



Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 14 - Número 18 - Enero de 2021 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989-1995)

Along the roads of life on the train. Victoria's railroad community, Buenos Aires,] during privatization times (1989- 1995)

María del Rosario Corsi*

Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina.

Correo electrónico: mr.corsi@yahoo.com.ar

* Profesora de Historia por el Instituto Superior del profesorado Joaquín. V. González. Maestranda en Historia por la Universidad Nacional de General Sarmiento (Argentina). mr.corsi@yahoo.com.ar



Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989-1995)

Along the roads of life on the train. Victoria's railroad community, Buenos Aires,] during privatization times (1989- 1995)

María del Rosario Corsi*

Recibido: 9 de septiembre 2020

Aceptado: 17 de noviembre 2020

Resumen

Este escrito explora de qué manera los trabajadores vinculados al ferrocarril reconfiguraron sus lazos de pertenencia en la comunidad ferroviaria de Victoria, en la provincia de Buenos Aires, frente a la profundización del modelo neoliberal. Se trató de un momento en el que se impusieron despidos masivos, jubilaciones anticipadas y el cierre de ramales y galpones que colocaron en situación crítica la actividad ferroviaria, aquella alrededor de la cual cientos de hombres y mujeres habían edificado sus vidas. Inscripto en la historia social y sus cruces con la perspectiva de género, este trabajo abordará el estudio de diversos aspectos y dimensiones de la vida de esa comunidad que se vuelven relevantes para comprender ese complejo pasado. En especial, se detendrá en el análisis del trabajo ferroviario, las instancias de confrontación con las patronales y las relaciones de sociabilidad gestadas durante el tiempo libre buscando desentrañar qué nociones mantuvieron unidos a los miembros de la comunidad en tiempos de la concesión de los ferrocarriles a empresas privadas, pero también qué tensiones y disputas formaron parte de las experiencias de lucha de ese sector de la clase trabajadora en ese entonces.

Palabras clave: clase obrera - género - comunidad - ferroviarios

Abstract

This academic paper explores how the workers have shaped their belonging ties in Victoria's Railroad community facing the deep advance of the neo liberalism model advance. This means that, in a context where massive dismissals, early retirements and the closing of hundreds of railroad branches and warehouses prevail, have triggered a critic situation for the railroad activity in which hundreds of men and women had built their lives. Therefore, I will present several aspects that for this paper – enrolled in social history and gender perspective- became relevant. Those are: the process of the railway work, amusement moments and finally the confrontation instances with the employer's management.

About these questions I propose to figure out what sort of ideas made kept together themes community members, but also what kind of tensions and disputes have been part of the experiences in the current working class struggle.

Key words: working class – gender – community - railway worker

* Profesora de Historia por el Instituto Superior del profesorado Joaquín. V. González. Maestranda en Historia por la Universidad Nacional de General Sarmiento (Argentina). mr.corsi@yahoo.com.ar



Introducción

Los años que iniciaron la década del noventa fueron convulsionados para los trabajadores ferroviarios. La sanción de las leyes de Emergencia Económica y de Reforma del Estado en agosto de 1989 había establecido el marco legal para la privatización de los servicios públicos, incluyendo el transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros. Para los primeros meses del año siguiente, el gobierno nacional tenía previsto dar comienzo a este proceso, para lo cual necesitaría debilitar o reducir al máximo toda posible reacción de los trabajadores afectados por el ambicioso plan de privatizaciones. Los ferroviarios formaban parte de este tablero imaginable. Entre febrero y marzo de 1991, la clase trabajadora ligada al ferrocarril protagonizó una contienda cuya duración y alcance geográfico fue sumamente relevante, especialmente para la comunidad bonaerense de Victoria. Alrededor de un sistema ferroviario conformado por múltiples oficios, ritmos de trabajo y por una estructura distribuida en un abanico de territorialidades que alcanzaba toda la Argentina, hombres y mujeres hicieron una huelga para defender aquello sobre lo que habían edificado sus vidas y sentían que estaban perdiendo.

El presente escrito explora de qué manera los trabajadores vinculados al ferrocarril reconfiguraron sus lazos de pertenencia en la comunidad ferroviaria de Victoria frente a la profundización del modelo neoliberal. En especial, se detiene en los primeros años de la década de 1990, cuando tuvo lugar el inicio del concesionamiento de las líneas férreas a manos privadas, proceso que se caracterizó por concretar despidos masivos, jubilaciones anticipadas y el cierre de ramales y galpones que colocaron en una situación crítica a la actividad ferroviaria.

Victoria, cuyo origen se retrotrae a finales del siglo XIX, es la tercera localidad del partido de San Fernando, ubicado en la zona norte de la provincia de Buenos Aires. Por el sur limita con el partido de San Isidro; hacia el norte, con Tigre y por el este, con el río Luján. Actualmente forma parte de la línea del ferrocarril Bartolomé Mitre, trayecto que nace de la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y finaliza en Tigre, destacándose por ser el único ramal que transporta pasajeros de la zona norte a la urbe porteña. Si bien se conformó a partir del emplazamiento de los talleres ferroviarios, únicos



galpones de reparación de locomotoras de toda la línea, Victoria como comunidad se fue forjando al ritmo de la presencia y las vivencias de cientos de trabajadores y trabajadoras, algunos nacidos en la Argentina y otros de procedencia europea, mayoritariamente italianos.

¿De qué manera la comunidad participó en la huelga? ¿Qué estrategias y prácticas de lucha desarrollaron los hombres y mujeres que, vinculados a la actividad ferroviaria, vivían dentro de sus límites? ¿Qué nociones de género gravitaron en esas prácticas? Estos son algunos de los interrogantes que este trabajo se preocupa por responder asumiendo la centralidad que tiene el concepto de comunidad para examinar el pasado de la clase trabajadora ferroviaria.

En general, la comunidad ha sido definida como un asentamiento ubicado dentro de límites más o menos precisos, habitados por personas que construyen lazos o sentidos de pertenencia a partir de su lugar de residencia o por estar vinculadas a una actividad productiva vista como central en la existencia de tal espacio. En particular, las comunidades ligadas a algún tipo de producción específica fueron indagadas como el resultado de las dinámicas y las lógicas del capital destinado a la explotación de la misma. Este trabajo asume una mirada diferente entendiendo que una comunidad, independientemente de las voluntades, las directivas y aspiraciones empresariales, es el resultado de un proceso dinámico y conflictivo que, enmarcado bajo específicas relaciones de dominación, tuvo a las y los trabajadores como protagonistas en el marco de experiencias que dieron lugar a negociaciones, pero también abiertos y velados enfrentamientos de clase [Andújar 2015]. En tal sentido, Victoria es una comunidad ferroviaria nacida no solo de las intenciones de la empresa británica que decidió invertir en el tendido ferroviario de la zona norte de la provincia de Buenos Aires sino, y sobre todo, de los esfuerzos de hombres y mujeres que crearon lazos, sentidos de pertenencia, obtuvieron el sustento económico trabajando para ferrocarril, se pelearon entre sí, se divirtieron y compartieron una cotidianeidad.¹ Situar este estudio en la comunidad

¹En 1891 la firma británica denominada Ferrocarril Central Argentino obtuvo la transferencia de la concesión que originalmente poseía el Ferrocarril del Norte y comenzó con la edificación de la línea que desde San Fernando llegaría hasta la localidad de Pergamino, provincia de Buenos Aires [Scialpini 2016].



permite comprender de manera más completa la huelga que esos hombres y mujeres desataron en 1991 dando cuenta que el paro se hizo en el taller y en las vías. Pero también traspasó los límites del espacio laboral para ubicarse en las calles, en las plazas y en los barrios de esa comunidad, trascendiendo incluso las directivas de las dirigencias gremiales de los trabajadores del riel. Fueron los sentidos compartidos sobre ser ferroviario, en el interior de la familia y del barrio, lo que permitió que esta protesta perviviera durante 45 días y tuviera un relativo éxito para los trabajadores.

Existe una literatura de corte académico y testimonial que se ha abocado al estudio de la privatización y sus efectos en la comunidad ferroviaria y en el sistema de transporte [Martinez 2016; Jolly 2015; Felder 2009]. Dentro de ese universo, algunas investigaciones han explorado las reacciones obreras indagando lo actuado por las organizaciones sindicales y las demandas de los trabajadores [Gordillo 2004; Méndez y Urcelay 2015]. Otra serie de trabajos, situados en un enfoque regional, dieron cuenta de los efectos de la privatización en las comunidades ferroviarias, específicamente en aquellas que tuvieron grandes talleres de reparación de locomotoras [Sosa Martos 2014; Agostini y Brandolini 2016; Sagastume 2016]. Este escrito se ampara en sus aportes, pero su pretensión es reponer para la comprensión de ese pasado la dinámica de la protesta en términos generizados, examinando entonces cómo las relaciones e identidades de género incidieron en su desarrollo. Por ello retoma las investigaciones que han analizado el lugar de la familia y los sentidos de masculinidad ferroviaria para los inicios del siglo XX [D'Uva y Palermo 2015; Palermo 2007, 2016].

Inscrito en la perspectiva de la historia social y los estudios de género, este trabajo sostiene como hipótesis que en la huelga ferroviaria gravitaron unos lazos comunitarios que, edificados a partir de una experiencia de clase sexuada, posibilitaron no sólo la consolidación de un colectivo de trabajadores y trabajadoras que pudo sostenerla en el tiempo. También permitieron sobreponerse a las propias dirigencias gremiales al acudir a recursos sociales situados en el marco de la cotidianeidad de esa comunidad. En su argumentación interpretativa, recurre a la revisión de un acervo documental variado y heterogéneo, compuesto por fuentes escritas como prensa política partidaria, periódicos comerciales de tirada nacional, documentación estatal y gremial. Pero,



fundamentalmente, acude al análisis de fuentes orales construidas a partir de entrevistas con trabajadores ferroviarios, sus familiares, y con vecinos y vecinas de Victoria.

Este análisis se despliega en dos apartados. El primero reconstruye la historia de la comunidad de Victoria reponiendo las experiencias de los trabajadores ferroviarios y sus familias, la manera en que fueron edificando diversos espacios vitales y redes de vecindad y confianza, sus ámbitos de trabajo y los de diversión, con sus conflictos, acuerdos y negociaciones. El segundo examina la huelga ferroviaria de 1991 contra la privatización de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, buscando comprender de qué manera se pensaron estrategias de lucha, qué lugar ocuparon las mujeres y las familias obreras en ella y cómo reconfiguraron lazos comunitarios en un contexto en donde se ponía en cuestionamiento la actividad ferroviaria.

1. Victoria y su mundo ferroviario

“Cuando sonaba la campana y todos los ferroviarios salían del galpón, mi mamá me hacía salir a la puerta de casa para que los saludara, sea amable y así consiguiera un marido. Cuando yo era chica casarte con un ferroviario daba prestigio”.² Así comenzó su relato Guillermina, una mujer de ochenta años de edad que nació y creció en la casa de sus abuelos, inmigrantes portugueses que fueron los primeros en construir una vivienda enfrente de los talleres de locomotoras de Victoria. Sus palabras denotan la proximidad entre su casa y los galpones. Pero además, permiten advertir algo de lo que significaba ser ferroviario para esa comunidad y sobre todo, para las mujeres que la integraban. ¿Por qué su madre pretendía que cumpliera con ciertos rituales femeninos y así casarla con un ferroviario y no con otro trabajador? ¿Qué cosas aspiraba para su hija o suponía que el matrimonio con un ferroviario del taller le podría brindar?

Para mediados del siglo XX, cuando Guillermina era una jovencita, tener un trabajo en el ferrocarril significaba contar con un buen salario, conseguir pases de tren gratuitos, obtener una vivienda otorgada por la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, acceder a la canasta escolar para los y las niñas de las familias y en el verano, ir a las colonias de

² Entrevista de la autora a Guillermina, Victoria, julio 2016.



vacaciones infantiles, o conseguir la asistencia médica en el hospital ferroviario. A estas condiciones materiales se sumaban otras simbólicas que apuntalaban sentimientos de orgullo y dignidad amparados en un mundo de trabajo que había sido durante mucho tiempo considerado de vanguardia y central en la historia del movimiento obrero [Palermo 2016].³La Fraternidad, el gremio de maquinistas, o la Unión Ferroviaria, gremio que organizaba a la mayoría de la fuerza laboral de los trabajadores del riel, habían gravitado intensamente en la vida política nacional a lo largo del siglo XX. Por tanto, conseguir un trabajo en el ferrocarril significaba integrarse a una empresa pública que, a su vez, garantizaba el acceso a bienes materiales y simbólicos sumamente valorados en la vida cotidiana, y obtener reconocimiento social por parte de otros varones y mujeres de la comunidad, como dejaba entrever lo dicho por la mamá de Guillermina. El centro de esa comunidad era, en varios sentidos, la estación ferroviaria de Victoria. En ella se forjaron los lazos de cotidianidad entre los trabajadores, vecinos, vecinas, comerciantes y diversos colectivos que la integraron. En el día a día, todos transitaban la estación, ya sea para ir a trabajar en la línea, ingresar al galpón o para ir hacer las compras a la zona comercial que se encontraba atravesando los andenes.

El origen de la estación se remonta al año 1891, época en la que se había construido el edificio central de dos pisos, acompañado de pasajes subterráneos y una pequeña boletería externa prefabricada en madera. Luego, siguiendo el estilo de una arquitectura civil británica, se agregaron un puente peatonal de hierro fundido, destacado por tener motivos decorativos, y la cabina de señales de ladrillos. Tal emprendimiento inmobiliario se había establecido cuando a fines del siglo XIX empresarios británicos decidieron construir una red ferroviaria que uniera San Fernando con Pergamino, pueblo localizado en la provincia de Buenos Aires. El propósito de ese proyecto era conectar una línea urbana con su vía principal que era la del trayecto Rosario-Córdoba. De ese modo no solo se podría transportar cargas sino también pasajeros en competencia con la empresa del ferrocarril de Buenos Aires.

³ Acudo en estos argumentos a la formulación de Raymond Williams (2000) sobre estructuras de sentir.



Por otro lado, en las proximidades de la estación, se erigieron los galpones de reparación de locomotoras. Con un kilómetro y medio de extensión y delimitados por enormes muros que circunvalaban el predio en que se encontraban, se convirtieron en el símbolo de la actividad ferroviaria en la provincia de Buenos Aires. Fue alrededor de esos espacios donde hombres y mujeres se instalaron, construyeron sus viviendas, establecieron ritmos de trabajo y trazaron espacios y actividades para el vivir cotidiano. Así se destacaron los Bianchi, que se dedicaron al negocio de comida, especialmente las pastas; los Gastaldi, quienes iniciaron la confección de los primeros trajes y luego hicieron múltiples prendas para los maquinistas o los Salinas, aquellos que tuvieron la distribución de diarios y levantaron un puesto que aún sobrevive en la estación. En otras palabras, Victoria, año tras año, fue expandiéndose a la luz de la vida de sus trabajadores quienes conformaron un mercado de trabajo en ascenso.

Fue recién hacia el año 1946 cuando se produjo un cambio en la administración y explotación ferroviaria. Poco tiempo después de asumir el gobierno Juan Domingo Perón, los ferrocarriles pasaron a ser propiedad del Estado a través de la compañía Ferrocarriles Argentinos, condición que se mantuvo hasta 1995. Como parte de ese proceso de estatización, la red ferroviaria en la que se encontraba la comunidad de Victoria pasó a integrar la línea Bartolomé Mitre, cuyo trayecto nace de la estación Retiro y finaliza en Tigre, destacándose hasta la actualidad por ser el ramal que mayor cantidad de pasajeros de la zona norte de la provincia transporta hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Pese a los diversos embates por concretar la privatización, tal como sucedió durante el gobierno de Arturo Frondizi y plan Larkin, proyecto que hacia 1961 propuso el cierre de cientos de ramales y vías, los ferrocarriles continuaron bajo la administración estatal hasta el año 1995. Fue en este último período, específicamente bajo el primer gobierno de Carlos Saúl Menem (1989-1995), cuando se completó el proceso de concesión del servicio ferroviario de trenes de pasajeros por medio de la sanción de las leyes de Emergencia Económica y de Reforma del Estado. Este marco legal incidió en la organización del trabajo ferroviario, y en gran medida, afectó a la vida de los miembros de la comunidad.



Hacer un breve recorrido por el centro de la ciudad de Victoria permite ir directamente al pasado de esa comunidad que se identificaba como ferroviaria. La calle principal adoquinada, que antiguamente se llamó Obreros, cercada de árboles de tilo y de casas al estilo chorizo, conduce a un inmenso galpón de reparación de locomotoras cuyas puertas aún conservan la campana que indicaba a los trabajadores el horario de ingreso al taller. Recorrer esa avenida que en los años cuarenta del siglo pasado tomó el nombre de Simón de Iriondo, es transitar la arteria principal de la comunidad pues a lo largo de toda su extensión se encuentran espacios que están cargados de una intensa presencia ferroviaria, observable en la localización de la casa de los guardabarreras, la torre de control de los maquinistas, la palanca del señalero, la sede de los sindicatos La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. También están aquellos lugares a los que iban cotidianamente la mayoría de los vecinos de Victoria. El centro cultural Martinelli, lugar que originariamente funcionó como feria de productos comestibles y luego se convirtió en biblioteca popular -en donde hombres y mujeres en los años noventa accedieron a cursos de computación, talleres de escritura y obras de teatro-, el club social y de fomento de Victoria, que fue fundado en los límites de la estación del ferrocarril pero que por su crecimiento se trasladó cerca del sindicato la Unión Ferroviaria y, por último, la iglesia Nuestra Señora de la Guardia que desde 1930 acrecentó su influencia en la comunidad a través de la fundación de escuelas y asilos congregando a cientos de fieles en las fiestas patronales.

Si bien como dice un fragmento del poema tradicional de Victoria “hasta el día de la raza se festejaba en la estación” [Scialpini 2016], existían otros lugares en donde la mayoría de sus habitantes se juntaban. Uno de ellos es la plaza Dorrego que desde su fundación en 1932, invitaba a pasar el tiempo libre e intercambiar información entre los vecinos. Al estar cerca de la seccional del sindicato y escuela de maquinistas La Fraternidad, la plaza se volvió un lugar de encuentro donde los afiliados compartían charlas personales antes de ir al gremio. Frases como “y ahí nos fumábamos un puchito” o “si la plaza hablara de besos...”, eran habituales en los testimonios de los trabajadores.

En la comunidad se constituyó una zona denominada por sus habitantes “Victoria ferroviaria”. Fue la primera en poblarse y recibió ese nombre porque es el espacio que se encuentra en los alrededores de la infraestructura ferroviaria, vías, estación, torre de



maquinistas, galpones. En ella también construyeron lazos de cordialidad y nociones de vecindad que perduraron en el tiempo. Claudio, un ex trabajador ferroviario y yerno de Guillermina, contaba que:

Antes de entrar a Ferrocarriles Argentinos era operario de una papelera y siempre trabajaba en el turno de la mañana. Entonces, aprovechaba la sirena del galpón coche para despertarme, sabía que cuando sonaba la sirena eran las seis de la mañana y me tenía que apurar. Crecí con esos horarios a las seis entraban los ferroviarios y las tres se iban del taller. Mi viejo me llevó varias veces a conocer los galpones, eran una cosa impresionante, tornos enormes, taladros, herramientas de todo tipo y color, pero... después se fue perdiendo, va o se robaron todo eso.⁴

Como se expresa en el relato, vida y ritmo de trabajo estaban mancomunados, tan unidos que pautaban los ritmos de la cotidianeidad: el levantarse con la sirena, saber cuándo el padre salía del trabajo e iba a la casa, acompañarlo al galpón y acceder a sus herramientas. Además, algunos vecinos contaron que en los días de lluvia a los niños se les permitía ingresar por los galpones para que pudieran asistir a la escuela pues las calles aledañas se inundaban e impedían la circulación. Y en ocasiones, servían para recoger apuestas pues parece ser que algunas veces por semana se retiraban de los agujeros de las paredes de los talleres los papeles con los números que escribían los trabajadores para apostar. Ello demuestra que en Victoria se tejieron lazos que también definían en buena medida el ser ferroviario que tanto añoraba la madre de Guillermina como esposo para su hija.

Estas relaciones gestadas al interior de la comunidad se pusieron en juego en el lugar específico de trabajo. Lejos de ser homogéneo, este marcaba distinciones por edades, tareas, jerarquías y por las distintas nociones de masculinidad que se asociaban a esas diferencias. Mayoritariamente masculina, esa fuerza laboral se componía de varones que trabajaban en reparación de motores, mantenimiento interno, acopio de repuestos, ensamblaje de material importado de los trenes dentro de los galpones. Entre las secciones que allí existían se destacaban las de pinturería, carpintería, chapería, tapicería, motores diesel, mecanizado de piezas, electricidad. Esta vastedad y variedad de labores determinó

⁴ Entrevista de la autora a Claudio, Victoria, julio 2016.



que los galpones se construyeran en extensas hectáreas de terrenos en los que fueron instaladas, según el nombre que le pusieron los propios trabajadores, las bóvedas para el almacenaje de repuestos.

La jerarquía que dominaba a los puestos de trabajo tenía en su cima al jefe de taller. Era el encargado de saber todo lo que sucedía en las instalaciones, lo que implicaba resolver cualquier tipo de inconveniente con el personal. Luego se encontraba el capataz de cada sección, quien debía no solo debía controlar la distribución del trabajo sino también enseñar el oficio de la especialidad que supervisaba. Por debajo de estos cargos estaban los operarios, trabajadores que contaban con saberes técnicos aprendidos o bien en los mismos talleres o a partir de una formación especializada recibida antes del ingreso al galpón. De esa forma, los ferroviarios se convertían en torneros, herreros, letristas, cerrajeros, carpinteros, pintores, albañiles o remachadores, entre otros, conviviendo así en un mismo espacio múltiples oficios con sus respectivas obligaciones. Aún así, esa convivencia distaba de ser armónica. O al menos, no era la armonía que transmitía el RITO, el reglamento interno técnico operativo creado con la fundación de Ferrocarriles Argentinos, destinado a estipular los pasos a seguir ante eventuales accidentes o situaciones que deparara el funcionamiento cotidiano de los trenes. De acuerdo con Alberto, ex encargado de la sección de pinturería:

Yo me había recibido de la escuela como técnico electromecánico y mi viejo me hizo entrar a los talleres. Para él era importante que fuera ferroviario y bueno... lo acepté. Me levantaba a las cinco de la mañana. Nunca me voy a olvidar mi primer día de laburo, cuando entré al taller y ahí estaban, muchos tipos de cincuenta años repletos de grasa levantando fierros pesadísimos. Eran tipos que no entendían de tecnología, ellos solo usaban las manos. A mí me gastaban porque era un pendejo al que le gustaba lo electrónico, lo que hoy se conoce como programación. Y pobre mi vieja, ella sí que laburó porque estuvo una semana quitándome las manchas del mameluco y yo un mes para sacarme la grasa de las uñas.⁵

Este relato da cuenta de las diferencias generacionales en el galpón y cómo cobraban cuerpo a través de las distintas formaciones de los trabajadores. Los ferroviarios mayores,

⁵ Entrevista de la autora a Alberto, Victoria, 15 de junio de 2016



los "viejos", eran los que sabían de mecánica, los que conocían todo lo relacionado con el uso manual de lo férreo, los que se engrasaban hasta las uñas. En cambio, eran los jóvenes como Alberto los que, formados en una escuela técnica para obtener el título de especialista electromecánico, parecían ser los que avivaron algunos resquemores entre los trabajadores ferroviarios. En otras palabras, dentro del taller, varones de diversas edades compitieron por cuestiones vinculadas a sus trayectorias y saberes. Tener estos conocimientos significaba que un varón adquiriera un tipo aprendizaje y con él un oficio específico dentro del proceso de trabajo. Pero según el puesto conseguido, variaba la posibilidad de concretar una carrera laboral, el acceso a un gremio que garantizara beneficios para la vida cotidiana y asociado a esto, un tipo de masculinidad que reivindicaba ciertas capacidades, tales como las que se ponían en juego con el manejo de una locomotora.

Ser conductor de tren en Victoria era algo sumamente importante que conllevaba múltiples responsabilidades. El maquinista era el sujeto que se encontraba a cargo de la dirección general del tren, tenía la obligación de conocer el manejo completo de la locomotora, debía estudiar la parte mecánica y, además, hacer las maniobras indicadas para controlarla. Para conocer todo eso contaban con un espacio de especialización que era la escuela para la formación de maquinistas. Desde el sindicato se concretó una experiencia pedagógica basada en un entramado de saberes que se hilvanaron alrededor del proceso de trabajo ferroviario. Aunque esos conocimientos, a diferencia de cualquier otro, tuvieron la particularidad de que fueron transmitidos entre generaciones, se fueron re-inventando con los avances técnicos que modificaban la materialidad del trabajo y formaron parte de la identidad de un grupo sindicalizado: los fraternales [Puiggrós 2009]. Estas diferencias cobraron relevancia, se volvieron mucho más visibles y adquirieron diferentes fisonomías en las instancias de conflictos laborales, en los espacios de diversión y hasta en las propias familias. Sobre ellas se conformó una masculinidad orgullosa de un saber y de un oficio aprendido que le permitía al varón ferroviario ser proveedor del hogar y, además, poseer cierto prestigio en la comunidad.

El relato de Alberto también da cuenta de la existencia de una familia ferroviaria replegando a su única figura femenina, la madre, a la esfera de lo doméstico. Sin embargo,



las mujeres en la comunidad de Victoria conformaron un grupo heterogéneo pues aunque existieron aquellas que abocaron sus vidas a las tareas de cuidado y reproducción familiar, también estaban las que trabajaban en el ferrocarril; algunas se involucraron en la vida política de la comunidad, otras en actividades relativas al tiempo libre y la diversión en los diferentes barrios de la localidad. Como lo dijo Olga, una de las secretarias de las oficinas de la línea Mitre, “Nosotras manejábamos el tren pero desde los papeles”.⁶ Aunque la mayoría de las mujeres cumplieron una función administrativa, pues varios varones reconocen que al momento de cobrar sus sueldos o firmar planillas se encontraban con ellas, eso no les quitaba relevancia en las tareas que proporcionaban para el sistema ferroviario. Tampoco a las esposas de los varones del riel pues ellas también conocían al detalle el proceso de trabajo y participaban en una vida gremial ferroviaria. Todas estas cuestiones podían advertirse en los espacios y en el uso de tiempo de ocio, pues allí es donde se jugaban los lazos comunitarios. Los partidos de fútbol en el club Victoria y Tigre, los cócteles en el café el Molinillo [nombre que adquirió por encontrarse cerca de la estación], ir a ver una película en el cine La Familia, las fiestas de casamiento en la sede de la Unión Ferroviaria o las jornadas de carnaval se convirtieron en las instancias claves. Son estas últimas las que permiten reconocer la dinámica que adquirieron los sentidos de pertenencia, tal como lo demuestra el estudio de Laura Caruso [2019] que proporciona algunas pistas sobre por qué y cómo abordar el proceso de carnaval en una comunidad obrera.

Desde principios del siglo XX en Victoria se llevaron a cabo las celebraciones del carnaval. Los tórridos veranos marcaban que era el momento justo para disfrazarse, desnudarse, comprar espuma o jugar con baldes de agua. Aunque las fiestas se desarrollaban a partir de la segunda semana del mes de febrero y duraban cuatro días consecutivos, poder concretarlas requería de una ardua preparación previa. Algunos relatos de los vecinos dan cuenta que a partir de diciembre ya se escuchaba en sus casas el sonido del bombo que marcaba los ensayos de la comparsa. A eso se sumaban las reuniones destinadas a la confección de las carrozas y los disfraces que año a año competían para lucirse ante el público. Si bien hacia una época más reciente el gobierno

⁶ Entrevista de la autora a Olga, Victoria, julio 2016.



municipal reconoció esos esfuerzos y en forma de subsidio colaboró con las fiestas, a principios de los años noventa el dinero era recolectado por todos los vecinos de Victoria y hasta la cochería, aquella que garantizaba los servicios fúnebres de la comunidad, prestaba sus autos para el desfile.

El carnaval estaba compuesto por las murgas en las calles y las reuniones, o veladas, en el club de fútbol Tigre y de fomento Victoria. Los desfiles eran marchas en las que los varones, y desde fines de los años 1980 también mujeres y niños y niñas, iban disfrazados recorriendo la ciudad al ritmo del bombo. La marcha se iniciaba en la calle Simón de Iriondo, lugar donde se localizan los galpones ferroviarios, avanzaba algunas cuadras hasta detenerse en las cinco esquinas puesto allí reside la intersección de las calles Simón de Iriondo, Santa Marina y la avenida Juan Domingo Perón y se encuentra la zona comercial de Victoria. En ella están los kioscos, bares, paradas de los colectivos y una amplia estación de servicio. En todo ese recorrido los hombres y las mujeres se posicionaban de mayor a menor estatura. Portando banderas y al ritmo de la música bailaban, cantaban y tiraban espuma. También era el momento en que vecinos de otros barrios, como Villa Crisol o Villa Piñeyro, podían asistir. De esta forma lo expresó Claudio:

“Lo que me acuerdo de los carnavales es que era una fiesta. Había espuma, disfraces bombos, por ejemplo cuando yo era chico me disfracé de Batman, creo que mi vieja tiene la foto jaja [risas]. Pero después [hacia los noventa] se armaban líos venían los barras [los de Tigre] de abajo de la Uruguay y se daban, pegan a todos y molestaban a las familias. A eso sumado los travestis... ¡Sí los Dandys de Victoria jaja [risas]!”

7

A lo largo del siglo XX, a medida que Victoria fue creciendo, se conformaron distintos barrios. Hacia el oeste de las vías se afincó una población de menores recursos que se denominó como la "zona pobre de Victoria", integrada por los barrios Villa Crisol y Villa Piñeyro. Desde la avenida Perón hacia el Río de la Plata se establecieron las familias más adineradas, propietarias de extensos terrenos y casonas. Las palabras de Claudio, cuando asocia a los hombres que hacen disturbios con los procedentes de la calle Uruguay [Villa

⁷ Entrevista de la autora a Claudio, Victoria, octubre 2016.



Crisol], vuelven visibles algunas disputas mostrando que los momentos de diversión no borran las diferencias barriales que, en general, están atravesadas por fuertes intereses de clase. A su vez, Claudio no solo toma distancia de aquellas personas de otros barrios sino de las mismas travestis ya que considera esas presencias en el carnaval como una humorada y, de alguna manera, pretende hacer valer su hombría. En otras palabras, él se posiciona como ferroviario, varón y habitante de Victoria centro.

Sin embargo, en el verano de 1991 el carnaval fue interrumpido porque los trabajadores emprendieron una huelga. Ese mes con sus días previstos para la diversión, el ocio y disfrute, se había postergado. Era el momento en el que varones y mujeres salieron a la calle, pero no en pos de una fiesta sino para defender ante el gobierno lo que habían aprendido a lo largo de sus vidas: ser parte de una comunidad ferroviaria.

2. La olla como en la vida se comparte en las vías: huelga ferroviaria febrero 1991

Un día me puse a ver el programa de Neustadt porque había hecho un especial sobre la huelga y el ferrocarril y me acuerdo que en ese nos dio con un caño [...] Me jodió ver eso en la tele porque yo sí trabajaba bien y él nos trataba como vagos.⁸

Con esas palabras, Hugo, un ferroviario de Victoria y partícipe de la huelga del año 1991, recordaba de qué manera ciertos medios de comunicación habían presentado a los trabajadores durante la contienda. Específicamente, él hacía referencia al programa *Tiempo Nuevo* que bajo la conducción del periodista Bernado Neustadt se había convertido en uno de los pilares fundamentales del discurso mediático favorable a las privatizaciones. En ese preciso discurso se puso en cuestionamiento la dignidad de los trabajadores ferroviarios y su prestigio, aquellas representaciones con las que Claudio, Guillermina, Mónica y Olga entre otras personas habían crecido en la comunidad de Victoria. El honor de ser ferroviario estaba siendo fuertemente cuestionado por las ideas de vagancia e ineficiencia y por la difusión de la imagen de un tren como un tipo de servicio deficitario para el país. Pero, de alguna manera, al sostener que él trabajaba bien daba cierto crédito a las palabras del periodista y buscaba diferenciarse de aquellos trabajadores que no cumplían con sus obligaciones. Quiénes eran estos últimos, no estaba

⁸ Entrevista realizada por la autora a Hugo, Victoria, abril 2017.



claro. Neustadt, al posicionarlos a todos en un mismo lugar, realizaba una generalización que a Hugo, con su orgullo de trabajador del riel, le molestó mucho. Pero ese orgullo y la defensa de su puesto de trabajo lo animaron al paro en esos tiempos de carnaval.

Desde su asunción como primer mandatario, Carlos Menem tuvo como objetivo prioritario acelerar el proceso de transferencias de los servicios ferroviarios a la administración privada. Tal transferencia implicaba que el Estado le alquilaba a una empresa los trenes e infraestructura sin perder la propiedad de los bienes, cuestión que hacía de las concesiones una modalidad de privatización diferente a las que se habían proyectado en otros servicios públicos [Martinez 2016]. Para ello, el Estado no sólo se comprometía en clasificar la red ferroviaria entre ramales rentables, medianamente rentables o deficientes. Además, asumía la obligación de concretar previamente la reducción del plantel del personal de Ferrocarriles Argentinos [Felder 2000]. El gobierno justificaba estas medidas sosteniendo que de ese modo revertiría la imagen negativa del servicio ferroviario y lo volvería más atractivo para potenciales inversores privados. A fin de operativizarlas, los primeros días del año 1990 el presidente firmó los Decretos N° 44/1990, 45/1990 y 46/1990, en los cuales aprobaba la transferencia de mil quinientos trabajadores a la Dirección General Impositiva, el licenciamiento obligatorio de aquellos ferroviarios que cumplieran la edad jubilatoria y el despido de mil quinientas personas que ocuparan cargos de dirección en la empresa respectivamente.⁹

Ante este panorama, el 14 de febrero de 1991 los trabajadores ferroviarios declararon una huelga que se extendería por todo el país y que se prolongaría por un mes y medio, hasta el 22 de marzo. El motivo que desencadenó la protesta fue el anuncio del despido de treinta ferroviarios que habían participado de un paro unos días antes, el 5 de febrero, exigiendo una recomposición salarial. Ante las urgencias generadas por esta situación, los ferroviarios de diversas comunidades acudieron a las seccionales de sus sindicatos y, convocando a una asamblea sin el aval de sus dirigentes y sin que ellos estuvieran presentes, decidieron la paralización de los servicios [Cena 2012]. Desde el primer

⁹ El 1/11/1989 el presidente había firmado el Decreto N° 666/1989 que disponía la ejecución de las Concesiones Integrales de Explotación y la descentralización del control del servicio ferroviario limitando el aporte del tesoro nacional para solventarlo.



momento no se prestaron servicios suburbanos en las líneas Roca, Sarmiento y San Martín. En la línea Mitre no funcionó el ramal Retiro-Tigre. Las únicas líneas que mantenían la circulación de los trenes eran las líneas Belgrano y Urquiza. Cuando la huelga iniciaba su segundo día, el Ministerio de Trabajo la declaró ilegal amparándose en el Decreto N°2184/1990 que incluía al transporte como servicio esencial e impedía, por tanto, su interrupción total o parcial. De tal modo, la empresa quedó habilitada a tomar medidas disciplinarias. Los telegramas de cesantías comenzaron a llegar por cientos.¹⁰ Fue así que para los trabajadores de Victoria y sus familias, ese verano ya no sería tiempo de vacaciones, de ir a los lugares que solían visitar con los pasajes gratuitos de tren y lo ahorrado en el año. Ese verano los tendría en otras calles, con las temperaturas altas de una lucha que prometía varios desafíos. El principal era el de contrarrestar los ataques de sus adversarios, lo que exigió poner en práctica múltiples estrategias. Si bien algunos de esos opositores se presentaban de forma directa, otros lo hacían de manera más solapada, difundiendo ideas que desprestigiaban la protesta y el sentido del trabajo ferroviario.

El principal contrincante era el gobierno. A través de frases tales como “ramal que para ramal que cierra” o “en la Argentina se acabaron las huelgas por tiempo indeterminado”, el presidente Carlos Menem amenazaba públicamente a los trabajadores ferroviarios con el despido.¹¹ A su vez, avaló la decisión de la empresa de poner en circulación trenes con personal jubilado. Esta medida contradecía una disposición del reglamento específico de la Ley 11.544 para el personal del Ferrocarriles Argentinos que estipulaba el adelantamiento de la jubilación para los maquinistas a la edad de 55 años en función del desgaste que este trabajo provocaba. En otras palabras, el gobierno atacaba uno de los principios claves en la organización del trabajo del maquinista: el de prever que la edad avanzada deterioraba las habilidades requeridas para la conducción de trenes porque podía poner en riesgo la vida de los pasajeros.

El Poder Ejecutivo Nacional puso en marcha otra medida para vulnerar la huelga: convocar a representantes del servicio de colectivos, modalidad de transporte que

¹⁰A cuatro días de iniciarse la huelga el número de cesantes era de 150. “Todo en vía muerta”, *Diario Popular*, 18 de febrero de 1991.

¹¹*La Nación*, 5 de marzo de 1991.



competía con el servicio ferroviario. Menem se reunió con el Secretario General de la Unión de Tranviarios Automotor, sindicato que agrupa a los trabajadores de la rama de transporte colectivo [buses, tranvías y trolebuses] y subterráneo, para arribar a un arreglo de la paritaria del sector. A partir de ese acuerdo, que se concretó a los pocos días [Lucita 1999], la Unión Tranviarios Automotor resolvió no adherir a la protesta ferroviaria a pesar de reconocer la legitimidad de las demandas que la desencadenaron. De ese modo, el gobierno logró garantizar la circulación de micros frente a la paralización de los trenes, situación denunciada públicamente por los trabajadores ferroviarios quienes insistieron en la presencia en toda el área metropolitana de ómnibus ilegales.¹²

A esta ofensiva gubernamental se sumaron, como lo expuso Hugo, la campaña opositora a la contienda llevada adelante por ciertos medios de comunicación, demostrando su capacidad para reforzar opiniones e instalar temas de la agenda política [Gamarnik 2009]. Las editoriales de diversos diarios de tirada nacional como *Clarín*, *La Nación*, *Popular*, a la hora de relatar el devenir de la huelga, solían recurrir a frases como “las estaciones continúan desiertas”, “la amarga espera”, “atrapados sin salida, todos en vía muerta, los usuarios sueñan que pase el tren o al rescate”. Así construyeron un discurso en donde situaban a los pasajeros como rehenes de la huelga y a sí mismos como portavoces de los intereses de esas “víctimas” del conflicto.¹³ A través de la difusión de una imagen que asociaba al trabajador ferroviario a la vagancia y funcional a un sistema deficitario para la Nación, los medios buscaron deslegitimar la lucha obrera.

Ante esta compleja y conflictiva trama es preciso preguntarse qué postura tomaron los sindicatos del riel. La respuesta no es sencilla ni unívoca porque en principio, las dirigencias nacionales no tuvieron una posición homogénea. Tampoco hubo una única postura dentro de cada gremio pues algunas seccionales se movieron autárquicamente respecto de las decisiones de las conducciones centrales. La dirigencia nacional de la Unión Ferroviaria, el sindicato que nucleaba a los trabajadores de líneas y talleres, prefirió, en un primer momento, focalizarse en las negociaciones salariales y confeccionar un plan de lucha cuya puesta en práctica quedaría para el momento en que el gobierno

¹² Ver la editorial titulada “Micros truchos en Constitución” del diario *Clarín* del 19 de febrero de 1991.

¹³ Ver las editoriales de los diarios *La Nación* del día 18 de febrero de 1991.



comenzara con el cierre de los ramales [Gordillo 2004]. Ya avanzado el conflicto, la dirigencia anunció que el reclamo salarial era legítimo, pero calificó a la huelga como inorgánica y anárquica, advirtiendo que representaba el peor camino para los trabajadores.¹⁴ Algunas seccionales no acataron tal lineamiento y se mantuvieron en el paro. En La Fraternidad, el gremio de maquinistas, el panorama también era complejo. Aunque sus principales dirigentes insistían en llevar adelante la negociación con el gobierno, la mayoría de sus seccionales adhirieron al paro.¹⁵ Los delegados recurrieron a herramientas utilizadas previamente para mantener la protesta. En especial, reactivaron la Intersindical de Bases Ferroviarias, una organización formada en 1989 que agrupaba a distintos delegados de la Unión Ferroviaria, La Fraternidad, Señaleros y la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos -los cuatro sindicatos del riel-. Desde esa estructura gremial se buscó la movilización de los ferroviarios que, además, contaron con el apoyo de algunos partidos de izquierda, como el Movimiento al Socialismo, de filiación trotskista, y el Partido Comunista de la Argentina.

En Victoria, las secciones de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad se plegaron a la huelga poniendo en juego y a su favor su presencia en la vida comunitaria para conseguir el apoyo a la medida de fuerza. Los vínculos de vecindad y camaradería reforzados en fiestas y kermeses animadas por ambos nucleamientos sindicales, su participación en actividades deportivas y en los carnavales, emergieron con fuerza en el momento del conflicto. De hecho, posibilitaron que los trabajadores y sus familias se reunieran, planificaran y votaran cada medida de lucha manteniendo su autonomía ante las dirigencias nacionales respectivas, cuestión que implicó un enorme esfuerzo colectivo.

En el desarrollo de la huelga la comunidad de Victoria puso en marcha múltiples estratégicas de lucha. Una de ellas consistió en el corte de las principales avenidas de la comunidad, las calles Simón de Iriondo y Juan Domingo Perón. También por medio de la circulación de alcancías en los semáforos, los trabajadores hicieron colectas que fueron destinadas para los cesanteados y para sostener el conflicto. El lugar elegido no era al azar

¹⁴ *Clarín* 21 de febrero de 1991

¹⁵ Treinta y cinco seccionales del sindicato de Maquinistas adhirieron a la protesta lo que significaba la participación de 3.200 conductores [Pozzi y Schneider 1994].



pues el cruce de esas calles es neurálgico ya que allí se encuentra el centro comercial de Victoria y el límite de las "fronteras" entre el barrio ferroviario y Punta Chica. Así, al ocupar esas calles los ferroviarios aprovecharon la circulación de los turistas que se trasladaban desde la avenida Perón hacia la costa del río a disfrutar del verano para recaudar dinero y a través de ello difundir su punto de vista y las razones que motivaban el conflicto.¹⁶ En efecto, la recolección de dinero en nombre del hambre, la familia y en contra de la privatización implicaba mostrar a los ricos de la zona aledaña la realidad que estaban viviendo como trabajadores. Y, de alguna manera, amortiguar las viejas tensiones que se habían suscitado por el uso de la costanera, disputa que fue desencadenada por las denuncias de los vecinos de Victoria contra la edificación de casas, clubs y restaurantes por parte de los de Punta Chica y de tal modo, la usurpación del espacio público de la ribera [Salas 2001].

El 23 de febrero, a casi 10 días de iniciada, la huelga en Victoria alcanzó un momento crítico. El Ministro de Economía y encargado del proceso de privatización de los servicios, Domingo Cavallo, anunció la clausura preventiva de ciertos talleres y líneas como represalia. Las puertas de los galpones fueron cerradas y puestas bajo custodia policial, dejando a quinientos trabajadores en la calle.¹⁷ Ante este hecho, los ferroviarios decidieron recurrir a las ollas populares, una táctica que basada en discursos sobre la familia, la maternidad y el cuidado, prometía ser capaz de involucrar a toda la comunidad. O al menos, así lo esperaban. Estas ollas fueron ubicadas en las proximidades del galpón. Juan reflexionaba al respecto que:

¡Sí! ¿Me estás hablando de la huelga en la que Menem dijo ramal que para ramal que cierra? ¡Cómo no me voy a acordar! [...] En Victoria se hizo durante fines de febrero hasta marzo del 91 la olla popular cerca de la estación. Todos, de alguna manera u otra, participamos. Mis tíos y primos eran ferroviarios, algunos maquinistas otros estaban como personal en la estación, lo que sé es que antes en el ferrocarril se ganaba bien. Ellos fueron los primeros en tener heladera, televisión, de todo. Y por eso hicieron la huelga yo le presté una olla que hasta el día de hoy lo estamos cargando a mi primo porque la perdió, era una olla de esas caras de marca

¹⁶ Diversos relatos de los ferroviarios en Victoria hicieron hincapié en la circulación de las alcancías en los semáforos en la avenida presidente Perón.

¹⁷ Ver el editorial titulado "Trenes: cierran taller por paro" del diario La Nación del día 23 de febrero de 1991.



conocida y el tarado la dejó en el asentamiento [risas]. Pero sí, en ese momento todos tratamos de ayudarlos porque la olla como en la vida se comparte en las vías.¹⁸

Como lo dijo Juan, en la huelga se reforzaron vínculos de solidaridad entre los trabajadores, las familias y otros vecinos. Pero, además, el asentamiento fue efectivo porque estuvo dispuesto en un espacio en donde todos podían acceder ya que se encontraba a pocas cuadras del centro comercial y también próximo a los galpones. Tal como lo explicaron los trabajadores, allí se podía utilizar la plazoleta del costado de la estación y los bares, los cuales garantizaban el acceso al agua potable o tomarse algún “vinito” que ayudara a distenderse un poco. De todos modos, la infraestructura del asentamiento era precaria, razón por la cual los trabajadores apelaron a la solidaridad de los vecinos para conseguir ollas, cubiertos, vasos o cualquier tipo de elemento que posibilitara preparar el alimento en el lugar. En estos esfuerzos organizativos nada se dejaba librado a la improvisación. Ni siquiera el menú. Los trabajadores debatían en asamblea qué comidas hacer en función de los recursos con los que contaban.¹⁹ El lugar para emplazar las ollas propiciaba la vinculación entre hombres y mujeres, y una práctica que les permitió visibilizar la demanda en torno a la familia porque fue allí, en el día a día del asentamiento, en donde participaron padres, hijos, esposas, tíos, sobrinos.²⁰ Así lo explicó Guillermina:

Para ir a hacer las compras o algún trámite pasaba por donde estaban los ferroviarios porque si no tenía que dar toda la vuelta. Los conocí a todos, muchos eran vecinos míos porque en esta cuadra vivían los motormans: los Gutiérrez [señalando la derecha] los Fernández [Señalando la izquierda], hasta un día le presté una cacerola a una de las chicas que eran re simpáticas.²¹

Tanto para Juan como para Guillermina la olla se presentaba como un elemento en común, un objeto del orden de lo privado que sirve para alimentar un hogar. Pero en este caso contribuía para dar de comer a los trabajadores y sostener una contienda pública. Además,

¹⁸Entrevista de la autora a Juan, San Fernando, noviembre 2019.

¹⁹La forma en que los trabajadores de Victoria narraron la descripción de la olla popular se asemeja a otros relatos de ferroviarios que también habían participado en la huelga, pero en otros espacios [Vecchi 2014].

²⁰ Algunos relatos, como el caso de Miguel un trabajador ferroviario e hijo de un jefe de taller, daban cuenta de la olla popular como espacio de solidaridad obrera en donde se compartían todos los objetos siendo los tappers de plásticos los más importantes para trasladar cosas.

²¹ Entrevista de la autora a Guillermina, Victoria, Julio 2016.



permitía a los vecinos inmiscuirse en ese mundo ferroviario sintiendo que formaban parte de la lucha ya que, como lo dijo Juan en referencia a la huelga, “la olla como en la vida se comparte en las vías”. Pero, además, la olla animaba una presencia femenina que politizaba el rol de cuidadoras de la familia. Las mujeres pudieron relacionarse entre ellas y aportar al sostenimiento de la huelga a través de un rol relativo a tareas del cuidado dentro del hogar. Guillermina reconocía a sus vecinos allí e incluso, a unas chicas a las que les prestó una olla. Ella no explica quiénes eran las “chicas”, ni por qué ni por cuánto tiempo perduró ese vínculo de solidaridad. Lo que sí reconoce es la simpatía que le generaban esas jóvenes, sentimiento que en buena medida sostiene las posibilidades de los lazos de confianza construidos en un determinado momento y que habilitan, como en este caso, acciones colectivas de protesta. También destaca las relaciones de vecindad y el conocimiento que tenía sobre las familias ferroviarias. En suma, las mujeres participaron de los reclamos de la huelga a partir de sus propias experiencias, politizando en el ámbito público lo que solían hacer en el privado, poniendo en escena sus conocimientos de vecindad y sus sentimientos. Pero también, sus propios intereses de clase porque la precariedad del salario obrero y la pérdida de la fuente de trabajo ponía en peligro la continuidad de la familia ferroviaria. Sin embargo, que las mujeres y los trabajadores recurrieran a la idea de familia no resulta ser algo librado al azar, sino que tuvo un propósito específico en la contienda. Pues hablar en nombre de la familia, si bien puede aparentar cierta unidad creada a partir del afecto lejos se encuentra de ser un agente con intereses unificados. La familia es un terreno de lucha en donde se disputan los distintos intereses de sus miembros basados en la construcción social de la diferencia sexual y biológica [Andújar 2014]. De alguna manera, para los trabajadores hablar en su nombre servía para mostrar una imagen de poder ante un adversario que se presentaba como imponente. Sobre la familia Miguel, un ferroviario de Victoria, dijo lo siguiente:

Tu papá era tornero, vos ibas a ser tornero. Lo hacías aunque no te gustara, como fue mi caso que un día mi tío me llevó hacer las prácticas como aprendiz en el taller a los dieciséis años y de ahí no salí más. Lo que pasa es que llegó un momento que no era redituable entrar al ferrocarril. No convenía, apenas nos alcanzaba para vivir y cualquier padre no iba a querer eso para el futuro de su hijo... ¿no? .²²

²²Entrevista de la autora a Miguel, Victoria, marzo 2018.



Como lo advierte su relato, la crisis económica y el bajo salario eran los problemas prioritarios de la época. A eso se sumaba el riesgo de que la privatización quebrara los lazos de parentesco en el reclutamiento del personal de transporte, pues esta era la crítica más contundente contra las empresas de servicios estatales [Jacquillat 1989]. Y al ser las mujeres las que desde la fundación del ferrocarril, a fines del siglo XIX, habían provisto al sistema ferroviario de trabajadores, tenían legitimidad para que la comunidad las vinculara con la demanda en torno a la familia. Pero tal reclamo era parte de las estrategias obreras no solo para buscar cierto poder en una batalla simbólica que estaban enfrentando contra el gobierno y los medios sino también para consolidar lazos de pertenencia entre ellos mismos. En ese devenir, apelaron a un nosotros, incluyendo a mujeres y niños, y aunaron intereses entre personas con experiencias de vida y de trabajo dispares dentro del heterogéneo sistema ferroviario, desde capataces de vías y obras hasta maquinistas. Para mantener la huelga, proceso que implica un gran esfuerzo colectivo, era importante que los trabajadores estuvieran y se mostraran como un colectivo unido ante aquellas personas que tenían valiosos recursos para su sostenimiento. Comerciantes, usuarios, legisladores, agrupaciones políticas, podían brindar apoyo material y simbólico a un conflicto que llevaba varias semanas y prometía extenderse aún más. Por tanto, la cuestión se tornaba comunitaria, sin que esas presencias quedarán libres de jerarquías en las miradas masculinas.

Si para Guillermina las mujeres estuvieron allí, ocupando los espacios públicos, desde la mirada de los varones esas presencias solo estuvieron vinculadas con las relaciones matrimoniales. Eran sus esposas y compañeras quienes preparaban la comida en las ollas, participaban de los grupos de convencimiento utilizando recursos propios de su sexo, cantaban en las marchas a Plaza de Mayo, portaban carteles [Vecchi 2014]. Sin embargo, los recuerdos de Jorge permiten advertir otras presencias y actuaciones:

Cuando Victoria decidió continuar con el paro sabíamos, como muchos otros compañeros, que le teníamos que meter garras a la recolección de fondos entonces llevamos a esposas e hijos, porque no había sueldo y la lista de cesantes crecía. Entonces, en las esquinas de Simón de Iriondo se hizo una olla popular. Ahí estaban las mujeres, pero de las que más me acuerdo fueron las que venían de la izquierda.²³

²³ Entrevista de la autora a Jorge, Victoria, noviembre 2018



En su recuerdo, las esposas y los niños carecían de iniciativa política propia o autónoma: estaban allí porque los ferroviarios así lo habían decidido como táctica. Pero otras mujeres sí contaban con eso: eran “las de izquierda”, motivo por el cual él las recuerda. Pertenecer a una organización de izquierdas implicaba difundir ideas contrarias a los capitalistas y sus gobiernos, buscar una nueva dirección combativa y antiburocrática de la clase obrera capaz de confrontar y quebrar el statu quo del sistema de dominación.²⁴ Esas mujeres de izquierda se imprimieron en el recuerdo de Jorge porque rompieron el molde de aquellas a las que él esperaba encontrar. Seguramente, se distinguieron de otro grupo de mujeres por sus discursos, por su manera de vestir y de estar, vinculadas a partidos que habían apoyado la confrontación.

A pesar de que a lo largo de la contienda la comunidad ferroviaria buscó defender la dignidad del trabajador ferroviario apelando a ciertas nociones de familia, eso no impidió que se librasen otro tipo de conflictos. Uno de ellos estuvo vinculado con las representaciones gremiales de los mismos trabajadores. Horacio, un ex trabajador mecánico de los galpones de Victoria, dijo:

La pelea entre los sindicatos es histórica, la Unión Ferroviaria al tener más afiliados como los boleteros, guardas, trabajadores del taller, los de vías y obras y otros, marca una diferencia abismal en cuanto a la organización interna y la magnitud frente a La Fraternidad. Somos muchos los que formamos parte de ese gremio. Pero no se puede negar que los maquinistas en el momento de hacer una huelga tienen la ventaja de decidir de forma rápida la paralización del servicio. No manejan, no sale un tren, no sale nadie, te paran todo aunque nosotros no estemos de acuerdo. En cambio, uno de la Unión debe convencer a muchos empleados para hacer el paro y la decisión pasa por todos.²⁵

En su relato sitúa una disputa entre los sindicatos ferroviarios de larga data. Y ello se vio reflejado en el mismo proceso de lucha pues a pesar de que la sede de cada gremio estaba a una cuadra de distancia, los trabajadores hicieron asambleas diferentes. A su vez, desde los fraternales se emitieron frases tales: “nosotros estamos en condiciones de exigir la discusión del salario porque tenemos el 70% de las seccionales paradas. Vayan ustedes,

²⁴*Prensa Obrera*, 1 de mayo de 1991.

²⁵Entrevista de la autora a Horacio, Victoria, septiembre 2015.



paren a la Unión y eso les dará la posibilidad de plantearle a la Empresa la misma exigencia” [Lucita 1999]. Estas palabras se explicitaron durante una votación sobre la continuidad del conflicto frente a la presión del Poder Ejecutivo. Es decir, en los momentos críticos en los que se debían tomar decisiones importantes, los trabajadores mostraban las diferencias entre sus representaciones gremiales y sus oficios. Por ejemplo, como lo dijo Horacio, uno de los afiliados a la Unión Ferroviaria, los maquinistas desde La Fraternidad fueron más decididos en la contienda, pues hicieron de sus capacidades para conducir las locomotoras un recurso valioso en las instancias de lucha ya que su adhesión a la protesta implicaba automáticamente la paralización del servicio. O, por los menos, ellos sostuvieron que sin sus saberes la locomotora quedaba inmovilizada lo que se convertía en los hacedores de una estrategia de lucha que beneficiaba al resto de los trabajadores ferroviarios.

Sin embargo, en otras etapas de la huelga, esas diferencias tendieron a diluirse o al menos, a pasar a un segundo plano. Por ejemplo, en las marchas al centro de la ciudad de Buenos Aires. Así lo explicó Jorge:

Primero estaban las reuniones en la seccional, en Simón de Iriondo, ahí se hacían las asambleas y compartíamos lo que pasaba en otros lugares después levantábamos todo, agarrábamos el bombo y nos íbamos en caravana a capital. Participamos en Plaza de Mayo. Obvio que alguno se quedaba hacer el aguante acá.²⁶

Tal como lo contó el mecánico de los galpones, la decisión de ir a la Plaza de Mayo se volvía un hecho relevante ya que era la instancia en donde los ferroviarios de Victoria se juntaban con los de otras territorialidades y, además, con trabajadores de otras ramas. Así ocurrió en la marcha que se desarrolló el día 26 de febrero, en la que también participaron los trabajadores telefónicos quienes habían desatado un año antes una huelga contra la privatización de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, conflicto en el que fueron derrotados pero que había convertido en antecedente de lucha relevante para la clase obrera [Pozzi y Schneider 1994]. Asimismo, ir a Plaza de Mayo sirvió para mostrar las disconformidades en el centro del poder político nacional, buscando el apoyo de algunos legisladores y la solidaridad de otras organizaciones, como por ejemplo, las de derechos

²⁶ Entrevista de la autora a Jorge, Victoria, noviembre 2018.



humanos a través de las Madres de Plazo-Línea Fundadora quienes acercaron sus adhesiones. Pero al ser un evento importante para la comunidad, la decisión de participar estaba precedida de múltiples actividades. Como lo dijo Jorge, primero se establecía la lectura de lo que pasaba con los ferroviarios en otros lugares y luego, se debatía en asamblea la participación y la forma en que se iría a la ciudad capital. La información provenía de un comité general de prensa ubicado en la comunidad de Haedo, desde donde se emitían los comunicados que representaban a los trabajadores en la contienda y se contrarrestaba toda la información de los medios oficiales [Vecchi 2014; Lucita 1999]. Ser parte de esos eventos masivos implicaba un enorme esfuerzo para los trabajadores de Victoria. El movilizarse de la zona norte de la provincia hacia “la capital” en grandes contingentes no era algo fácil de concretar pues la distancia se hacía cuesta arriba. Había que preparar el transporte, los objetos que se iban a mostrar en la marcha y planificar qué trabajadores se quedarían en el asentamiento y en las seccionales de los sindicatos. Si bien no se sabe con exactitud la cantidad de ferroviarios de Victoria que asistieron a la movilización, los diarios señalan que se convirtió en un evento concurrido en el que participaron 8000 personas.²⁷ Tal acontecimiento repercutió en el gobierno que, sin dejar de posicionarse de forma intransigente, insistió en comenzar con las arduas negociaciones. A pesar de que ciertas líneas decidieran rápidamente levantar el paro, los trabajadores de Victoria primero pretendieron asegurarse la reincorporación de sus cesantes y luego, por medio de una asamblea, aprobaron la finalización del conflicto.

Luego de cuarenta y cinco días la huelga había concluido. De forma asamblearia se decidió dar por finalizada la protesta pues las constantes negociaciones y la presión del cierre de los talleres habían desgastado a los trabajadores [Cena 2004]. Pero en términos generales, fue un proceso positivo para los ferroviarios: el gobierno cedió ante la mayoría de las demandas, los funcionarios gubernamentales tuvieron que negociar sin que los huelguistas levantaran el paro, el Poder Ejecutivo levantó la clausura preventiva de los ramales cerrados, no se aplicó el decreto de eliminación del derecho de huelga y, finalmente, los salarios fueron aumentados reincorporando a la mayoría de los trabajadores despedidos [Vecchi 2014]. A pesar de ello, Victoria tuvo la mayor cantidad

²⁷ *Clarín*, 27 de febrero de 1991.



de cesanteados pues cuarenta trabajadores no regresaron al ferrocarril [Lucita 1991]. Aunque aún no tenemos una explicación sobre esta situación, es posible conjeturar que se trató de una represalia y, por tanto, intento de disciplinamiento lanzado por el gobierno ante la radicalidad que adquirió la comunidad en la contienda.

Algunas reflexiones finales...

Este trabajo se propuso recuperar el proceso de construcción de identidades genéricas entre las y los trabajadores en la comunidad de Victoria en el marco de la huelga ferroviaria del año 1991. A partir de este propósito se pudo demostrar que a lo largo de cuarenta y cinco días de protesta la comunidad desplegó un abanico de estrategias que se condensaron en la conformación de una olla popular y en la ocupación de otros espacios en donde hombres y mujeres transitaban su vida comunitaria. Fueron en esos lugares donde se forjaron lazos y relaciones de confianza, y se delinearon las demandas que sostuvieron por tanto tiempo el conflicto. Estas se constituyeron a partir de ciertas nociones en torno a la familia y a las masculinidades gestadas al calor del heterogéneo proceso de trabajo ferroviario. Esos precisos reclamos visibilizaron que para un trabajador tener un buen salario, contar con la cobertura de salud en el hospital ferroviario, entre otras cuestiones, no sólo significaba poder garantizar la vida en el hogar, condiciones materiales de las que habían gozado los trabajadores de Victoria en épocas precedentes. También formaban parte de una estructura de sentir que otorgaba cierto prestigio en la misma comunidad. De alguna manera ser varón, ferroviario y padre de familia garantizaba a los trabajadores un halo de respetabilidad en Victoria.

La reconstrucción de un conflicto que había repercutido intensamente en el ámbito nacional, desde el análisis generizado de una comunidad posibilita pensar de manera más compleja y plural el pasado reciente. Volcar la mirada hacia la comunidad permite dar cuenta del enorme esfuerzo colectivo en un proceso de lucha, pero sin soslayar las tensiones internas que lo conformaron. Es decir, permite comprender de manera más completa de qué formas múltiples personas, expresaron sus deseos y construyeron sus demandas para defender todo lo que habían constituido a lo largo de sus vidas.



Bibliografía

ANDÚJAR, ANDREA

2014 Rutas Argentinas hasta el fin, Mujeres, políticas y *piquetes* 1996- 2001. Buenos Aires: Luxemburg.

2015“Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: una aproximación histórica. Comodoro Rivadavia, 1922-1932” En. *Archivos de Historia del movimiento obrero y la izquierda*, Año IV, número 7, septiembre.

AGOSTINI, LUISINA Y BRADOLINI, CAROLINA

2016 “El ocaso de Laguna Pavia, la ciudad del riel. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres” En: *Escuela de Historia*, Vol 8, Número 18.

CARUSO, LAURA

2019"La huelga, el carnaval y los comicios: el mundo del trabajo portuario en Buenos Aires y la configuración de una comunidad obrera, verano de 1904". *Historia Crítica*, n°73.

CENA, JUAN CARLOS

2004 *El ferricidio*, La Rosa Blindada, Buenos Aires.

2012 *Ferrocarriles argentinos destrucción y recuperación*. Buenos Aires: La nave de los locos.

D'UVA, FLORENCIA Y PALERMO, SILVANA

2015 “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios de siglo XX” En. *Archivos de Historia del movimiento obrero y la izquierda*, Año IV, número 7, septiembre.

FELDER, RUTH

2009 ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. *Revista Transporte y Territorio N° 1*, Universidad de Buenos Aires, 2009. ISSN: 1852-7175. pp. 6-24. 7

GAMARNIK, CORA

2009 Estereotipos sociales y medios de comunicación: un círculo vicioso. *Question/Cuestión*, Vol.1. Número 23.

GORDILLO, MÓNICA

2004 “Reforma del Estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991”, *RevistaEntrepasados*. Año XIII. N° 26 pp. 85-10



JAQUILLAT, BERNARD

1989 *Cómo privatizar. El verdadero cambio que esperan los argentinos*. Buenos Aires: Atlántida

JOLLY JAVIER

2017 “Privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos. El caso de los Talleres Pérez. 1989-2008” Disponible en: http://www.academia.edu/21866994/Cooperativa_de_Trabajo_Ferroviaria Consulta septiembre de 2017.

LUCITA, EDUARDO

1999 *La Patria en el riel*. Ediciones del Pensamiento nacional, Buenos Aires.

MARTINEZ, JUAN PABLO

2014 *Historia del ferrocarril en Argentina*. Lenguaje Claro, Buenos Aires.

MENDEZ, MARIO Y URCELAY, FLORENCIA

2015 “Sindicalismo de base durante la privatización ferroviaria, el caso de Bragado-Mechita [1989-1992]”. V Jornadas de historia de la Universidad Nacional de Luján, Buenos Aires, Argentina.

PALERMO, SILVANA

2007 “¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”. En: Bravo, M. C.; Gil Lozano, F. y Pita, V. [comps.], *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, Siglos XIX y XX*, Tucumán, EDUNT.

2016 “El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917. En: Andújar Andrea; Caruso Laura; Gutierrez, Florencia; Palermo Silvana; *Vivir con lo Justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Buenos Aires, Protohistoria. pp 81-102.

POZZI, PABLO Y SCHNEIDER, ALEJANDRO

1994 *Combatiendo el capital. Crisis y recomposición de la clase obrera argentina [1985-1993]*. Buenos Aires: Contrapunto.

SAGASTUME, ANA

2016 *El mundo ferroviario*. Memorias de los trabajadores de Ferrocarriles Argentinos de Junín [1948-1993]. Buenos Aires: Maipue.



SCIALPINI, NAZARENO

2016 *Crónicas Victorianas*. Repaso por los pasados tiempos del casco céntrico de Victoria. San Fernando: Grafíto.

SEGURA SALAS

2001 *De punta chica a Victoria historia de una localidad san fernandina*. Municipalidad de San Fernando, Buenos Aires.

SOSA MARTOS, ALBERTO

2014 “Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores ferroviarios de los talleres de Tafí Viejo [Tucumán-Argentina]” En: *Historia Oral*, Vol 18, Número 1

VECCHI, ROBERTO

2014 *Ferrocarriles argentinos: crónica del saqueo y la resistencia*. Buenos Aires.

WILLIAMS, RAYMOND

2000 *Marxismo y literatura*. Barcelona: Península.