

Memoria e identidad de los trabajadores ferroviarios; el riel y el acero como carnadura viva de un proyecto histórico soberano.

Juan Ignacio Díscoli

El ferrocarril argentino se erige como uno de los elementos constitutivos de la historia de nuestro país. Desde los primeros ramales a mediados de siglo XIX, se imprimen en nuestra identidad, imaginarios sociales que conciben al ferrocarril, como la llegada de la “civilización y progreso” para la nación.

Este transporte supo ser en sus momentos de esplendor un medio eficiente y de calidad para los los ciudadanos del país. Primero bajo las fraudulentas administraciones inglesas y francesas y luego con la nacionalización en el primer gobierno Peronista.

Desde esta etapa el ferrocarril alcanzaría su momento más alto de desarrollo, con su recuperación, como sector estratégico para la soberanía nacional y la actividad económica.

Es a partir de este momento histórico que los trabajadores ferroviarios se inscriben como grandes protagonistas de la historia del movimiento obrero nacional, desde sus primeros sindicatos de orientación socialista y anarquista, y su desarrollo en el movimiento peronista, serán estos sujetos que desde sus organizaciones conformaran una colectividad, cuya construcción identitaria estará centrada en relación a al trabajo, la familia y la comunidad.

El sindicato, el club ferroviario, la familia ferroviaria, conforman procesos colectivos en los que se socializan una identidad común, cobijado en un proyecto histórico, político y cultural.

En este sentido nuestra propuesta se centra en recuperar las memorias e historias de vida de aquellos trabajadores ferroviarios, cuyas experiencias nos vinculan con los procesos históricos y políticos del país, desde la nacionalización del ferrocarril hasta la actualidad.

Indagando en la memoria de estos sujetos, nos proponemos abordar los procesos de trabajo que se inscriben como dimensión existencial y simbólica, donde se sostienen un conjunto de valores y concepciones de la vida comunitaria. Y al mismo tiempo intentar aproximarnos a la comprensión de las diversas estrategias de resistencias ferroviarias, bajo los procesos neoliberales de destrucción del trabajo, que comienzan con la última dictadura militar y se profundizan en la década de los noventa. Periodos a los que comprendemos como parte del genocidio cultural de una comunidad. En este sentido entendemos, el proceso de desguace de la comunidad del ferrocarril, como un “ferrocidio”, donde la implantación de la economía neoliberal fue la destrucción de la red social ferroviaria y de la riqueza de lo público para interrumpir un camino de desarrollo.

Comprendiendo desde una sus formas al oficio del antropólogo, como la rememorización, entendiéndola como memoria política para trabajar los procesos que configuraron las grandes transformaciones sociales, culturales, históricas y económicas que atravesaron estos sujetos. Partimos de este enfoque, para explorar en la memoria histórica de sujetos que son portadores y protagonistas de experiencias, saberes, emociones, fracasos y luchas, para desde el presente darle un sentido e indagar sobre ese pasado.

Objetivos

Desde el abordaje antropológico dialéctico crítico, consideramos necesario que para aproximarse a la comprensión de ciertos procesos históricos, resulta necesario la puesta en practica de la memoria política,

entendiendo a esta como un ejercicio de memorización de la historia vida de los sujetos que fueron protagonistas de ciertos procesos históricos, sociales y políticos de una comunidad. Indagar en estas memorias implica abordar la dimensión simbólica y existencial que hacen al conjunto de valores que sostienen a una comunidad. En este proceso de memorización se abordan saberes y experiencias constitutivas en la que se construye un bagaje identitario, que se organiza en torno al trabajo.

Dar cuenta del entramado socio cultural y político que conforman las relaciones de esta población ligada al ferrocarril será nuestro objetivo principal.

Reflexionar sobre la cuestión ferroviaria implica abordar la diversidad de complejos sociales, políticos económicos y simbólicos que incidieron en las grandes transformaciones históricas de este sector. La pregunta por los ferrocarriles argentinos, conlleva necesariamente a indagar sobre lo público y sus diversas implicaciones en un camino en el que se sostiene la tensión entre lo soberano y lo dependiente.

El origen del primer tendido ferroviario en nuestro país contiene la experiencia de haber sido construido por capitales nacionales en 1857, en la ciudad de Buenos Aires. La famosa locomotora a vapor “La porteña”, de origen inglés, unía la estación del parque, donde actualmente se encuentra el teatro Colón, con el pueblo de San José de Flores, hoy el barrio de Flores. Este incipiente tendido de 7 km, que fue construido y diseñado por obreros, técnicos e ingenieros nacionales, que conformó la línea del Ferrocarril del Oeste (hoy línea Sarmiento) siendo uno de los ramales de mejor servicio y orgullo de la industria nacional, ya que su ampliación y desarrollo fue administrada y financiada por el gobierno de la provincia de Buenos Aires.

“Durante los veintisiete años en que perteneció al gobierno de la provincia de Buenos Aires, el ferrocarril del oeste fue la línea más lujosa, la menos dispendiosa en sus erogaciones burocrático-administrativas, la que ofrecía al productor fletes y pasajes mas económicos. Era una empresa modelo que enorgullecía a los argentinos y con relación a la cual todas las empresas ferroviarias inglesas establecidas entre nosotros pasaban, sin excepción, a un segundo plano de subalternidad” (Scalabrini Ortiz, R. 2009: 32)

Este breve desarrollo autónomo de un sistema de transporte nacional e integrado, va a ser interrumpido luego de concrete la venta a capitales ingleses en el gobierno de Juárez Celman en el año 1890, una compañía inglesa *The Buenos Aires Western Railway Limited*, dueña a su vez de los ramales Ferrocarriles del Sud y El central argentino.

En su asunción al gobierno el mensaje presidencial de Juárez Celman dejaba en claro su concepción sobre el estado y las empresas públicas. En 1887 anunciaba: *“Pienso vender todas las obras públicas, reproductivas, para pagar con ese oro nuestra deuda, porque estoy convencido de que el Estado es el peor de los administradores”*

“Con la apropiación de los ferrocarriles nacionales los “financistas ingleses”, además de las ganancias directas de la operación, obtenían el control exclusivo de la economía del interior; consolidaban su predominio, eliminaban los puntos de referencia que el criterio argentino podía tener en materia ferroviaria, detenían el crecimiento natural de un peligroso competidor; impedían la formación de capitales autóctonos que una vez constituidos podían multiplicarse y constituirse por inercia y automatismo propio”. (Scalabrini Ortiz, R. 228: 2009)

Desde este periodo en adelante, el sistema de transporte de ferrocarriles seguirá un proceso que es la crónica de

la servidumbre e instrumento colonial, donde se abandona un proyecto estadual que podría haberse utilizado para el desarrollo de la industria nacional y la soberanía económica.

El estado continuara construyendo tendidos que unirán zonas poco pobladas o que no eran rentables para las compañías inglesas, las llamadas “líneas de fomento” son las en su avance dan vida a las grandes regiones del interior, conectando las zonas más remotas con los centros productivos.

La mayor parte del tendido ferroviario en el país, uno de los mas grandes del mundo, se construye en la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX. Gran parte de la red ferroviaria nacional, fue creada por capitales provinciales y nacionales, siendo la administración de ferrocarriles del estado la empresa más importante. También en muchos casos se entregaban concesiones para construcción a particulares, los que luego transferían concesiones a capitales privados.

“Las líneas de los ferrocarriles del estado atraviesan las zonas serranas y penetran en las regiones montañosas del país. Las líneas particulares se extienden en las pampas llanas del litoral. Por eso las líneas del estado son de construcción y de explotación mucho mas onerosa que la líneas privadas. Porque cada 100 metros de línea horizontal los ferrocarriles del estado tienen 260 metros en rampa o en pendiente y los ferrocarriles privados solo 206 metros.” (Scalabrini Ortiz, R. 2009: 350)

Si bien, en la primera mitad del siglo XX la mayoría de la red de kilómetros férreos estaban en manos de compañías particulares, el trazado de rieles nacionales se desarrollaba en la zonas mas complejas de acceso al transporte y con menores costos para los fletes y pasajeros. Conformando una gran red vial, que no impidió que lo público fuera enajenado por lo individual y foráneo, siendo el sistema ferroviario nacional un cuerpo sujetado por las compañías extranjeras poseedoras hasta ese entonces de las terminales portuarias y sus aranceles, truncando el camino hacia un proyecto soberano de país.

La llegada de tren a estas poblaciones rurales construyo cierto imaginario social, en relación a estae contexto de unidad territorial y conformación del estado nacional, que asociada al tren como “emisario del progreso y la civilización”. El proyecto político-cultural de la generación del ochenta, entendía la expansión del ferrocarril como necesario para la modernización del país y la concreción de un modelo agroexportador, beneficiario de las oligarquías terratenientes y los intereses imperiales británicos. Este avance de la modernidad sobre el “desierto” le sucedieron feroces resistencias por parte de las poblaciones originarias y las montoneras del interior, que veían en las locomotoras a vapor, un preludio de sometimiento de su organización tradicional comunitaria.

Con la expansión del tendido férreo por la geografía del país, se irán asentando poblaciones de trabajadores del riel y colonias de inmigrantes en las nuevas estaciones y parajes que conformaron incipientes localidades, que mas tarde se constituirán como “ pueblos ferroviario”. Estos nuevos espacios de sociabilización, constituyeron el entramado social de las economías regionales del interior. El sector ferroviario junto con el mundo rural, construyo fuertes lazos de reciprocidad y colectividad que forjaron sentidos de pertenencia e identidades comunes. Las mutuales y filiales de socorros mutuos, las bibliotecas populares, teatros y clubes, fueron la cristalización de organizaciones sociales que iniciaron estos sujetos en las diversas localidades del país.

“La constitución de una identidad ferroviaria estuvo íntimamente ligada a la presencia de trabajadores del riel en la fundación de una cantidad innumerable de pueblos, a los que se sumaron otros que, ya existentes, se

vigorizaron con la llegada del ferrocarril. Sobre todo aquellas localidades donde se ubicaron talleres o plazas de maniobras: la cantidad de empleados del ferrocarril, su estatus social y la gravitación que éstos adquieren en la comunidad, que ahora se identifica como un pueblo o barrio ferroviario” (Aldao, J. 2015: 40)

Estas asociaciones irán conformando un proceso identitario cuya dimensión simbólica y existencial se estructura en torno al trabajo y la comunidad. Esta construcción indentitaria, resulta de un permanente devenir de los diferentes procesos históricos en que estos sujetos intervinieron en los hechos de formación, consolidación, quiebres y reconfiguración de una identidad colectiva. El sindicato y la familia ferroviaria fueron, centrales en lo que podríamos denominar una subjetividad ferroviaria.

Estas relaciones que conforman los valores identitarios, nos permiten indagar sobre la red social que constituye a esta colectividad de trabajadores que posee más de 150 años de historia en el país, siendo un sector fundamental dentro del movimiento obrero nacional, con las principales dos organizaciones sindicales “La fraternidad” (1887) y la “Unión Ferroviaria” (1922).

Los sindicatos ferroviarios

La historia del sindicalismo ferroviario corre en paralelo con la historia del movimiento obrero nacional. Si bien, es el honor de los gráficos haber sido el primer gremio del país en 1878, y que logró perdurar en el tiempo, lo separa solo un año de su fundación con el gremio de La Fraternidad, sindicato de maquinistas y fogoneros. Dentro de los empleados del ferrocarril, los maquinistas se consideraban como una especie de “élite” obrera, por su estabilidad laboral y sus salarios. Para poder ser maquinistas, estos trabajadores debían saber leer y escribir, lo cual no era algo común entre los obreros de fines del siglo XIX, y además para este oficio se necesitaba un proceso de instrucción específico en las escuelas sindicales. La Fraternidad se caracterizó por su dirección centralizada y disciplinada, también facilitada por el número limitado de afiliados en relación a la totalidad de trabajadores del riel. Este sindicato tuvo en sus orígenes influencias políticas socialistas, mientras que en los talleres y demás sectores del ferrocarril, predominaba el anarquismo y el sindicalismo revolucionario. En el año 1917, se lleva adelante la primera huelga general ferroviaria, donde participan los maquinistas junto con el resto de los trabajadores, en la que además se sumarán los telegrafistas, como muestra de unidad.

“La resistencia y cohesión de los ferroviarios les permite obtener, luego de soportar feroces represiones y muertes de obreros, mujeres y niños ferroviarios, un aumento salarial general, la promesa del cumplimiento efectivo de las jubilaciones conseguidas dos años antes y la reglamentación del trabajo ferroviario”. (Aldao, J. 2015: 27)

Esta conquista de los trabajadores, de las más importantes hasta ese entonces, fue vista como un ejemplo de lucha y organización obrera en el país.

En el año 1922, se crea el gremio de la Unión ferroviaria, que abarca desde los artesanos de los talleres ferroviarios hasta los peones de mantenimiento de vías, terraplenes y puentes, incluyendo a todos los trabajadores de la red de ferrocarriles del país. La conformación de este sindicato se produce luego de la unión entre dos organizaciones obreras, el Sindicato de tráfico y de talleres. Por esos años se sostenía un fuerte debate sobre el tipo de orientación que debía llevar adelante esta organización. Por un lado se pregonaba por un sindicato, centralizado y verticalista, y otros proponían el federalismo y la autonomía de las seccionales.

La primer postura es la que resulta triunfante de la asamblea.

Este gremio, se consolida aumentando su número de afiliados y a través de sus rápidas conquistas gremiales como lograr el escalafonamiento del personal de distintas especialidades del ferrocarril. Las conquistas y mejoras laborales de los trabajadores del riel que se conseguirán en estos períodos, con respecto al resto de la clase obrera, se corresponde con el sector estratégico que posee el sistema de transporte ferroviario en términos económicos y políticos para el desarrollo de las exportaciones de vital importancia para el gobierno y los capitales ingleses.

Pero si bien la actividad de este oficio, dentro de un sector que es estratégico en una economía capitalista dependiente, como la circulación de las mercancías a partir del transporte, no fue la condición determinante para la estructuración de una organización obrera con fuerte poder reivindicación de sus reclamos laborales.

A diferencia de otros sindicatos, lo que ha caracterizado a la comunidad ferroviaria desde su primeros tiempos ha sido su fuerte sentido de pertenencia a su gremio y su gran solidaridad entre sus miembro conformando una identidad en el trabajo, como la de un “comunidad ocupacional”, que le permitió sostener sólidas posiciones y unidad en sus reclamos laborales.

“La comunidad ocupacional representa una relación especial entre el trabajo y el resto de la vida; en su forma externa este tipo de relación es cada vez más inusual en las sociedades modernas. Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidas sobre su trabajo, que su vida entera fuera de este se halla impregnada de las relaciones, intereses, y valores desarrollados en el... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran entorno al trabajo.” (Salaman, G. 1974: 19)

Esta relación entre los trabajadores del riel, en su sentido de comunidad, donde el conjunto de valores compartidos sostiene una identidad que se asienta en la actividad laboral y que continua en la vida comunitaria, donde esos lazos de solidaridad se replican en los espacios sociales por fuera del trabajo. La creación de lugares asociados al ocio, la cultura, la salud y mutuales de ayuda mutua, el sindicalismo ferroviario logra romper esas fronteras de la actividad sindical clásica y aporta a sus familias y comunidad, diversas acciones y emprendimientos que paliaran las demandas y carencias de necesidad sociales hasta la llegada de peronismo al gobierno. Subyacen en estos actos un sentido emancipatorio ligada la formación integral de los trabajadores, la familia y la comunidad en la que viven. Para estos fines comienza una tradición de cooperación entre el sindicato y el estado, que se consolidara durante el peronismo.

Los ferroviarios en materia de previsión social, son los primeros trabajadores en tener una ley jubilatoria (Ley 10.650), también en materia de salud, a partir del año 1936, comenzaran acciones conjuntas para obtener un centro de atención de salud propio y ampliar las prestaciones de servicios médicos que ya poseían. Por otro lado, la creación de viviendas dignas para las familias de ferroviarios será un política sindical muy activa, que a través de créditos hipotecarios propios, para la construcción de viviendas.

“Los sindicatos ferroviarios jugaron un importante papel en la vida cotidiana de los trabajadores y de los barrios o ciudades. No eran entidad dedicadas exclusivamente a las tratativas con los empleados. Se preocuparon y brindaron a los trabajadores la oportunidad de pasar un tiempo libre con otros ferroviarios, actividades que los propios sindicatos contribuyeron a organizar. Todo esto fortaleció la relación que los unía al sindicato, fomentando además la unidad entre los trabajadores.

Cuando entre los primeros reclamos, los inaugurales dirigentes exigían el derecho al ocio se referían a esto:

al esparcimiento, a la capacitación, el derecho a la amistad, a la convivencia a la cultura.” (Cena, J. C. 2009: 104)

Este conjunto de valores que dan fundamento a las organizaciones sindicales ferroviarias, se construye sobre la base de una fuerte concepción de integración y realización con el otro, donde las diferencias no se anulan, sino que se sostienen en un mismo objetivo para la realización de una comunidad de trabajadores. Esta identificación en la organización obedece a un mismo horizonte político y cultural que es compartido por los miembros.

Nacionalización de los ferrocarriles; el nacimiento de una empresa soberana.

“La nacionalización de los ferrocarriles es el primer paso ineludible de la liberación económica. La liberación económica no es más que la puerta que se abre a un destino llamado a perdurar como sus caracteres propios en la memoria del espíritu humano... No es posible opinar sobre la oportunidad y conveniencia de la nacionalización ferroviaria si se desconoce la capacidad de poder y de acción de los ferrocarriles” (Scalabrini Ortiz, R. 1965: 20)

El 13 de febrero de 1948, el entonces presidente Juan Domingo Perón realiza el trámite definitivo para que los ferrocarriles ingleses y franceses instalados en el país pasen a manos de la administración del estado, poniendo fin a una larga etapa de dependencia y servidumbre colonial del país a los intereses extranjeros.

Luego de culminada la segunda guerra mundial, Gran Bretaña y Francia (parte del bloque de los aliados) se encontraban envueltos en una fuerte crisis financiera por los gastos cometidos en la guerra y con grandes descalabros productivos producto del conflicto, en la que ciudades industriales se hallaban en ruinas. Tras la ayuda económica que brindaron los Estados Unidos para el proceso de reconstrucción de Europa, el llamado “plan Marshall”, el imperio británico debió enfrentar su endeudamiento a partir del desprendimiento de sus activos en el exterior para ser solvente ante sus acreedores norteamericanos. Es en este contexto que Inglaterra comienza a desprenderse de las empresas instaladas en sus colonias, como Australia, Nueva Zelanda y Argentina. Para este período los ferrocarriles privados en el país se encontraban en una situación de crisis y abandono profundo, para los empresarios británicos, las opciones oscilaban entre la conformación de una empresa mixta, con capitales privados y estatales (Una propuesta de Federico Pinedo, abogado de las empresas inglesas) o la venta de la totalidad de las empresas.

“El 18 de noviembre de 1946 el gobierno nacional adquiere las compañías de ferrocarriles de capitales franceses: Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fé y compañía del ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano, en la suma de pesos 182.796.173,98.

Unos meses después, el 13 de febrero de 1947, se suscribe, también el convenio por la venta a la nación de las empresas ferroviarias de capitales ingleses: Ferrocarril del Sud, Ferrocarril del Oeste, Ferrocarril central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, ferrocarril central Buenos Aires, ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noroeste Argentino, por las que se pagó 280.000.000 de libras esterlinas.” (Cena, J.C. 2009: 164)

Este acontecimiento nacional podemos comprenderlo como uno de los actos soberanos de mayor trascendencia en la vida política del país. La recuperación de este medio de transporte como recurso estratégico para la

puesta en marcha de un proyecto histórico ligado al reparto de la renta nacional, fue el quiebre con un modelo de atraso y dependencia en manos de particulares privados que por muchos años habían enajenado las riquezas del país.

Este hecho histórico caló fuertemente en la construcción del imaginario social, de la recuperación económica soberana, que emergió en los primeros años peronistas hasta la actualidad. La conformación de la empresa “Ferrocarriles Argentinos” , será parte del sostén de este imaginario obrero y popular, donde la riqueza de lo público es entendida y distribuida para la felicidad del pueblo. El gran sentido de pertenencia de los trabajadores ferroviarios a su gremio, traslada y expande esos sentidos a esta reciente empresa pública, que se inscribe como parte de un proyecto de nación en el que el transporte es un sistema integrado de industrias y comunicaciones para el bienestar de la sociedad.

Huelga del 61, luchas y resistencias contra el desmantelamiento ferroviario

Luego del golpe de estado de 1955 se inicia un periodo de persecución política contra los cuadros políticos y militantes del peronismo, se anula la constitución del 49, que daba un amparo jurídico a la soberanía nacional de sus empresas.

La etapa de auge e integración y desarrollo que había vivido la empresa Ferrocarriles Argentinos, comienza deponerse por la sistemática falta de inversiones y la competencia del automotor, para el servicio de transporte (ómnibus) y de carga, con el transporte de camiones. Comienza un período de bajo presupuesto, desinversión y boicot interno por parte de los funcionarios del estado. Se implementa el desmoronamiento del aparato productivo anterior cuya argumete se sostenía en el “deficit ferroviario”.

“A partir de ese golpe de Estado, los ferrocarriles fueron sufriendo un ataque feroz, metódico, sin pausas, hasta lograr su vaciamiento integral (ferrocarril y ferroviarios). Para comenzar, primero fue desarticulación, luego, la desintegración, hasta llegar al objetivo buscado: la paralización”. (Cena, J. C. 2009: 220)

Este proceso de desinversión del sector acompañado del levantamiento de vías, fue ejecutado en el marco de lo que se denominó el Plan Larkin, a partir de una sistemática y permanente agitación contra el sistema de ferrocarriles, instalando la teoría del deficit ferroviario. Una mentira que fue amparada y protegida con la represión.

El plan Larkin, consistía en un informe realizado por BIRF(Banco Interamericano Regional de Fomento) que se realizó en el año 1960, para tomar conocimiento del estado del transporte nacional en líneas generales. El director de este grupo de consultoras es el teniente general B.T. Larkin, quien en su informe “Transportes Argentinos, Plan de largo alcance”, sostiene que para la mejora del servicio se deben levantar alrededor de 10 mil km de vías, para que fueran remplazadas por carreteras. La industria del transporte automotor se corporiza en esta recomendación.

Frente a esta situación el movimiento organizado de trabajadores ferroviarios, lleva adelante en el año 1961 una gran huelga que dura 42 día, como uno de los actos de resistencia más vigoroso durante este proceso de lucha y movilización. El proyecto de desguace siguió en marcha, con el cierre de talleres y ramales, dejando grandes zonas del territorio sin transporte.

El testimonio de unos de los ferroviarios de Santa Lucía ilustra esos tiempos:

“...En el año 60 tuvimos una huelga de 62 días.. Yo estuve... Bastante mal la pasamos. Y Frondizzi andaba a caballo de los camellos por allá por África, no se donde estaba. Y nosotros acá parados, el país parado 62

días y el allá, como no se te iba a pudrir la cosa... Acá corrían los trenes, tenías ese localcito, de noche, que llegaba a las 23 y salía 5. 40... ese lo corrían los de la marina...

-Pero era, de los dos gremios el paro, de los maquinistas y ... la UF, no?

-Claro, la Fraternidad y La unión ferroviaria, si... esa fue la primera y la única en la que estuve preso, bah, preso, estuvimos ahí demorados en la cavalleriza de ahí... de la comisaria. Fue...". (Relato de Ernesto Montes, ferroviario de Vía y Obra de la Estación de Sata Lucía, Provincia de Buenos Aires)

La represión contra los trabajadores fue implementada desde el estado, El frondicismo tenía el objetivo de cumplir el mandato imperial de instalar la industria del automotor.

Palabra finales

El sistema de ferrocarriles nacionales supo ser parte de una etapa enmacipatoria del país, en la que la realización de un proyecto colectivo, de distribución e integración popular sentó las bases para un proyecto histórico soberano. Los sujetos partícipes de esta historia, forjaron una identidad que se cimienta en el trabajo, los vínculos diarios y cotidianos entre el sindicato, el club, el barrio o la familia. La disolución de estos lazos sociales, a partir de la implementación de un procesos sistemático de destrucción de las comunidades laborales, logró quebrar las resistencias obreras, para la destrucción de esa red social que constituyeron los ferrocarriles Argentinos.

"...No se trataba del tránsito de una tecnología obsoleta a otra que la superara: era lisa y llanamente la destrucción de la riqueza colectiva ganada para que el desarrollo se interrumpiera, para que dejara de servir lo que nos servía, para destruir al país con una decisión mortífera. La expropiación inmisericorde del capital financiero pudo alcanzar su objetivo necesario: la destrucción de los enlaces de la sociabilidad territorial para diezmar también nuestro cuerpo geográfico." (Vias argentinas 2010: 10)

La destrucción de la estructura productiva y de los espacios de sociabilización, como lugares de encuentros, transmisión de saberes y rituales colectivo, podemos comprenderlo como un "Ferrocidio", que implicó la paralización y el desguace de los principales talleres y ramales.

Sin embargo, la experiencia histórica junto con la memoria colectiva, como memoria política activa, despierta desde este presente la posibilidad histórica de la vuelta de ese sistema integrado de transporte ferroviario que supo ser el orgullo de pertenencia de los trabajadores del sector. La tiránica tarea de poner en marcha " *con los fierros viejos construir los nuevos sueños*", la recuperación de un sector estratégico para la soberanía del país.

Bibliografía

-**Aldao J.** (2015) *"Los sindicatos ferroviarios y su influencia en la construcción de una identidad colectiva"* Archivo histórico de la provincia de Buenos Aires.

-**Cena, J. C.** (2009) *"Ferroviarios. Sinfonía de acero y Lucha"* La nave de los locos, Argentina.

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

-**Salaman, G.** (1974). *"Community and occupation: An exploration of Work/leisure Relationships"*.

Cambridge University Press, Londres.

-**Scalabrini Ortiz, R.** (2009) "*Historia de los ferrocarriles argentinos*" Buenos Aires, Lancelot.