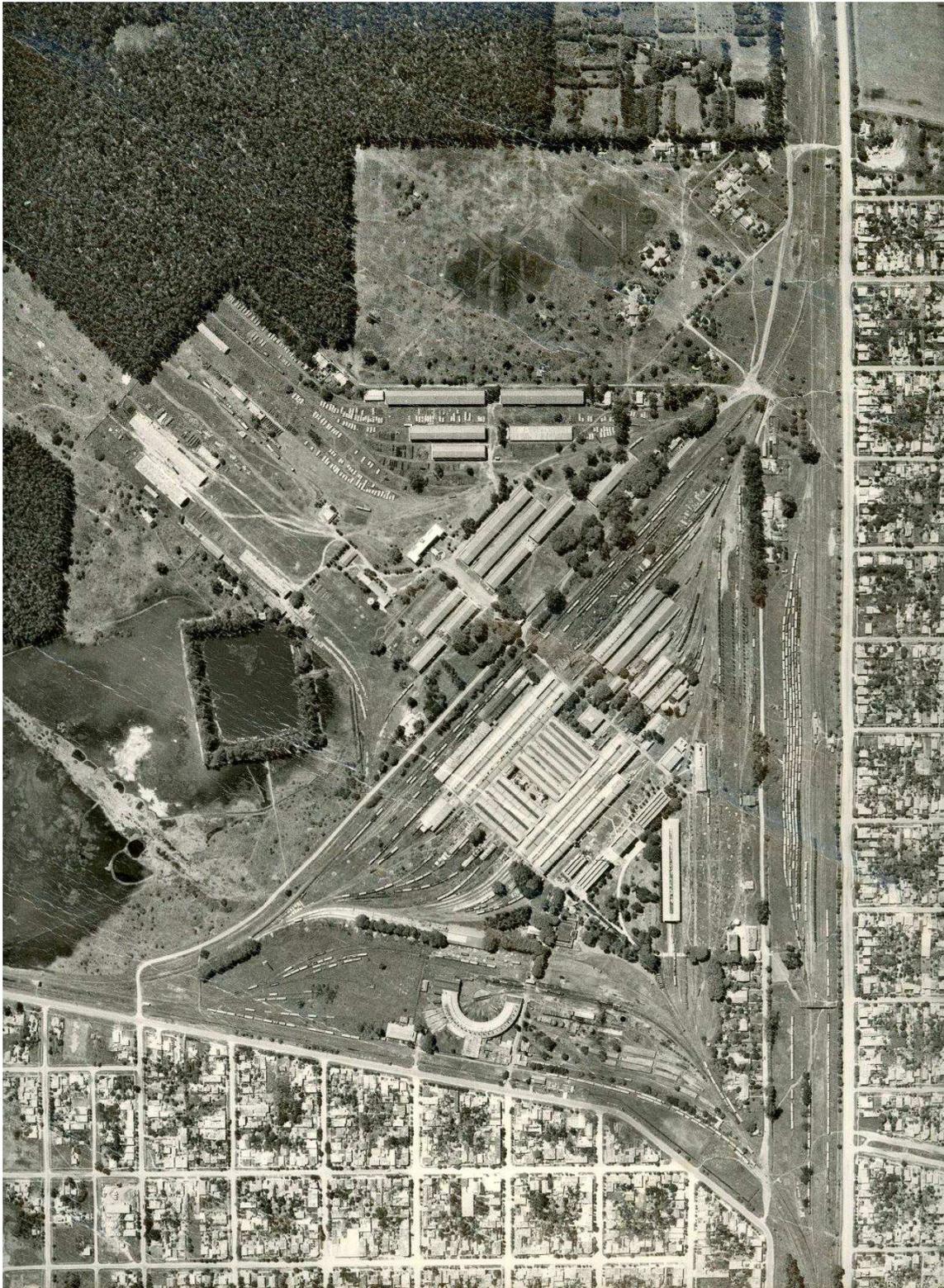
1. Mapa actual de la provincia de Santa Fe. Señalamiento de las localidades de San Cristóbal y Laguna Paiva.



2. Mapa de los Ferrocarriles del Estado Argentino (1957). Líneas ferroviarias que atravesaban la Provincia de Santa Fe. Línea Ferrocarril General Belgrano consignada en color azul. Señalamiento de las localidades de San Cristóbal y Laguna Paiva. Imagen recuperada de: <http://estkm29.blogspot.com/2010/12/mapas-de-los-ferrocarriles-del-estado.html>



3. Núcleo Ferroviario Paivense. Archivo personal, Oscar Paúl.



4. Núcleo ferroviario Sancristobalense. Archivo Osvaldo Giussani.



9. Archivos y Bibliotecas consultados

- Museo Ferroviario Nacional Scalabrini Ortiz, Buenos Aires
- Archivo Del Museo Ferroviario Nacional
- Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos
- Fundación Museo Ferroviario
- Biblioteca de la Unión Ferroviaria, Buenos Aires
- Biblioteca Nacional Mariano Moreno, Buenos Aires
- Biblioteca del Congreso de la Nación
- Archivo CEDINCI
- Comisión Provincial por la Memoriaarchivo de la CPM Fondo DIPPBA División Central de Documentación Registro y Archivo
- Biblioteca y Hemeroteca Argentina Dr. Juan Álvarez, Rosario.
- Biblioteca Bolsa de Comercio, Rosario
- Escuela Técnica Maquinista Carlos Gallini, Rosario
- Asociación Amigos del Riel, Rosario.
- Museo Ferroviario de San Cristóbal
- Municipalidad de San Cristóbal
- Museo de la Ciudad de San Cristóbal
- Biblioteca Popular General San Martín de San Cristóbal
- Biblioteca Juan Bautista Alberdi, Laguna Paiva
- Municipalidad de Laguna Paiva
- Biblioteca del Ministerio de Producción de la Provincia de Santa Fe
- Archivo de la Memoria de Santa Fe
- Imprenta Legislativa de la Provincia de Santa Fe
- Archivos personales

10. Fuentes utilizadas y procedencia

Archivo Museo Nacional Ferroviario

- Ferrocarriles del Estado. Departamento técnico. División Estudios y Proyectos. Obra N°1064. Laguna Paiva Mejoras en la planta Almacenes, Talleres y Ex Gerencia C.N.Argentino. Construcción Alambrado. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

- Ministerio de obras públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Expediente N°025857. Extracto: Adquisición e Instalación maquinarias Talleres de Laguna Paiva. Archivo Museo Nacional Ferroviario.
- Ministerio de obras públicas. Mesa de entradas y archivo. Expediente N°9507. Extracto: Construir edificio para oficina de Administración y vestuario para personal obrero. Archivo Museo Nacional Ferroviario.
- Ferrocarriles del Estado. Departamento de suministros. Construcción. Expediente N°03423. Construcción de oficina control depósito en Galpón N°1.1933. Archivo Museo Nacional Ferroviario.
- Ferrocarriles del Estado. Departamento Mecánico. MT 579. Taller reparación vagones Laguna Paiva. Dimensiones a que deben sujetarse las grúas a instalar en el Depósito de Madera, Alero de Tornería de ruedas y el taller de montaje de vagones.1935. Archivo Museo Nacional Ferroviario
- Ferrocarriles del Estado. Departamento técnico. División Vía y obras. Estación Laguna Paiva. Asunto Formación Pueblo Obrero Obra N°1059. 1933. Archivo Museo Nacional Ferroviario.
- Cámara de Diputados, expediente N°364, 25 de julio de 1928, Ramírez, Amadeo. Creación de una escuela de Artes y Oficios en San Cristóbal, Santa Fe. Además, el 24 de noviembre de 1928 el Administrador General de Ferrocarriles se dirigió al Director General para solicitar la Ampliación de la oficina de dibujo y Escuela de aprendices en Talleres San Cristóbal. Administración Ferrocarriles del Estado. Mesa de Entradas. Expte. N°33246. Asunto: San Cristóbal. Talleres ampliación oficina de dibujo y escuela de aprendices. 28 de noviembre de 1928.

Fundación Museo Ferroviario

- Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance (1962), Informe, Buenos Aires.
- Ferrocarriles Argentinos, Plan de Mediano Plazo, (1969), Buenos Aires.

Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos

- Legajos de personal femenino y masculino

Comisión Provincial por la Memoria archivo de la CPM Fondo DIPPBA División Central de Documentación Registro y Archivo
CPM – FONDO DIPPBA División Central de Documentación, Registro y Archivo, Mesa B, Factor Gremial, Carpetas 128, 131.

Biblioteca Nacional Mariano Moreno

Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN) (1958-1962); Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

Biblioteca del Congreso de la Nación

Cámara de Senadores de la Nación, Diario de Sesiones del Senado, mayo a diciembre de 1961. Enero a abril de 1962.

Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones, mayo a diciembre de 1961. Enero a abril de 1962.

Imprenta Legislativa de la Provincia de Santa Fe

Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe, sesiones

Biblioteca Alberdi, Laguna Paiva.

- Carpeta con Documentación referida a la comunicación interna de la empresa Ferrocarriles Argentinos, notas varias sueltas sin catalogación ni ordenamiento.
- Revista “Identidad” de Laguna Paiva, varios números entre 1992 y 2013.
- Revista de la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria, Buenos Aires 1986.
- Revista “Guión” de Laguna Paiva, ejemplares correspondientes a 1948- 1958
- Fotografías varias

Municipalidad de San Cristóbal

- Concejo Municipal de San Justo, Nota dirigida al Presidente del concejo municipal de San Cristóbal, 3 de enero de 1987.

Museo Ferroviario de San Cristóbal

Ferrocarriles Argentinos. Ferrocarril Belgrano. Boletín Informativo Talleres San Cristóbal, junio de 1971.

Fotografías varias y objetos relacionados al trabajo ferroviario, a la sociabilidad obrera.

Asociación Amigos del Riel, Rosario.

- Boletín de servicio, 1961, Ferrocarril General Belgrano.

Archivo de la Memoria de Santa Fe

Diario El Litoral, Santa Fe (mayo a diciembre de 1961)

Biblioteca y Hemeroteca Argentina Dr. Juan Álvarez, Rosario.

Diario La Capital, Rosario (octubre a diciembre de 1961)

Biblioteca de la Unión Ferroviaria, Buenos Aires

Revista El Obrero Ferroviario de mayo a diciembre de 1961 y enero a abril de 1962

Escuela Técnica Maquinista Carlos Gallini, Rosario

Revista La Fraternidad, de Mayo a diciembre de 1961 y enero a abril de 1962.

Biblioteca Popular General San Martín de San Cristóbal

- Diario La Opinión de San Cristóbal
- Literatura de autores locales

Escuela Tambor de Tacuarí de San Cristóbal

Revista realizada por la escuela Tambor de Tacuarí, 25 aniversario 1947-1972

Municipalidad de Laguna Paiva

Comuna de Laguna Paiva, Libro de Actas, Ordenanzas, 1961-1964. Resolución N°112.
8 de octubre de 1962.

Archivos personales

Archivo personal del Sr. Herminio Alonso, material compuesto de recortes de diarios del conflicto ferroviario (de los diarios Correo de la Tarde, Diario La Razón, La Prensa y Revista Democracia,) que su familia compartió con la autora. Recortes seleccionados sobre el conflicto ferroviario de: Diario La Razón, Buenos Aires (mayo a diciembre de 1961), Diario La Prensa, Buenos Aires (mayo a diciembre de 1961)

Archivo personal del periodista sancristobalense Osvaldo Giussani, materiales compartidos por su hijo Enrique Giussani utilizamos

- Revista El Terruño, revista quincenal, año 1, número 10. San Cristóbal, 30 de noviembre de 1942.
- Ferrocarril General Belgrano, Talleres San Cristóbal, 1969. Folleto
- Fotografías variadas
- Audiovisual El Ferrocarril en San Cristóbal de Osvaldo Giusani

Material resguardado por el docente y periodista paivense Oscar Paúl y compartidos con la autora:

- Comunicados de prensa de la Comisión Directiva de La Fraternidad (octubre, noviembre, diciembre de 1961)
- Boletines de Huelga emitidos por La Fraternidad (noviembre, diciembre de 1961)
- Documentos emitidos por La Fraternidad, seccional Laguna Paiva:
- Parte de los días de huelga
- Boletines de huelga

Documentos recibidos por la Fraternidad, seccional Laguna Paiva

- Adhesiones

- Fotografías familia Chavez-Paz, Laguna Paiva, material compartido por Lucía Paz.
- Archivo personal de Irma Mendoza, trabajadora ferroviaria de San Cristóbal, material compartido por su hija Marcela Villar.
- Material variado en manos de Oscar Gomítolo sobre el desarrollo ferroviario de Laguna Paiva.
- Material variado en manos de Analia Gomítolo sobre el proceso privatizador de Laguna Paiva y escritos de su padre ferroviario y militante comunista paivense.

11. Otras fuentes utilizadas

Patrimonio Legislativo: Expedientes varios recuperados de <https://apym.hcdn.gob.ar/>

Escalafón Único para el personal de empleados y obreros de las distintas especialidades. 1946.

Escalafón del personal ferroviario, 1963.

Encíclica Mater et Magistra 15 de mayo de 1961.

Fotografías de autoría propia

Censo Nacional de Población de 1960, Tomo IV Zona Central, Santa Fe- Córdoba.

Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. Información disponible en <http://www.santafe.gov.ar/archivos/estadisticas/censos/Censo1960.pdf>

Secretaría de transporte. Ferrocarriles Nacionales. Declárese congelado el déficit de explotación. Decreto N° 4061. Bs As. 19/5/61. Boletín Oficial, martes 30 de mayo de 1961.

Decreto Nacional del 9 de noviembre del 1961 Disponible en: [https://archive.org/stream/Boletin Oficial Republica Argentina 1ra seccion 1961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up](https://archive.org/stream/Boletin%20Oficial%20Republica%20Argentina%201ra%20seccion%201961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up)

Páginas web y sitios consultados

<https://eltopoblindado.com/>

<http://americalee.cedinci.org/revistas/>

<http://archivoferroviario.com.ar/>

<https://sindicatolafaternidad.org/>

<https://apym.hcdn.gob.ar/uploads/expedientes/pdf/912-d-1946.pdf>

<http://www.santafe.gov.ar/hemerotecadigital/diario/6155/?page=1>

<http://www.lagunapavaweb.com.ar>

<https://www.youtube.com/watch?v=vvBRy8WSTi8>

<https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2006/12/01/regionales/REGI-05.html>

<https://eldepartamental.com/contenido/1356/san-cristobal-primer-mujer-que-ingresa-al-taller-mecanico-ferroviario>

<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29566>

<https://www.youtube.com/watch?v=0KKSW7D486Y&t=196s>

<https://www.youtube.com/watch?v=VC1Y2P6sXm8>

<http://www.fundacionfrondizi.org.ar/wp-content/uploads/2019/06/FRONDIZI-tomo-3.pdf>

12. Entrevistas utilizadas en esta tesis:

Realizadas por la autora:

Mujeres trabajadoras ferroviarias de Laguna Paiva

Mercedes M. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Liliana C. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Mabel B. ferroviaria de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, febrero de 2021.

Varones trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva

Walter A. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevistas, Laguna Paiva: septiembre de 2015 y septiembre 2018. Entrevistas telefónicas: agosto y septiembre de 2020.

Carlos C. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015.

Raúl V. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2018

Héctor M. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015, septiembre de 2018.

Carlos P., ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2018.

Mujeres trabajadoras como amas de casa de Laguna Paiva

Dora R. de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva marzo de 2017.

Pirica R. de Laguna Paiva. Entrevista, marzo de 2017.

Mercedes C. de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015 y marzo de 2017.

Nidia Z. de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015 y marzo de 2017.

Irene L. Irene L. de Laguna Paiva. Entrevista telefónica agosto, 2020.

Mujeres trabajadoras remuneradas de Laguna Paiva

Lucía P. enfermera y docente de Laguna Paiva. Entrevista, Santa Fe, agosto 2017.

Teresa S. docente de Laguna Paiva. Entrevista telefónica, agosto 2021

Lilia N. docente de Laguna Paiva. Entrevista. Laguna Paiva. Febrero de 2021

Varones trabajadores en actividades no ferroviarias de Laguna Paiva

Julio G. docente, miembro de la Comisión de la Biblioteca Alberdi. Entrevista, Laguna

Paiva, marzo de 2017, febrero 2020.

Oscar P. docente y periodista de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre 2018.

Mujeres trabajadoras ferroviarias de San Cristóbal

Gladis C. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Diana Y. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020

Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Griselda C. trabajadora ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020

Nidia A. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Septiembre de 2020.

Varones trabajadores ferroviarios de San Cristóbal

Dardo P. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal 30 de agosto de 2018.

Entrevista telefónica: septiembre de 2020, agosto 2022.

Vicente L. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018. Entrevista telefónica: agosto de 2020

Vicente A. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018. Entrevista Telefónica: agosto de 2020.

Armando G. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018. Entrevista telefónica, agosto 2020.

Mario C. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto 2018

Arnaldo V. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista, San Cristóbal agosto 2015. Entrevista telefónica, agosto de 2020

Carlos G. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, 29 de agosto 2020

Cesar R. trabajador ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

Carlos L. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020

Oscar C. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Septiembre de 2020.

Víctor V. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, 12 de agosto de 2020.

Walter G. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, 26 de septiembre de 2020.

Oscar V. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto de 2020

Mujeres trabajadoras como ama de casa de San Cristóbal

Imelda B. de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto, 2020.

Mujeres trabajadoras remuneradas de San Cristóbal

Fany T. docente de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

Olga D. docente de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto de 2020

Rosa F. docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018.

Silvia M. técnica mecánica de San Cristóbal. Entrevista telefónica, diciembre de 2020.

Viviana M. docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018

Miriam D. docente de San Cristóbal. Entrevista, San Cristóbal, agosto de 2018

Entrevistas realizadas por Carolina Brandolini y Luisina Agostini a Varones trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva marzo de 2009.

Vito G. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, marzo de 2009

Paulino Q. ferroviario de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva marzo de 2009

Oscar T. ferroviario paivense, Entrevista. Laguna Paiva marzo de 2009

Entrevista realizada a trabajador Oscar G. ferroviario de Laguna Paiva por Carolina Brandolini en septiembre de 2010 y compartida con la autora

Entrevistas realizadas por estudiantes del profesorado de Historia del Instituto Almirante Brown de la Ciudad de Santa Fe a Varones trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva en septiembre de 2009 y compartidas con la autora de esta tesis:

Luis G.

Salustiano P.

Bruno C.

Ezequiel C.

13. Bibliografía

AAVV Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril (2010) Varios autores. Ed. Milena Caserola.

Abramowski, Ana y Santiago Canevaro (2017) Pensar los afectos: aproximaciones desde las ciencias sociales y las humanidades. Los Polvorines. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Abril, Ma.; Blanco, Ma. (2016) El Ferrocarril Central Norte Argentino durante la década de 1920. Un análisis estadístico de las cargas y los pasajeros transportados en la provincia de Tucumán. XIV Jornadas de Economía y Sociedad del NOA. San Miguel de Tucumán.

Agostini, Luisina y Godoy, Solange (2021) Ponencia: Mujeres trabajando en el ferrocarril. Experiencias, identidades y emociones (segunda mitad del siglo XX) en el Congreso Internacional Identidades, trabajo y política: Sindicalismos y feminismos en contextos de crisis de la Plataforma para el diálogo. Política, afectos e identidades en América Latina 2021. Sede Regional Merian CALAS Cono Sur Buenos Aires, Argentina.

Agostini, Luisina (2020) Impacto de las políticas desarrollistas en los ferrocarriles. Racionalización, huelga ferroviaria y represión. Laguna Paiva vigilada en 1961. En: Videla, Oscar (comp.) Historias locales, conflictividades múltiples. Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX. Rosario, ISHIR- CONICET.

Agostini, Luisina y Solange Godoy (2019) Dossier Los mundos del trabajo y los estudios sobre el ferrocarril en Argentina: repensando abordajes, perspectivas e intercambios interdisciplinarios en Ciencias Sociales. Revista Estudios del ISHIR. Vol.9, Núm. 25. Recuperado de

<http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/1008>

Agostini, Luisina (2018). Tesis de Maestría inédita “La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas”, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, Argentina.

Agostini, Luisina (2018) Vº Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos y IIIº Congreso Internacional de Identidades, UNLP. 9 al 12 de julio de 2018. Ponencia: “Cuando las mujeres levantaron durmientes”. Acciones disruptivas femeninas durante la huelga nacional ferroviaria de 1961 en Laguna Paiva (Santa Fe).

Agostini, Luisina (2017) “Tras los pasos de “Paiva La heroica”. La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva movilizada en 1961”. En: Natalia Vega y Luciano Alonso

(comp.) Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina. María Muratore Ediciones, Santa Fe.

Agostini, Luisina y Carolina Brandolini (2016) "El ocaso de Laguna Paiva, "la ciudad del riel". Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres", En: Páginas. Año 8- N°18. Revista digital. Escuela de Historia. Universidad Nacional de Rosario. <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>. pp.97-119.

Agostini, Luisina (2014) "Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961". En: Historia Regional N° 32, Sección Historia/ISP N° 3, Villa Constitución.

Agostini, Luisina (2009) "La huelga de los obreros ferroviarios de Laguna Paiva en 1961. Organización y formas de acción." En: Cena, Juan Carlos. Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha. Ed. La Nave de los Locos, Buenos Aires.

Aguilar, Paula (2020) Saberes expertos, domesticidad y participación económica. Apuntes y experiencias sobre la investigación con perspectiva de género. H-industri@. Revista de Historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina. Buenos Aires; vol. 14.

Aguilar, Paula (2020) Mujeres, trabajo y hogares en los debates latinoamericanos acerca del desarrollo (1960-1975) Pasado Abierto. Mar del Plata; p. 138 - 163

Andújar, Andrea, D'Antonio, Débora, Lozano, Fernanda, Grammatico, Karin y Rosa, Ma. Laura (2009) De minifaldas, militancias y revoluciones. Exploraciones sobre los 70 en Argentina. Luxemburg. Capital Federal

Andújar, Andrea (2015) Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. Archivos del movimiento obrero y la izquierda; Lugar: Buenos Aires; p. 59 – 78.

Andújar, Andrea, Laura Caruso, Florencia Gutiérrez, Silvana Palermo, Valeria Silvina Pita y Cristiana Schettini, (2016) Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX, Prohistoria Ediciones, Rosario.

Andújar, Andrea y Leandro Lichtmajer (2019) (Comp.) Lo local en debate. Abordajes desde la historia social, política y los estudios de género (Argentina, 1900-1960), Buenos Aires Teseo.

Andújar, Andrea Norma; D'antonio, Débora Carina (2020) "Chicas como tú"... Género, clase y trabajo en la Argentina reciente: un balance desde la historia social; Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas; Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda; 8; 16; 3-2020; 93-110

Aresti, Nerea (2010) Masculinidades en tela de juicio. Barcelona, Cátedra.

Armida, Marisa y Beatriz Filiberti (2006) Política y sociedad entre 1955 y 1966. En: Videla, Oscar (dir.) *El siglo XX. Problemas Sociales, Políticas de Estado y Economías Regionales (1912-1976)*. Nueva Historia de Santa Fe (Tomo 9). Prohistoria y La Capital.

Arostegui, Julio (1995) La investigación histórica. Teoría y método. Ed. Crítica.

Ayala, René (2006,2012) Inventario del patrimonio Arquitectónico Paivense. Primer y Segundo Tomo. Edición propia.

Assensa, Vicente (2018) El ferrocarril es futuro. Ed. La Nave de los Locos. Buenos Aires.

Ayuso, Maria Luz y Nicolás Arata (2009) 'De artesanos a trabajadores: dos estudios sobre la regulación de los saberes del trabajo. *Educação Unisinos*13(3):211-219, setembro/desembro

Ayuso, Ma. Luz (2017) Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad entre la política y la pedagogía (1887- 1927). Prohistoria.

Badaloni, Laura (2022) Ferroviarios del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933). Cehti, Imago Mundi.

Badaloni, Laura (2008) Control, memoria y olvido. "Marcha de la Paz" y huelga ferroviaria durante el primer gobierno peronista; Las huelgas bancarias, de Perón a Frondizi (1945-1962). Contribución a la historia de las clases sociales en la Argentina, Buenos Aires, Ediciones del Centro Cultural de la Cooperación.

Badaloni, Laura (2006) Conflicto, consenso y rutina del trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores. Tesina de Grado, Rosario.

Badaloni, Laura (2011). La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. En: Dicósimo, D., Simonassi, S. Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social. Prohistoria

Badaloni, Laura (2015) Ferrocarriles e ingenieros: Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales en *H-Industri@*, ISSN-e 1851-703X, ISSN 1853-550X, Vol. 9, N°.

16,9, págs. 1-12.

Badaloni, Laura (2016) Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. *Revista de historia industrial*, ISSN 1132-7200, N°. 63 , págs. 133-160.

Balbuena, Yamila y Nazar, Mariana (2011) Archivos e investigación. Reflexiones en torno a las posibilidades de indagación de las relaciones de género en los archivos. Anuario N°22. Escuela de Historia. Facultad de Humanidades y Artes, UNR.

Ballesteros Doncel, Esmeralda (2003) La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857- 1962. En *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo*, eds. Carmen Sarasúa y Lina Gálvez. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 335-354.

Ballesteros Doncel, Esmeralda (2013) “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”, XI Congreso Español de Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Complutense de Madrid, 10-12 de julio de 2013.

Barrancos, D. (2007). *Mujeres en la sociedad argentina. Una historia de cinco siglos*. Sudamericana.

Basualdo, Victoria (2010) “Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina. Una mirada de largo plazo, desde sus orígenes hasta la actualidad”, En: *Desarrollo económico, clase trabajadora y luchas sociales en la Argentina contemporánea*, IEC-CONADU, Buenos Aires Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/iec-conadu/20130228034037/Desarrollo-economico.pdf>

Belini, Claudio y Korol, Juan Carlos (2012) *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

Benedetti, Alejandro (2002) *Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998)*. Realidad Económica. Buenos Aires, IADC, N° 185.

Bjerg, María (2019) *Lazos rotos: la inmigración, el matrimonio y las emociones en la Argentina entre los siglos XIX y XX*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes. Libro digital, EPUB - (Convergencia)

Bjerg, María (2019) *El cuaderno azul, el perro de peluche y la flor de trencadís. Una reflexión sobre la cultura material, las emociones y la migración*. Pasado Abierto. Revista del CEHis. N°9. Mar del Plata.

Bjerg, María (2012) EL viaje de los niños. Inmigración, Infancia y Memoria en la Argentina de la Segunda Posguerra, Buenos Aires, Edhasa.

Bergesio, L.; Golovanevsky, L. (2010) Ferroviarios y Zapleros en Jujuy: De la seguridad social a la inestabilidad laboral. Revista de estudios regionales y mercado de trabajo (6), 7-41.

Bergesio, L.; Golovanevsky, L. (2011) Cuando los ferroviarios perdieron el tren. Estudio comparativo de los efectos socio-laborales del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en dos regiones de Jujuy. 10º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo (ASET). Buenos Aires.

Blanco, María Beatriz (2009). La formación para el trabajo en Tucumán a comienzos del siglo XX. Ponencia presentada en las Segundas Jornadas nacionales de Historia Social.

Blanco, María Beatriz; Abril, María de Las Mercedes (2014) De cómo funcionó el Ferrocarril Central Norte Argentino durante los años de 1920; Universidad Nacional de La Matanza. Departamento de Ciencias Económicas; RINCE; 5; 9; 11-2014; 1-7

Bonaudo, Marta (2008) Otra vez la «fantasmática» historia regional. En: S. Bandieri, G. Blanco y M. Blanco (coords.), Las escalas de la historia comparada, Buenos Aires, Miño y Dávila, tomo 2: Empresa y empresarios. La cuestión regional.

Caruso, Laura (2020) La fiesta y la comunidad: el carnaval en el barrio obrero del Puerto de Buenos Aires a comienzos del siglo XX. Revista de Estudios Sociales y Marítimos; Lugar: Mar del Plata, p. 233 – 264.

Brandolini, Carolina (2016) Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993, en Vega, Natalia; Alonso, Luciano (comp.) (2016) Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina. María Muratore Ediciones. Santa Fe.

Camarero, Hernán, Pozzi, Pablo, Schneider, Alejandro (2001) “Eppur si muove. De la realidad a la conceptualización en el estudio de la clase obrera argentina”; en: Taller. Revista de Sociedad, Cultura y Política. Vol. VI, N°16. Buenos Aires: Asociación de Estudios de Cultura y Sociedad, julio, págs. 190 a 214.

Caldo, Paula y Sandra Fernández (2008) “Sobre el sentido de lo social: asociacionismo y sociabilidad. Un breve balance”, en Fernández, Sandra, Videla, Oscar (comps.) Ciudad oblicua. Aproximaciones a temas e intérpretes de la entreguerra rosarina, Rosario, La Quinta Pata & Camino Ediciones, 220p., pp. 145- 151.

Campillo, Fabiola (2000) El trabajo doméstico no remunerado en la economía. *Nómadas* (Col), no. 12, núm. 12, pp. 98-115. Universidad Central Bogotá, Colombia.

Carrasco, Cristina (1992) El trabajo de las mujeres: producción y reproducción (Algunas notas para su reconceptualización). *Cuadernos de Economía*, vol. 20 95-109. Recuperado de https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/5639/34170_7.pdf?sequence=1

Castillo, Fernando (2012) “Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina” Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18529910004>

Cena, Juan Carlos (1998) *El Guardapalabras. Memorias de un ferroviario*. Ed. La Rosa Blindada.

Cena, Juan Carlos (2008) *El Ferrocidio*. Ed. La Rosa Blindada.

Cena, Juan Carlos (2009) *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires, Ed. La Nave de los Locos.

Contestí, Jorge (2009) *La República que perdió el tren. Análisis y proyecto para refundar los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Grupo Editor del Encuentro.

Corsi, María del Rosario (2021) Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989-1995). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 18, pp. 355-383.

Damín, Nicolás y Aldao, Joaquín (Comp.) (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

D´Antonio, Débora (2000) Representaciones de género en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-1936. *Historia de las mujeres en la Argentina*. Siglo XX. Tomo II. Buenos Aires.

D´Antonio, Débora (2016) Los Consejos De Guerra Durante La Última Dictadura Militar Argentina (1976–1983). *Iberoamericana. Nordic Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 45(1), pp.19–36.

D´Antonio, Débora y Andrea Andújar (2020) Chicas como tú. Género, clase y trabajo en la Argentina reciente: un balance desde la historia social. *Revista Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*; Lugar: Ciudad Autónoma de Buenos Aires; vol. VIII p. 93 - 110

D´Antonio, Débora y Ludmila Scheinkman (2015) Una aproximación desde los estudios de género al análisis de los trabajadores, el movimiento obrero y las izquierdas.

Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda; Lugar: CABA; .vol. 4 p. 9 – 14.

De las Heras, Beatriz (2015) Fotografiando el presente, conservando Historia. La fotografía como fuente de memoria para el estudio de la Historia. Aporte metodológico. Recuperado de <https://tiempopresenterevhist.wordpress.com/category/numero-3/>

De Marco, Miguel Angel (h) (2003) Carlos Sylvestre Bagnis en la gobernación de Santa Fe. La formación y dinámica de su equipo de colaboradores y la renuncia de los intransigentes: 1958-1959. Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe; Lugar: Santa Fe; p. 149 – 182 Recuperado de: <http://www.jpeh.ceride.gov.ar/publinumeroseistres.htm>

De Marco, Miguel Angel (h) (2012) El Concejo Federal de Inversiones. Juan Quilici su primer presidente y los orígenes de las propuestas universitarias de integración regional y coordinación del desarrollo. Épocas, Revista de Historia; Lugar: Buenos Aires; vol. 1 p. 109 - 148

Devoto, Eduardo A. (2013) La imagen como documento histórico-didáctico: algunas reflexiones a partir de la fotografía. Revista de Educación recuperado de https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/r_educ/issue/view/35

Dicósimo, Daniel y Silvia Simonassi (comp.) (2011) Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social. Prohistoria Ediciones.

Doyon, Louise (1977) Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955) En Desarrollo Económico Vol. 17, No. 67. pp. 437-473.

Doyon, Louise (2006) Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955, Buenos Aires, Siglo XXI Ed. iberoamericana;

Doyon, LouiseM.(1984) La Organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955. Desarrollo Económico. Vol. XXIV N° 94.

D'Uva, Florencia (2019) Trabajadores y afectos en clave histórica. Una mirada desde la historia social con perspectiva de género. Anuario del Instituto de Historia Argentina, 19 (1), e085.

D'Uva, Florencia (2019) Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. Revista Estudios del ISHIR, recuperado de <http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/1009/1119>

D'Uva, Florencia y Palermo, Silvana (2015) "Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX" en Archivos del movimiento obrero y la izquierda. Año IV, N°7, septiembre. Buenos Aires: Gráfica SanMartín.

Federici, Silvia (2010) Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria. Tinta limón, Buenos Aires.

Federici, Silvia (2012) Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, producción y lucha feminista. Nueva York, PM Press – CommonNotions.

Fernández, Sandra y María Paula Polimene (2017) Historia regional: agenda y resultados recientes. Rosario. Prohistoria Ediciones.

Fernández, Sandra (2008) "El revés de la trama: contextos y problemas de la historia regional y local", disponible en http://www.estudioshistoricos.org/edicion_1/sandra-fernandez.pdf

Fernández, Sandra (comp.) (2007) Más allá del territorio. La historia regional y local como problema: Discusiones, balances y proyecciones, Rosario, Prohistoria.

Ferrari, Mónica (2007) El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. En: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, Número 12, pp. 170 a 200

Filiberti, Beatriz L. (2010) El desarrollismo argentino. Algunas ideas en torno a un pensamiento y una práctica. En: Giani, Juan 200 años construyendo la nación. 1ed. Rosario. Paso de los libres.

Flores, Murilo (2007) La identidad cultural del territorio como base de una estrategia de desarrollo sostenible. Revista Opera, núm. 7, pp. 35-54. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, Colombia.

Frassa, Juliana (2007) El papel de los saberes productivos en las trayectorias empresariales frente a un contexto de transformación. En Revista Questión Vol. 1, Núm. 16 Disponible en <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/456>

Freund, Gisele, (2001) La fotografía como documento social. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Giussani, O. (1990). Cumpleaños de mi ciudad. San Cristóbal. Edición propia.

Giussani, O. (1989). Nuestros primeros cien años. San Cristóbal. Edición propia.

Giussani, O. (1995). San Cristóbal: Puerta del Norte Santafesino. San Cristóbal. Edición propia.

Godoy, Solange (2022) La otra cara del ferrocarril. Género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias. Tesis de Doctorado. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales/Universidad Nacional de San Martín

Godoy, Solange (2020) El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964). *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, pp. 168 – 202.

Gonzalez, Alba (2020) Pueblo Liebig: del trabajo de la carne al trabajo de la memoria. En Lobato, Mirta (2020) Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación. Ed. Prometeo. Buenos Aires.

González, Luis (1999) Pueblo en vilo. México, FCE.

Gordillo, Gastón (2018). Los escombros del progreso, Buenos Aires, Siglo XXI.

Gordillo, Mónica (2004) Reforma del Estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991. *Entre pasados*, N°26, pp. 85-104.

Gutiérrez, Florencia (2020) Consumo, protesta y comunidad laboral: usos e implicancias del espacio azucarero. Tucumán durante el primer peronismo. *Estudios del ISHIR*; Lugar: Rosario; vol. 26 p. 1 – 25.

Grele, Ronald (1989) “La historia y sus lenguajes en la entrevista de historia oral; quién contesta a las preguntas de quién y por qué”, en *Historia y Fuente Oral*, 20, 3, pp 63-83.

Halbwachs, M. (2004 [1925]). Los marcos sociales de la memoria. Barcelona, Antrophos.

Hobsbawm, Eric (1987). El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera. Barcelona, Crítica.

Iramain, L. y Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistorica*, 39, e021 Recuperado de <https://doi.org/10.24215/18521606e021>

James, Daniel (2014) Doña María. Historia de vida, memoria e identidad política. Buenos Aires Manatíal.

James, Daniel (2006) Resistencia e Integración. El Peronismo y la clase trabajadora Argentina, 1946-1976, Siglo XXI Ed.

Klubock, Thomas (1995) “Hombres y mujeres en el Teniente. La construcción de género y clase en la minería chilena del cobre, 1904-1951”. Lorena Godoy [et al.].

Santiago. SUR: CEDEM, (SantiagoInversiones Ñipaco) Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-75852.html>

Kossov, Boris (2001) Fotografía e Historia. Colección Biblioteca de la mirada. Ed. La Marca. Buenos Aires.

Lagunas, Cecilia y Mariano Ramos (2007) Patrimonio y cultura de las mujeres. Jerarquías y espacios de género en museos locales de generación popular y en institutos oficiales nacionales. La Aljaba Segunda época, Volumen XI.

Lescano, Andrea (2013). Estado y modernidad como configuradores de la construcción de pertenencia comunitaria. Tesis de grado inédita. Santa Fe: UNL

Lopez, Susana, Mónica Gatica, Gonzalo Perez Álvarez (2008) “Son errores que tuvimos que pasar para después en un futuro no volverlos a hacer”. La experiencia de Jaime, un ex trabajador de YPF. En: Pasquali, Laura (2008) (comp.) Historia social e historia oral. Experiencias en la historia reciente de Argentina y América Latina.

Lobato, Mirta ed. (2020) Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación. Prometeo. Buenos Aires.

Lobato, Mirta Zaida (2019) *Infancias Argentinas*, Buenos Aires, Edhasa.

Lobato, Mirta Zaida (2005) Cuando las mujeres reinaban. Belleza, Virtud y Poder en la Argentina del siglo XX, Editorial Biblos, Buenos Aires.

Lobato, Mirta (2001). La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970), Prometeo Libros Entrepasados, Buenos Aires.

Lobato, Mirta (1988). *El "taylorismo" en la gran industria exportadora argentina: 1907-1945*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

López, Mario y Waddell, Jorge (Comp.) (2007) Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires. Ed. Lumiere S.A.

Llobet, Valeria (2013) Pensar la infancia desde América Latina: un estado de la cuestión Ciudad Autónoma de Buenos Aires. CLACSO.

Lucita, Eduardo (1999) La patria en el Riel. Un siglo de Lucha de los trabajadores ferroviarios. Ed. Del Pensamiento Nacional

McCallum, Stephanie (2018) Los fierros tienen memoria: materialidad y memoria en el sistema ferroviario, en Ana Ramos, Carolina Crespo y María Alma Tozzini (dir.) Memorias en lucha. Editorial UNRN, Viedma. Disponible en <https://books.openedition.org/eunrn/208?lang=es>

Macor, D. y Tcach, C. (2002) La invención del Peronismo en el interior del país. Ed. UNL, 2003; Torre, Juan Carlos “Los años Peronistas (1943-1955)” Tomo 8, Nueva Historia Argentina. Ed. Sudamericana. Buenos Aires.

Mastrángelo, Mariana (2006) Cultura y política en la Argentina: los comunistas en la huelga de 1929 en San Francisco, una ciudad del interior de Córdoba, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires/Editorial Imago Mundi.

Mengascini, Hugo (2008) Conflictos y huelgas ferroviarias durante el período peronista. El caso de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1946-1955). Ponencia presentada en las 3ras. Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el siglo XX. CISH, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP.

Muller, Alberto (2018) La cuestión ferroviaria en la Argentina. Ed. Biblos.

Murmis, M. y Portantiero, JC. (1984) Estudios sobre los orígenes del Peronismo, Siglo XXI. Buenos Aires.

Nazar, Mariana (2005). Sobre las políticas de la memoria. X Jornadas Interescuelas/ Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Necoechea Gracia, Gerardo y Pablo Pozzi (2008) Cuentame cómo fue. Introducción a la historia oral. Buenos Aires. Imago Mundi.

Necoechea Gracia, Gerardo (2022) De lo justo y la injusticia en las huelgas de la insurgencia obrera en México, 1965-1983. Viviana Bravo Vargas; Mariana Mastrángelo (2022) (coord.) La izquierda en movimiento: clase trabajadora y luchas populares en América Latina: siglos XX y XXI. Buenos Aires: CLACSO (Colección Grupos de Trabajo)

Ortega, Fernando (2019) En “vías” opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina. En Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX), comps. Javier Vidal Olivares y Teresita Gómez. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.

Ortega, Fernando (2015). El funcionamiento de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) Ponencia presentada en las Terceras Jornadas de Historia Económica. Memorias, México, Asociación Mexicana de Historia Económica, Universidad Autónoma de Sinaloa.

Palermo, Hernán M (2017). La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero. Buenos Aires: Biblos. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0Bx9poZSnGQ5ZaURUZEd0bEdvZEE/view>

Palermo, Hernán M. (2012) Cadenas de oro negro en el esplendor y ocaso de YPF. Editorial Antropofagia, Buenos Aires. Disponible en: <https://docs.google.com/file/d/0B3aNWsaTldMgSzkyb1pfNFl6V1U/edit?pli=1>

Palermo, Silvana (2021) Expectativas y desengaños: La carrera laboral en los Ferrocarriles Argentinos de comienzos del siglo XX. En, Queirolo, Graciela y Zárata, Soledad (2021) Camino al ejercicio profesional: Trabajo y género en Argentina y Chile (siglos XIX y XX). Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Palermo, Silvana (2020) Pueblo chico, mundo grande: familia, protesta y cultura en una localidad ferroviaria del norte argentino (Tafí Viejo, Tucumán, 1900-1920). Estudios del ISHiR, 26, 2020.

Palermo, Silvana (2007) ¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917; en Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina.

Palermo, Silvana (2015) La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado H-industri@, Año 9, Nro. 16, <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/>.

Palermo, Silvana (2006) Elite técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910), Estudios Sociales, año XVI, nro. 30, pp. 9-42.

Pasquali, Laura (2008) Historia oral del pasado reciente: observaciones y revaluaciones en los relatos de las y los militantes socialistas. En: Pasquali, Laura (2008) Historia social e historia oral. Experiencias en la historia reciente de Argentina y América latina. Rosario, Homo Sapiens.

Pasquali, Laura (2006) "La provincia en conflicto: transformaciones económicas, fracaso político y resistencia social. 1966-1976"; En: Videla, Oscar (dir.) El siglo XX. Problemas Sociales, Políticas de Estado y Economías Regionales (1912-1976); Tomo 9 de Barrera, Darío (dir.); Nueva Historia de Santa Fe, Prohistoria y La Capital, Rosario.

Pasquali, Laura (2008). Historia social e historia oral. Experiencias en la historia reciente de Argentina y América Latina. Rosario, Argentina: Homo Sapiens.

Pasquali, Laura (2014) “Más allá de la entrevista. Consideraciones sobre el uso de fuentes orales en la investigación histórica”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, Puesto en línea el 26 noviembre 2014. URL: <http://nuevomundo.revues.org/67400>

Paúl, Oscar (1998). Los ferrocarriles en la vida de Laguna Paiva. Ponencia presentada en III Congreso de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Historia y Perspectiva. Santa Fe.

Paúl, Oscar (2001) La declaración de ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen, en Imprenta Lux S.A. Santa Fe.

Paúl, Oscar (2015) Fundación y desarrollo de Laguna Paiva, Segunda Ed. Imprenta LUX. Santa Fe.

Paúl, Oscar (2017) El desarrollo de Laguna Paiva entre 1958 y 1987. Ed. Laffitte. Buenos Aires.

Pistola, Juliana (2009). El ferrocarril como un eje material y simbólico en la mirada Citybellina. En H-industri@ Año 3. Nro. 5.

Pita, Valeria, Gil Lozano, Fernanda, Ini, Maria Gabriela (2020) Historia de las Mujeres en Argentina, Siglo XX. Taurus. Buenos Aires.

Pons Anaclét y Justo Serna (2007) “Más cerca, más denso. La historia local y sus metáforas”. En: Fernández, Sandra (comp.) Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones, Rosario, Prohistoria.

Pontoriero, Esteban (2015) Estado de excepción y contrainsurgencia: el Plan CONINTES y la militarización de la seguridad interna en la Argentina (1958-1962). Revista Digital Contenciosa, Santa Fe; p. 1 – 16. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/ojs/index.php/Contenciosa/article/view/5080>

Portelli, Alessandro (2004) El uso de la entrevista en la historia oral. Anuario N° 20 de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, UNR. 2003/2004.

Portelli, Alessandro (1989) "Historia y memoria: la muerte de Luigi Trastulli", en Historia y Fuente Oral, núm. 1, pp. 5-33 [Barcelona]

Pozzi, Pablo (1988) Oposición obrera a la dictadura (1976-1982) Buenos Aires. Contrapunto.

Pozzi, Pablo (2008) Historia oral: repensar la historia. En: Necoechea Gracia, Gerardo y Pablo Pozzi (2008) Cuéntame cómo fue. Introducción a la historia oral. Buenos Aires. Imago Mundi.

Pozzi, Pablo y Alejandro Schneider (2000) Los setentistas. Izquierda y clase obrera: 1969-1976. Ed. Eudeba. Buenos Aires.

Pozzi, Pablo (2018) Los misterios de la historia. Perspectivas del oficio del historiador. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires.

Queirolo, Graciela (2008) El mundo de las empleadas administrativas: Perfiles laborales y carreras individuales (Buenos Aires, 1920-1940). En Trabajos y Comunicaciones, N° 34.

Queirolo, Graciela (2020) La máquina de escribir, las relaciones de género y el trabajo administrativo (Buenos Aires, primera mitad del siglo XX). H-industri@ 27: 113-124.

Queirolo, Graciela (2020) Mujeres que trabajan. Labores femeninas, Estado y sindicatos (Buenos Aires, 1910-1960). Colección La Argentina Peronista. Grupo editor Universitario. Buenos Aires.

Reati, Atilio (2006) Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX. Municipalidad de Rosario, UNR Editora.

Regalsky, Andrés (2007) Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914 RIIM Revista de Instituciones, Ideas y Mercados (Libertas nueva época); vol. XXIV p. 171 – 213. Buenos Aires

Regalsky, Andrés y Elena Salerno (2008) En los comienzos de la empresa pública argentina: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930. Investigaciones de Historia Económica .Madrid. p. 107 – 136.

Rodriguez Enriquez, Corina (2019) Trabajo de cuidados y trabajo asalariado: desarmando nudos de reproducción de desigualdad. Revista Theomai. Buenos Aires. p. 78 – 99.

Rodriguez Enriquez, Corina (2012) La cuestión del cuidado ¿el eslabón perdido del análisis económico? Revista de la Cepal, Santiago. p. 23 - 36

Romero, José Luis (2008 [1988]). Capítulo I. El concepto de vida histórica (pp. 13-24). En La vida histórica. Siglo XXI.

Rougier, Marcelo (Comp.) (2013) Estudios sobre la industria argentina 2. Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora.

Sagastume, Ana L. (2016). El mundo ferroviario Memorias de trabajadores de Ferrocarriles Argentinos Junín, 1948-1993. Ed. Maipue.

Salas, Ernesto (2006). La Resistencia peronista. La toma del Frigorífico Lisandro de la Torre. Buenos Aires: Altamira.

Salerno, Elena (2020). El final de la primera empresa estatal nacional: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, 1943-1948. Revista Pasado Abierto. Revista del CEHis. N°12. Mar del Plata.

Salerno, Elena (2015). Los ingenieros, la tecnocracia de los Ferrocarriles del Estado. Revista Industria, Año 9, N°16.

Salerno, Elena (2003). Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1901-1928). Documentos de Trabajo. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo. N° 6.

Sarasúa, Carmen y Galvez, Lina (2003) (Eds.) *Mujeres y hombres en los mercados de trabajo ¿privilegios o eficiencia*. Universidad de Alicante, Alicante.

Sauss, Alejandra (2016) ¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin. Argentina, 1962. Revista Transporte y Territorio/15,p.p.369-387. Recuperado de <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2865/2488>

Savage Rodriguez, Danelia (2012) “El género y la economía ¿Cómo explica la economía la desigualdad salarial entre hombres y mujeres?”. En México: desigualdad económica y género. UNAM-PUEG, México DF.

Scheinkman, Ludmila (2021) La fábrica de chocolate: Trabajo, género y edad en la industria del dulce, Buenos Aires 1900-1943.EUDEM. Universidad Nacional de Mar del Plata.

Scheinkman, Ludmila (2020) Presentación: Industria, servicios y género ¿Qué tiene para aportar la perspectiva de género a los estudios sobre historia de la industria y los servicios? H-Industria@; Lugar: CABA; vol. 27 p. 109 - 111

Scheinkman, Ludmila (2019) De la historia política a los estudios de género: la historiografía sobre el mundo del trabajo de la primera mitad del siglo XX en Buenos Aires Trabajo y Sociedad; Lugar: Santiago del Estero; vol. 32 p. 281 - 305

Scheinkman, Ludmila y Verónica Norando (2011) Roles sexuales y lucha de clases. La huelga de las obreras de la casa Gratry, Nueva Pompeya, 1936. "Género" y "clase" en disputa. Revista Razón y Revolución; Lugar: Buenos Aires; p. 65 - 85

Schneider, Alejandro (2005). Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y

peronismo. 1955-1973. Imago Mundi.

Schiavi, Marcos (2009) “Clase obrera y gobierno peronista. El caso de la Huelga metalúrgica de 1954”, Schneider, Alejandro M. (comp.) Trabajadores. Un análisis sobre el accionar de la clase obrera argentina en la segunda mitad del siglo XX., Herramientas Editores, Buenos Aires.

Schvarzer, Jorge (1993) “El proceso de privatizaciones en la Argentina. Implicaciones preliminares sobre sus efectos en la gobernabilidad del sistema” *Realidad Económica* N° 120 CISEA, Buenos Aires.

Schvarzer, Jorge (1999) Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, Argentina.

Schvarzer, Jorge (2007) Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires.

Schwarzstein, Dora (1991) La historia oral, Buenos Aires CEAL.

Scott, Joan (1986) El género: Una categoría útil para el análisis histórico. En: Lamas Marta Compiladora. El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. PUEG, México. 265-302p. Recuperado de:
http://www.egeneros.org.mx/admin/archivos/el_genero_una_categoria.pdf

Scott, Joan (2009) Preguntas no respondidas, en Debate Feminista, Vol. 40.

Sanchez, Matías (2018) Los comunistas en la Unión Ferroviaria 1955-1968. Ed. Biblos.

Sikkink, Kathryn (2009) El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek. Siglo XXI Editora.

Simonassi, Silvia (2010) El desarrollo industrial en debate: gobierno desarrollista y sector industrial en la provincia de Santa Fe, 1958-1962, en Estudios sobre la industria argentina. Políticas de promoción y estrategias empresariales. Tomo 2, Marcelo Rougier (dir.). Lenguaje Claro, Buenos Aires: 51-76.

Simonassi, Silvia (2016) Los industriales ante el frondicismo: corporaciones, capital extranjero y desarrollo industrial. Gran Rosario, 1958-1962. Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, AÑO VII, N° 7. Recuperado de:
<http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2016/03/Simonassi.pdf>

Simonassi, Silvia y Daniel Dicósimo (comp.) (2018) Trabajadores y sindicatos en Latinoamérica. Imago Mundi.

Sosa Martos, Alberto (2014) Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Tafí Viejo (Tucumán - Argentina), Revista História Oral e História do Tempo Presente v. 17, n. 1, Recuperado de <http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=305&path%5B%5D=pdf>

Sosa Martos, Alberto Oscar (2017) Entre la escuela y el taller: Una relación perdurable en la memoria de los obreros ferroviarios taficeños; Haro Agustín; Revista Historia Para Todos; 5; 6-2017; 72-83

Stanley, Jo (2002) Incluir los sentimientos: darse a conocer a uno mismo a través del testimonio político personal. Revista Taller, vol 6 n°18. Asociación de Estudios de Cultura y Sociedad, Buenos Aires, p.135-155.

Tartarini, Jorge (2016) Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio, En: Labor&Engenho, Campinas[SP]Brasil,v.10,n.2,p.180-190.

Tartarini, Jorge (2000) Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires. Ed. Colihue.

Thompson, Edward P. (1978) La formación de la clase trabajadora en Inglaterra. Barcelona, Ed. Guadarrama.

Urtizberea, Iñaki Arrieta (2017) El género en el patrimonio cultural. Bilbao. Universidad del País Vasco

Vidal Olivares, Javier y Teresita Gómez (2018) (comps.) Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX), Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.

Villena López, J. (1998), “Conocimiento, calificación y experiencia: la exclusión de los trabajadores mayores en los procesos de innovación y la pérdida de la memoria colectiva”, en Castillo J. J. y Villena J. (1998), Ergonomía: conceptos y métodos, Madrid, Editorial Complutense.

Vogelmann, Verónica y Silvia Simonassi (2020) “Condiciones de vida y trabajo, métodos de lucha y cotidianidad durante las huelgas de trabajadores municipales en contextos de racionalización: Rosario (1955-1962)”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 17, pp. 120-149.

Waddell, Jorge (2007) Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas, En: Schvarzer, Jorge (2007) Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940 1a ed. - Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Williams, Raymond (1980) *Marxismo y Literatura*. Barcelona, Ed. Península

Womack, John (2007) *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Fondo de Cultura Económica, México.

Zysman, A., y Arata, N. (2006). Recorridos conceptuales en torno a la articulación educación-trabajo. *Anales De La Educación Común*, 2(5), 76-85.

Recuperado a partir de <https://cendie.abc.gob.ar/revistas/index.php/revistaanales/article/view/324>