

Faccio, Yanina “¿Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”. **Historia Regional**. Sección Historia. ISP N° 3, Villa Constitución, Año XXXVIII, N° 55, Mayo-Agosto 2025, pp. 1-16, ISSN 2469-0732.

<http://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/index>



## **Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)**

Yanina Faccio<sup>(\*)</sup>

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/z9ihgzjbo>

### **Resumen**

*En 2017, una empresa rusa recibió la concesión de los talleres ferroviarios de una pequeña localidad argentina. Mientras en los medios nacionales la novedad era comunicada con entusiasmo, entre los pobladores locales circulaban rumores acerca de las que serían las “verdaderas intenciones de los rusos”: robar la chatarra del taller, enviarla a una empresa siderúrgica y abandonar el pueblo. A la luz de este acontecimiento, el presente artículo analiza etnográficamente los regímenes de propiedad y las prácticas de uso y usufructo del patrimonio material ferroviario. Propone que, hasta la concesión del taller, la población local practicaba dos regímenes contradictorios: uno formal y legal, que lo consideraba propiedad fiscal, y otro no legalizado pero regulado consuetudinariamente, que lo consideraba como propiedad a disposición. El solapamiento de estas modalidades constituye la base de las frecuentes acusaciones de robo de chatarra; estas funcionan como un recurso de impugnación moral de fuerte densidad histórica que produce una marcación de límites con un otro social interno o externo a la comunidad en cuestión.*

**Palabras clave: Pueblos ferroviarios; Patrimonio ferroviario; Materialidad; Moralidades.**

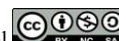
**Inalienable heart, privatized heart: railroad patrimony regimes of ownership and use in a railway town (Mechita, Argentina, 2016-2022)**

### **Abstract**

*In 2017 a Russian company received the concession for the railway workshops of a small town in Buenos Aires. While in the national media the news was enthusiastically communicated, the local population circulated rumors about the “real intentions of the Russians”: to steal the scrap metal from the workshop, send it to a steel company and abandon the town. Taking this event as a starting point, this article analyzes the property regimes and the practices of use and usufruct of railroad patrimony. It states that, until the workshop privatization, the local population used two property regimes that would often contradict: a formal and legal one, which considered railroad patrimony as fiscal property, and a non-legalized but customarily regulated one, which considered it as property at disposal. The overlapping of these modalities is at the basis of frequent rumors of scrap metal theft; these sort of accusation function as a historical moral resource that produces boundaries with a social other, internal or external to the given community.*

**Keywords: Railway towns; Railroad patrimony; Materiality; Moralities.**

<sup>(\*)</sup> Licenciada y Profesora en Letras (Universidad de Buenos Aires); Diplomada en Antropología Social y Política (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales); doctoranda en Antropología Social (Universidad Nacional de San Martín. UNSaM). Docente en la carrera de Antropología UNSaM). Argentina. Email: [yfaccio@gmail.com](mailto:yfaccio@gmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7779-7845>



“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

## **Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)<sup>1</sup>**

### **Introducción**

*Mechita, pueblo querido. Ya estás viejo; 100 años, pero vivo. Vivo y con ansias de resurgir de entre las cenizas*

Pastor Enrique Pérez, 83 años, ferroviario mechitense jubilado, junio 2006

En 2017, se anunció una noticia que iba a cambiar el destino de la pequeña localidad ferroviaria de Mechita. La compañía de capitales rusos *Transmasholding* (TMH) iba a recibir en concesión los talleres, depósitos y playones del ferrocarril —hasta hacía muy poco en manos de una empresa estatal— que habían dado origen a la planta urbana y a la vida social de la pequeña localidad. En los medios de comunicación nacionales, la llegada de la multinacional era anunciada con bríos; se esperaba que, gracias a ella, Mechita, que había sido golpeada por la retracción ferroviaria argentina de los años 90, “resurgiera de las cenizas”. Una nota del diario *La Nación* cuyo título se hacía eco de las sugestivas declaraciones del presidente de la empresa (“Hans M. Schabert: ‘no me preocupa nada de la economía argentina’”) así lo describía:

El lugar empezó a languidecer junto con el desmantelamiento de la red ferroviaria, pero ahora está a punto de revivir. Por eso, los ojos de sus habitantes más veteranos se llenan de lágrimas al ver el inicio del proyecto de TMH (Manzoni, 2018)

Como lo señalan los antropólogos Anand, Gupta y Appel (2018), las infraestructuras, su construcción y refacción suelen funcionar como vehículos de promesas: promesas de desarrollo, promesas de modernidad, promesas de futuro. Sin embargo, lejos del discurso mediático y en el “más acá” del territorio mechitense, una buena parte de los pobladores se mostraba reacia a entregarse a este horizonte tan esperanzador. Sobre el terreno, el espectro iba más bien desde el tímido entusiasmo y la incertidumbre hasta el escepticismo más franco y, durante mis estancias etnográficas en 2017 y 2018, pude escuchar los rumores acerca de “las verdaderas intenciones de los rusos”<sup>2</sup> que circulaban vivamente en la intimidad de las casas. En todos ellos había un material ferroso que brillaba por su omnipresencia: la chatarra.

E: – ¿Y te parece que TMH va a generar fuentes nuevas de empleo?

R: – Nooo, yo no creo en los reyes magos, nena. Lo que estos rusos están haciendo es sacar chatarra del tren en camiones enormes que pasa por el camino de atrás del pueblo, a escondidas, sin que los vean en el acceso. Se llevan todo para Acerbrag, la acería de Bragado. Eso es lo único que vinieron a hacer los rusos (Entrevista con Ricardo, residente en Mechita, 70 años, jubilado, enero 2018)<sup>3</sup>

El rumor se repetía en boca de un amplio rango de pobladores que incluía tanto a empleados ferroviarios y exferroviarios como a quienes nunca se habían desempeñado en el ferrocarril. Su estructura narrativa era en todos los casos similar: TMH era una cubierta para robar la chatarra del taller y enviarla a una empresa siderúrgica que desde la década de 1960 funcionaba en la ciudad cabecera de Bragado, el municipio al que pertenece Mechita;<sup>4</sup> una vez robada y convertida en acero, “los rusos” iban a dejar al pueblo sumido en el abandono para siempre.

<sup>1</sup> Quisiera agradecer a Jorge E. Waddell, quien generosa y pacientemente respondió a todas mis preguntas acerca del valor de la chatarra, y a mi colega Solange Godoy, por su constante interlocución en torno a mi tema de investigación. También a los evaluadores anónimos de este artículo, por su lectura atenta y por sus recomendaciones. Finalmente, a mis interlocutores mechitenses, por abrirme las puertas de sus casas y por compartir sus actividades, historias, preocupaciones y pareceres conmigo.

<sup>2</sup> A partir de aquí, las locuciones nativas son incorporadas al cuerpo de mi texto con entrecomillado.

<sup>3</sup> A lo largo del artículo utilizo pseudónimos para resguardar la privacidad y reputación de las personas entrevistadas.

<sup>4</sup> Estrictamente, Mechita se encuentra bajo la doble jurisdicción de los partidos bonaerenses de Bragado y de Alberti, entre los cuales se distribuye respectivamente el 77% y el 23% de su territorio. Cabe aclarar que el territorio de la provincia de Buenos Aires se encuentra dividido en partidos o municipios, cada uno de los cuales cuenta con una ciudad cabecera sede distrital y con aglomeraciones de menor tamaño, en muchos casos surgidas en torno a estaciones ferroviarias.

Este artículo toma como punto de partida la irrupción de TMH en territorio mechitense y los rumores que a partir de él se desplegaron en torno de la chatarra. La llegada de la empresa rusa constituyó un acontecimiento para la población local que, analizado como un “estudio de caso extendido” (Kempney, 2005; Gluckman, 2006),<sup>5</sup> permitió iluminar las relaciones de propiedad que los mechitenses entretejían con el patrimonio material y edilicio del ferrocarril, así como sus transformaciones. A lo largo del artículo, planteo que, hasta la concesión del taller, la población local aplicaba dos regímenes de propiedad y de usufructo que se solapaban y que solían entrar en contradicción: uno formal y legal que consideraba el patrimonio ferroviario como propiedad fiscal —es decir, como propiedad ajena—, y otro consuetudinario y no legalizado que lo concebía como “posesión inalienable” (Weiner, 1992, 2020) y, por lo tanto, como disponible para su uso. Como veremos, este fenómeno se encuentra en la base de las acusaciones de robo de chatarra (como aquellas ligadas a la llegada de “los rusos”), frecuentes en Mechita y en los entornos ferroviarios argentinos en general a la hora de deslegitimar moralmente a distintos actores vinculados con el ferrocarril —empleados ferroviarios, pobladores, dirigentes, empresas como TMH, etc.— y a sus acciones.

A partir de estos hallazgos, pretendo aportar a los estudios históricos y sociales que han tomado como objeto a los pueblos ferroviarios, es decir, a aquellas aglomeraciones nacidas “*ex novo*, por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril”, habitadas “mayoritariamente por empleados de diferentes compañías explotadoras” y localizadas en “enclaves de importante actividad ferroviaria” (Cuéllar Villar et al.: 4). Entre ellos, pueden mencionarse aquellos trabajos que reconstruyen eventos ligados a la historia del ferrocarril argentino —tales como huelgas o procesos privatizadores— desde la perspectiva de este tipo de localidad (Miravalle, 2013; Sosa Martos, 2014; Agostini, 2021, 2023; Sagastume, 2023), así como al impacto que la retracción ferroviaria de los años 90 tuvo sobre su vida laboral y social reciente (Aldao y Damín, 2015; Agostini y Brandolini, 2016).

Por otra parte, dado que este artículo se vincula con la atención sobre ítems materiales bien concretos —taller, chatarra, patrimonio ferroviario en general—, también se nutre de los estudios antropológicos que se han enfocado sobre la materialidad y sobre sus resonancias sociales y morales. Respecto de este enfoque ya son clásicas las referencias a Appadurai (1986), quien hace un llamamiento a “seguir a las cosas mismas” (p. 19), y a Kopytoff (1986), que invita a analizar las cosas y sus estados materiales en tanto ellos permiten tener acceso a la “enmañada masa de juicios estéticos, históricos y aun políticos, y de convicciones y valores” (p. 93) de un grupo social dado. En las últimas décadas, la propuesta de ambos autores fue retomada en artículos que se enfocan sobre las diferentes etapas de la vida social de los objetos, entre los cuales resultan relevantes para este caso aquellos que echan luz sobre lo que podríamos llamar su “sobrevida”, es decir, sobre la fase en la que dejan de servir a sus funciones originales. Como lo muestra la bibliografía, el hecho de que un objeto haya arribado a ese punto no implica que se encuentre en una instancia de “muerte social” sino que, por el contrario, este puede continuar siendo productivo a nivel funcional y simbólico (Skuse, 2005; Daniels, 2009; Reno, 2009). La afirmación vale también para espacios e infraestructuras más extensos, tal como lo ilustran los estudios sociales en torno a ruinas de infraestructuras recientes (De Silvey y Edensor, 2012) —industriales (Edensor, 2005; Orange, 2008; Pétursdóttir 2012) y de transporte (Dalakoglou, 2010; Qviström, 2012; Gordillo, 2018), entre otras—.

Esta bibliografía constituye un insumo valioso en tanto, en las investigaciones argentinas en torno al ferrocarril, las infraestructuras y materiales “en desuso” no han solido ser considerados como objeto de estudio, posiblemente por quedar categorizadas como “abandonadas” y como irrelevantes para el análisis (cf. Aldao, 2015, p. 104). En este sentido, el trabajo de McCallum (2018) constituye una excepción puesto que aborda la temática del “deterioro ferroviario” desde

---

<sup>5</sup> A partir de la década de 1940, la llamada Escuela de Manchester desarrolló esta estrategia analítica para estudiar de manera antropológica sociedades de mayor escala que las que había abordado la Antropología clásica. El llamado “estudio de caso extendido” (Kempney, 2005) consiste en observar y registrar diferentes “situaciones sociales” (Gluckman, 2003) para, a partir de su análisis conjunto, producir una descripción y extraer conclusiones acerca de la estructura social general. En este marco, Gluckman (2006) sugiere, además, dar cuenta del carácter procesual y temporalmente cambiante de las estructuras sociales tomando “una serie de incidentes específicos que afectan a las mismas personas o grupos a través de un período largo de tiempo, y mostrar el modo en que estos incidentes, estos casos, están relacionados al desarrollo y al cambio social (...) en el marco de un sistema social y una cultura dadas” (p.17)

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

una perspectiva que aúna materialidad y memoria. Por otra parte, si bien en el presente artículo también se muestra que los materiales ferroviarios condensan memorias del pasado, el foco está puesto sobre las modalidades y las moralizaciones que adopta su estatuto de propiedad, gestión y usufructo tanto en la textura ordinaria de la vida social local como en momentos de grandes transformaciones promovidas desde instancias no locales.

Este trabajo es un desprendimiento de mi tesis doctoral en Antropología Social (Faccio, 2024), en la que exploro los sentidos y los usos de la categoría de “abandono” —entendida como un estado material, social, político y moral contextualmente disputado y definido— en cuatro pequeñas localidades del noroeste bonaerense cuyo trazado urbano quedó delineado por la extensión del Ferrocarril Oeste a fines del siglo XIX. Dicha investigación tuvo un enfoque etnográfico en el que procuré dar un lugar privilegiado al “punto de vista nativo”, es decir, a “su posición ante la vida, su visión del mundo” (Malinowski, 1986, p. 41) de manera reflexiva (Guber 2016). Los datos en los que se basa este escrito provienen de la realización de trabajo de campo, entendido como una instancia de frecuentación prolongada con el mundo social al que me propuse acercarme; durante mis estancias en Mechita, que tomaron lugar entre 2016 y 2022, realicé distintas actividades tales como visitar a mis interlocutores en sus casas o en sus espacios de trabajo, hacer caminatas junto con ellos por los lugares donde viven y participar de distintas fiestas y eventos públicos. Los fragmentos de conversaciones que incorporo al texto provienen del registro de las jornadas que pasé junto con residentes de la pequeña localidad.

### “Un pueblo netamente ferroviario”

La fecha de aniversario de Mechita recuerda el día de 1906 en el que se aprobaron los planos para que la empresa *Buenos Ayres Western Railway Limited* construyera un taller, depósito y playón para el Ferrocarril Oeste, la línea ferroviaria más antigua del país, entonces en manos inglesas. En 1908, la compañía construyó una colonia de 118 viviendas en estricto *English railway style* para albergar a sus trabajadores, la cual configuró el germen de la actual planta urbana de la localidad. Si bien en ese entonces los talleres más importantes de la línea Oeste se encontraban en Liniers, barrio perteneciente a la ciudad de Buenos Aires, el nodo mechitense tenía una gran importancia estratégica. Mechita y la central de control de tráfico Mecha — ubicada en las inmediaciones del taller— se encontraban en el centro de la red ferroviaria y constituían su base de operaciones y su “cerebro logístico”. Ellas eran sede de una playa de maniobras de cinco kilómetros de largo en la que se depositaban, limpiaban y hacían reparaciones de las locomotoras y vagones provenientes de distintos ramales y empalmes que transportaban ganado al Mercado de Hacienda de la capital argentina. Antonio Zaccaro, un expleado ferroviario, contaba que, en los años 60:

El movimiento era enorme (...) y la formación de vagones requería conocimientos y experiencia. Uno tenía que saber sobre los ramales y empalmes del ferrocarril y tener conocimiento de la playa donde estaban y dónde se iban a ubicar los vagones para después traerlos y hacer la formación del tren (...) Llegaban hasta cuatro trenes por semana [con carga de frutas]; la producción del país pasaba por esta playa. Teníamos un galpón para trasbordo con una capacidad de 60 vagones donde también se redistribuía la correspondencia y la encomienda... (Caputo, 2002a, p. 15)

Fue al ritmo de las labores ferroviarias que aquella colonia inglesa fundacional creció hasta convertirse en una aglomeración que, para 1950, cobijaba a 5000 habitantes (Caputo, 2002a)<sup>6</sup> cuyas fuentes de trabajo dependían directa o indirectamente del ferrocarril. Dada esta característica, Mechita podría encuadrarse como una “villa obrera” (Neiburg, 1988) y como un “poblado” o “pueblo ferroviario” (Cuéllar Villar, et. al., 2003; Aldao y Damín, 2015), sede de una

---

<sup>6</sup> Para dimensionar el contingente poblacional, para ese entonces, Bragado, ciudad cabecera del partido, tenía 16.104 habitantes (INDEC, Censo 1947). En la actualidad, la distancia poblacional entre ambas es mucho mayor; mientras Bragado tiene 44.000 habitantes mientras que Mechita, alrededor de 1900.

“comunidad ocupacional”<sup>7</sup> (Horowitz, 1985) y, más específicamente, de una “comunidad ferroviaria”<sup>8</sup> (Agostini, 2023) en la que la vida laboral y social se encontraban particularmente intrincadas. Ahora bien, es menester explicar que “lo ferroviario” mechitense se encuentra, desde hace décadas, en proceso de profunda transformación.

En primer lugar, en 2016, cuando comencé a hacer trabajo de campo en el pueblo, el ferrocarril ya no era el principal empleador de los pobladores. El origen de esta situación se remontaba a la aprobación, en 1989, de la Ley de Reforma del Estado N°23.696, que habilitaba la privatización de distintas empresas estatales y la disolución y fusión de varios organismos públicos argentinos.<sup>9</sup> En este marco legal, en 1993 se había realizado una reforma ferroviaria que, entre otras cosas, había ordenado el cierre de la empresa “Ferrocarriles Argentinos”.<sup>10</sup> En este contexto de desarticulación, más de 300 empleados habían sido demitidos del taller mechitense, que, además, había pasado a manos de la compañía Ferrobaires,<sup>11</sup> perteneciente a la provincia de Buenos Aires, con una cantidad muy menor de trabajadores y de tareas.

En 2016, el taller cobijaba a apenas 40 personas que, además, poco tenían para hacer debido a que en 2015 un puente ferroviario había colapsado en una localidad vecina y los servicios de carga y pasajeros se encontraban interrumpidos. Para ese entonces, en Mechita residían alrededor de 1900 personas y las fuentes de trabajo eran el empleo público, el comercio, algunos puestos en un establecimiento agropecuario vecino y una fábrica de agroquímicos construida sobre tierras ferroviarias concesionadas. Ahora bien, a pesar de que el taller ya no fuera el principal empleador local, gran parte de los habitantes mechitenses —ferroviarios, exferroviarios o jamás ferroviarios— consideraban que su pueblo era un “pueblo netamente ferroviario” dada la prevalencia urbanística e identitaria del ferrocarril. Esto es, a pesar de que la principal ocupación ya no fuera en ese ámbito, los pobladores de algún modo se seguían considerando como comunidad ocupacional, al menos a nivel histórico e identitario.

Y fue en este contexto que, en 2017, tras la disolución de Ferrobaires, el taller fue concesionado a una multinacional por un lapso de veinte años; allí, TMH se iba a dedicar a reparar, entre otras cosas, triplas (es decir, unidades de tres coches) de origen chino recientemente adquiridas por la línea San Martín, proveedora de servicios de transporte urbano en el Área Metropolitana de Buenos Aires. El impacto de este cambio de manos no demoraría en hacerse sentir tanto en la planta urbana como en el taller ferroviario, en los que nos detendremos en las dos secciones que siguen.

### ***“Arde Mechita”: un nuevo orden para el patrimonio ferroviario local***

*En Mechita no hay nada que festejar  
Vox populi, marzo de 2018*

---

<sup>7</sup> Horowitz (1985) retoma esta categoría del sociólogo Graeme Salaman, que la define como sigue: “Una comunidad ocupacional representa una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida (...) Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo (...), su vida entera fuera de este se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo” (p. 422)

<sup>8</sup> Agostini (2023) define a una “comunidad ferroviaria” como un conjunto social compuesto por “varones y mujeres relacionados con la actividad laboral ferroviaria que crean, reproducen y tensionan relaciones sociales, de clase y de género, prácticas de sociabilidad y experiencias individuales y colectivas relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario y la existencia del ferrocarril”.

<sup>9</sup> En el contexto de la dictadura cívico-militar (1976-1983), que redujo la red y empleados de Ferrocarriles Argentinos en el total de país, Mechita tuvo algunos despidos y traslados de empleados, vinculados al cierre, en 1981, de la central de control Mecha, cuyas funciones pasaron a quedar centralizadas en la estación Once de Septiembre, en la ciudad de Buenos Aires. Sin restarle importancia a este período histórico, debe destacarse, no obstante, que fueron las reformas de la década de 1990 las que produjeron el mayor impacto en la pequeña localidad.

<sup>10</sup> En 1948, durante el gobierno de Juan Domingo Perón, la red ferroviaria argentina fue nacionalizada. Por décadas, la empresa estatal, resultante, Ferrocarriles Argentinos, fue la más importante de América Latina; para finales de 1960, por ejemplo, el sistema contaba con “160.000 empleados y con una infraestructura de 43.000 kilómetros de vías, 6150 puentes y miles de instalaciones edilicias” (Williams, 2004, p.79-80).

<sup>11</sup> En 1993, cuando el Ministerio de Economía dispuso la supresión de todos los trenes de pasajeros interurbanos y de larga distancia, junto con el despido de miles de trabajadores. Ante las protestas sindicales desplegadas en todo el país, el gobierno nacional buscó una salida política y propuso que aquellas provincias interesadas en mantener los servicios se hicieran cargo de ellos; fue así que Ferrocarriles Argentinos se disolvió y que locomotoras, coches, ramales, servicios, empleados y talleres pasaron a ser gestionados desde el nivel provincial, al menos por aquellas jurisdicciones que así lo decidieron. La provincia de Buenos Aires aceptó la oferta y creó la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEPPP), más conocida por su nombre comercial, Ferrobaires. La sede Mechita y sus empleados quedaron absorbidos por esta empresa.

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

El título de este apartado, “Arde Mechita”, remite a esos primeros tiempos en los que en las casas se escuchaban rumores acerca del robo de chatarra al ritmo que en casas y redes sociales se repetía el lema “en Mechita no hay nada que festejar”. Estas palabras sentenciosas finalmente se concretaron cuando, en marzo de 2018, el festejo más importante del pueblo, la “Fiesta del ferroviario”, fue cancelado. Las excusas climáticas estaban a la orden del día —el mes había sido, efectivamente, lluvioso—, pero, al mismo tiempo, había algo más. Si, según Turner (1957), los rituales son instancias en las que se expresa y procesa el conflicto social, la no realización de la fiesta era indicio de una situación de conflicto que podría haber llevado, en los términos de ese autor, a una escisión social. Y el epicentro de la incomodidad estaba en las modificaciones que “los rusos” estaban generando en zona de la antigua colonia inglesa y en el taller.

Estas transformaciones se estaban dando en dos dimensiones, una laboral y otra patrimonial. En cuanto a la primera, la disolución de Ferrobaires y la llegada de TMH había implicado que buena parte de los empleados que hasta entonces se encontraba en actividad quedara excluida del trabajo en el taller. De ellos, apenas 16 habían sido recontratados por la nueva empresa mientras que otros habían sido despedidos, habían aceptado el retiro voluntario o habían sido trasladados a otras localidades y/o dependencias del ferrocarril.<sup>12</sup>

En cuanto a la dimensión patrimonial, que es la que aquí nos concierne, la llegada de TMH había traído, ya desde los primeros momentos, un reordenamiento del patrimonio mueble e inmueble ferroviario —viviendas, galpones, oficinas, talleres, depósitos, locomotoras, vagones, tierras aledañas a las vías, herramientas y la tan mentada chatarra— que había generado no pocas rispideces.

El primer *locus* de conflicto había sido la colonia, varias de cuyas viviendas tenían un estatuto de propiedad precario. Hasta 1990, en épocas de Ferrocarriles Argentinos, a los ferroviarios que habitaban en ellas se les había dado la chance de comprarlas aportando mensualmente un porcentaje de su sueldo. Por otra parte, una porción menor de estas edificaciones (sobre todo las que estaban destinadas a albergar funciones comunitarias, tales como la vivienda del médico) seguía siendo propiedad fiscal bajo administración del organismo estatal de turno; sin embargo, en algunas de ellas residían, en ocasiones por acuerdos con el Municipio y en ocasiones por ocupación directa, habitantes que no eran sus dueños.

En este contexto, la irrupción de la empresa rusa implicó que aquellas personas que habían adquirido sus casas debieran probar su efectivo carácter de propietarias. Ahora bien, entre ellas, había quienes nunca habían tramitado la escritura, de modo tal que no contaban con un documento que probara su carácter de dueños legales; en estos casos, la presencia de TMH motivó a que este tipo de tramitación, generalmente onerosa, debiera resolverse con premura. Por otra parte, quienes residían en viviendas cedidas para su usufructo a través del Municipio tuvo que dejar sus hogares; dentro de este grupo, apenas una parte de los residentes fue compensada por el gobierno municipal —con, por ejemplo, el pago del alquiler en otra casa por una determinada cantidad de tiempo—. Y, finalmente, quienes residían en una vivienda sin la mediación legal correspondiente fueron los más afectados, en tanto no recibieron asistencia municipal alguna.

Esta situación de “puesta en orden” de los bienes edilicios que pertenecían o que habían pertenecido al ferrocarril generó no pocas rispideces, que eran las que “hicieron arder” a la pequeña aglomeración. En definitiva, la llegada de TMH había contribuido a visibilizar una separación que, al menos en las últimas décadas, no había estado en primer plano: aquella entre los pobladores y los bienes inmuebles ferroviarios. Si bien los mechitenses sabían que estos últimos eran propiedad fiscal —y, por ende, ajenos—, al mismo tiempo los consideraban como disponibles para su usufructo por vías que no eran totalmente legales; esta concepción estaba en la base del hecho que, por ejemplo, se utilizaran casas no habilitadas como vivienda o que no se llegara a hacer su escrituración cuando eso era lo que hubiera correspondido.

A niveles no locales, esta situación estaba asegurada por, entre otras cosas, el carácter laxo que por años había caracterizado la gestión y el control del patrimonio ferroviario por parte de las

---

<sup>12</sup> Si bien este tema es de gran relevancia, aquí no podré abordarlo en tanto excede el objeto de este artículo, centrado sobre el patrimonio material ferroviario.

sucesivas agencias estatales encargadas de gestionarlo.<sup>13</sup> La bibliografía en torno del tema tiende a destacar el carácter “desorganizado”<sup>14</sup> (Bertranou, 2019) de la administración ferroviaria estatal en lo tocante a distintos ámbitos de injerencia, entre ellos el copioso patrimonio del ferrocarril que, abarcando tierras, vías y edificaciones, se desperdiga por el vasto territorio argentino. Para 2012, por ejemplo, apenas el 15% del patrimonio inmueble estaba inventariado (Pesich, 2016, p. 114), lo cual significaba que el restante 85% era, por falta de registro, de algún modo “desconocido” para el Estado.

En este contexto de laxitud, la concesión del patrimonio ferroviario inmueble a TMH implicó la introducción de un nuevo orden, privado y caracterizado por la aplicación de un control más claro y rígido. Estas políticas ordenadoras no solo comenzaron a regir sobre las viviendas sino también, por supuesto, sobre el taller, que se configuró como un segundo *locus* de tensión social.

En efecto, la primera acción que TMH realizó en el pueblo fue tomar el control del taller demarcando y exhibiendo claramente los límites entre el adentro y el afuera a través de distintos recursos. La empresa removió las malezas que crecían en el perímetro del taller y en sus espacios abiertos internos. Luego, pintó los muros exteriores, que pasaron a ser soporte de cámaras de vigilancia. El ingreso de personas comenzó a estar controlado por personal de seguridad que respondía a una empresa tercerizada procedente del Área Metropolitana de Buenos Aires que no detentaba ninguna vinculación con la población local y que, por lo tanto, no tenía miramientos a la hora de restringir el acceso. Así, desde ese momento, nadie que no tuviera permiso oficial podía ingresar al antiguo espacio de trabajo local —y de más está decir que la mayoría de los mechitenses no contaba con ese permiso—.

Dado que no tenían manera de ver con sus propios ojos lo que estaba ocurriendo paredes adentro, los habitantes de la localidad prestaban mucha atención a los sonidos que, gracias a su carácter incorpóreo, atravesaban las fronteras materiales. En esas épocas, en casas y negocios comentaban: “¿Ves? No se escucha nada, ¿ves que no van a hacer nada?” o “está todo muy, muuuuy tranquilo, pero esperemos que hagan algo” o “ayer se escucharon máquinas; algo deben estar haciendo”. No solo los sonidos y la información que transmitían burlaban las fronteras del taller sino también otro mecanismo social de gran potencia: los rumores. Fernanda (51 años), fotógrafa local, por ejemplo, había llegado a siguiente conclusión:

Los rusos son un fraude... La restauración y la pintura del taller es maquillaje para la foto de Macri, para la campaña. Yo conozco a varios de los empleados que están ahora y me contaron que los persiguen para sacarles fotos. Hasta les han sacado fotos con *drones* desde arriba para que se vea como que están trabajando; pero dicen que, en realidad, no hay nada para hacer, que, cuando les sacan las fotos, los hacen estar parados y caminar para guardar las apariencias. Porque lo único que van a hacer estos es llevarse la chatarra. (Entrevista con Fernanda, 51 años, fotógrafa local, abril 2018)

La circulación de chismes acerca de lo que estaba ocurriendo o no en el interior del taller era indicio de la dificultad que los habitantes del pueblo estaban teniendo para acceder y comprender lo que estaba sucediendo puertas adentro. Repentinamente, el espacio que había sido el germen de Mechita revelaba cada vez más su carácter no mechitense. Para terminar de comprender este vínculo y este proceso, hagamos un pequeño *excursus* a épocas previas a la llegada de “los rusos” para observar cuáles eran las dinámicas entre “el pueblo” y lo que por largos años había sido “su” taller.

---

<sup>13</sup> Desde 1993 hasta 2024, ha habido al menos cuatro organismos destinados a la administración de los bienes inmuebles ferroviarios, entre los que se cuentan: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) hasta 2000; el Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE) hasta 2008 y, desde entonces hasta 2024, la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE).

<sup>14</sup> Tomo el concepto de “desorganización ferroviaria” del trabajo de Bertranou (2019) respecto del sistema ferroviario argentino. Este autor define a la “organización estatal” – noción que usa para abordar el tema del ferrocarril – como “un concepto que remite a un atributo variable de la estatalidad en un sector de la política pública, que describe en el modo en el que los entes estatales involucrados coordinan sus intervenciones en un marco de objetivos, normas y procesos explícitos y reconocidos, con el objeto de dar cuenta de todas las funciones requeridas en la adecuada provisión de un bien o servicio” (ibid.:41). En este marco, la “organización” y la “desorganización” son dos polos entre los que se encuentran una variedad de matices y no necesariamente son correlativos con una mejor o peor prestación de servicios.

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

### ***Un paseo por el taller-corazón roto: el patrimonio ferroviario, entre lo alienable y lo inalienable***

*El taller, esto, esto es mi pueblo. Vos ves una foto de 1904 y es esto.  
Este es el corazón, el amor de mi pueblo*

Horacio, 60 años, mechitense, ferroviario desde 1978, octubre 2019

Lo que los mechitenses denominaban “el taller” consistía en un gran espacio con secciones correspondientes a distintos usos. Por la avenida Quintana, calle principal del pueblo, se ingresaba a un primer sector que contenía un edificio para las oficinas de la administración, un taller de tapicería y compartimentos que antiguamente servían de laboratorio y comedor. Al fondo del predio se encontraba el área donde se reparaban locomotoras y vagones, cuyos dos galpones principales se dividían en distintas dependencias que habían dejado de funcionar. Tanto en estos galpones como en los espacios abiertos del predio, se desperdigaban sin mayor ordenamiento locomotoras y vagones de entre cincuenta y cien años de antigüedad pertenecientes a distintas etapas del sistema ferroviario argentino; allí se podían encontrar, por ejemplo, una locomotora a vapor y un viejo vagón presidencial con sus asientos de terciopelo bordó, ajados por la intemperie pero que aún permitían vislumbrar algo de su pasada distinción. Al salir de los espacios techados, en el playón descubierto, se arrumbaban montículos de herramientas y piezas ferroviarias, placas de metal y rieles oxidados.

Si bien un observador externo podría haber caracterizado gran parte de los espacios del taller como “en desuso” o “abandonados”, en la práctica estos lejos estaban de estarlo en tanto eran objeto de usos sociales que, si bien furtivos, no dejaban de ser corrientes. Así, por ejemplo, el lugar solía constituir, sobre todo para niños, adolescentes y/o jóvenes, un sitio de encuentro, juego y recreación en el que se realizaban distintas prácticas, ya toleradas, ya reprochables según los parámetros morales locales: cazar palomas, jugar a las escondidas, consumir alcohol y/o sustancias ilícitas o servir de refugio para tener relaciones sexuales.

En él, también se daba rienda suelta a la creación artística bajo distintos formatos; por ejemplo, para Fernanda y para Lucía (51 años), fotografías aficionadas, el espacio constituía “materia fotográfica” en tanto, en sus palabras, allí se podían ver “detalles, cosas diferentes que no te esperás ver, y todos juntos... guijarros, vidrios rotos, gomaespuma, fierros viejos, herramientas oxidadas”. (Entrevista a Fernanda y Lucía, 51 años, fotógrafas locales)<sup>15</sup>

Finalmente —y lo más importante—, el taller funcionaba como reservorio de materiales, entre los que la chatarra ocupaba un lugar privilegiado. En ella profundizaremos de la mano de Carlos (68 años), escultor local, quien nos dará pistas para entender su estatuto de propiedad y sus regímenes de usufructo. Carlos, mechitense, había nacido en una familia “netamente ferroviaria”. Su tatarabuelo y su bisabuelo eran herreros, y su abuelo había sido el primero en, gracias a su oficio, ingresar al ferrocarril; a él lo habían seguido su hijo y su nieto en una dinámica muy frecuente en ese ámbito ocupacional, caracterizado por la preferencia por incorporar a hijos de personas que ya eran parte del sistema (Horowitz, 1985). En 1994, Carlos y su padre fueron despedidos y, ese mismo año, el primero comenzó a elaborar esculturas en base a chatarra y a las técnicas de herrería con las que otrora había reparado locomotoras y vagones. A principios de los 2000, el escultor logró adquirir un lote ferroviario ubicado en la planta urbana del pueblo, fuera del taller, y emplazó un “patio de esculturas” declarado de interés cultural por la Municipalidad. Tanto Carlos como sus piezas artísticas contaban con el reconocimiento del Municipio, de los vecinos y de los turistas que visitaban el pueblo. Sin embargo, al mismo tiempo, en la práctica y el discurso del escultor subsistía un punto incómodo:

Trabajo con *materiales usados* porque *me dan permiso para usarlos*; si alguna vez precisan algo de lo que traje, *tengo el compromiso de devolverlo*. Nunca me pidieron

---

<sup>15</sup> Como lo señala la bibliografía en torno de las ruinas (De Silvey y Edensor 2013), los espacios en los que hay un bajo nivel de vigilancia y de ordenamiento material por parte de una agencia humana clara frecuentemente devienen, al menos para ciertos actores, sitios lúdicos y, también, de contemplación y experimentación estética; el reconocimiento de las formas que alguna vez tuvieron y a la vez su incompletitud —ya en cuanto a la estructura edilicia, ya en cuanto a la falta de función— suele producir impresiones de ambigüedad, desautomatización y extrañamiento.

nada porque trato de elegir *cosas* que ya están *en desuso* para no tener inconveniente  
(Entrevista con Carlos, ex ferroviario y escultor local, junio 2016)<sup>16</sup>

En este fragmento de conversación, Carlos se había visto impelido —sin que yo hubiera preguntado siquiera acerca del tema— a explicar las condiciones bajo las cuales era legítimo que tuviera y utilizara materiales y objetos del ferrocarril. A lo largo de mis visitas a Mechita pude entender que estas justificaciones eran necesarias debido a que, en la localidad, el estatuto de propiedad de la chatarra nunca quedaba del todo claro y era, por lo tanto, motivo de controversias y de demandas morales: ¿la chatarra —pero léase también: las viviendas, los lotes, las herramientas, etc.— era comprada (y, de ser así, ¿a partir de qué arreglo y cuán transparente?)?, ¿era cedida?, ¿era concesionada?, ¿era apropiada?, ¿era robada?

Aquí quiero sugerir que estas ambigüedades y las discusiones que ellas despertaban tenían su origen en la existencia del doble régimen de uso y usufructo del patrimonio ferroviario que tenía asiento en la pequeña localidad, cuestión que ya empezamos a vislumbrar en el apartado anterior. Por un lado, a nivel legal, este era propiedad del Estado y, como tal, debía ser administrado, rotulado, inventariado, cedido, concesionado o vendido a través del organismo estatal de turno a cargo de su administración. En este plano, manipular chatarra por fuera de las reglamentaciones y procedimientos legales correspondientes podría haber sido encuadrado como hurto y, por ende, como delito. Sin embargo, nunca nadie había sido denunciado o condenado por hacerlo y —como lo demuestra la Antropología desde los trabajos fundacionales de Malinowski (1991)— existían normas no escritas y establecidas de modo consuetudinario que, aunque no oficiales, investían de mayor o menor legitimidad a la manipulación del patrimonio ferroviario.

Veamos el ejemplo de la chatarra. En el fragmento de conversación transcripto, Carlos daba cuenta de todo un sistema clasificatorio informal de este material. Por un lado, existían ítems “usados” y “en desuso”, contrapuestos con los “nuevos” y “en uso”; mientras sustraer un objeto nuevo o en uso del taller hubiera constituido un robo, tomar aquellos que ya estaban utilizados y desgastados y que además no cumplían ninguna de sus funciones originales era, para empezar, legítimo. Por otro lado, esta sustracción no constituía una apropiación total o un regalo; en palabras de Carlos, la chatarra “se prestaba”, lo cual implicaba el compromiso de devolverla ante un eventual reclamo. En este sentido, el principio de la propiedad legal continuaba siendo reconocido y afirmado, a pesar de que se hiciera una salvedad en el uso.

Esta noción de “préstamo y usufructo por tiempo indeterminado hasta mediar un pedido de devolución” que Carlos enunciaba daba cuenta del carácter ambiguo del régimen de propiedad del patrimonio ferroviario en Mechita en general. Pensemos, si no, en el uso informal o no del todo formalizado de las viviendas de la colonia al que ya referimos; o en una constatación que cualquier visitante a la localidad podría realizar: el hecho de que en cada casa suele haber algún objeto del taller sirviendo de adorno o de herramienta para sus moradores.

Sobre este tipo de práctica y norma de uso local incidía el hecho de que la vigilancia y los procedimientos legales que se daban en el “más acá” del territorio generalmente no eran los de los organismos institucionales burocratizados sino los de la sociabilidad propia del “contexto pequeño urbano” (Blanc, 2016). La sociología y la antropología de los espacios urbanos no metropolitanos suele destacar la singularidad de la vida social en localidades de pequeña escala, caracterizada por un fuerte conocimiento o al menos “reconocimiento” (Prado, 1998) mutuo entre co-residentes. Mechita no escapaba a esta regularidad sociológica y además se encontraba intensificada por los vínculos de familiaridad propios del ferrocarril como “comunidad ocupacional”, frecuentemente autoidentificada bajo la figura de la “gran familia ferroviaria” (Godoy, 2023). Es decir, todos los empleados que antes de la llegada de TMH se desempeñaban en el taller —ya fuera en seguridad, administración u oficios— eran mechitenses o residentes en Mechita desde hacía tiempo; al mismo tiempo, tenían vínculos de parentesco, de amistad o de vecindad con otros pobladores, para buena parte de los cuales el taller no era un espacio desconocido puesto que ellos mismos, sus amigos o parientes alguna vez habían trabajado o al menos ingresado allí. Así, en este contexto en el que quienes vigilaban los límites del taller y trabajaban puertas adentro tenían una relación de reconocimiento con quienes se encontraban

---

<sup>16</sup> El resaltado de la autora.

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

afuera, existían claras licencias para circular por el espacio y para usufructuar los materiales y los objetos que descansaban en él.

En relación con esto, aquí quisiera sugerir que el vínculo de propiedad entre los pobladores y el patrimonio ferroviario —taller, chatarra, objetos— se podría conceptualizar heurísticamente sobre la base de la noción de “posesión inalienable” propuesta por Annette Weiner (1992, 2020). En su investigación sobre sociedades melanesias, Weiner hizo foco sobre un conjunto de objetos que, a diferencia de aquellos sobre los que se había concentrado Malinowski (1922) décadas atrás, no circulaban y, de hecho, eran puestos trabajosa e intencionalmente al margen de la circulación. Se trataba de bienes significativos —conceptualizados por la autora como “inalienables”— que intentaban retenerse bajo la posesión de un linaje particular, lo cual demandaba “trabajo, recursos y energía” (Weiner, 1992, p. 4). En un contexto de baja densidad poblacional en el que la escasez demográfica se configuraba como una amenaza para la reproducción de los linajes, estos objetos manufacturados a partir de materiales duraderos constituían el fundamento material de la reproducción social y de la trascendencia temporal del grupo. Para Weiner, no existe una separación entre un orden social que sería material y otro simbólico o identitario que se le superimprimiría al primero, sino que entre ambos existiría una relación *necesaria*. En este sentido, el hecho de que, por “robo, decadencia psicológica, fracaso en la memoria y maniobras colectivas” (p. 6), un actor social perdiera un bien inalienable implicaría perder algo de su *self* y del grupo social al que pertenece:

Algunas cosas, como las mercancías, son fáciles de dar. Pero hay otras posesiones que se encuentran imbuidas por las identidades intrínsecas e inefables de sus dueños y que no son fáciles de entregar. Idealmente, estas posesiones inalienables son guardadas por sus dueños de una generación a la otra en el contexto de una familia cerrada, de un grupo de descendientes o de una dinastía. La pérdida de este tipo de posesión inalienable reduce el *self* y, por extensión, el del grupo al que la persona pertenece (p. 6)

Si bien esta propuesta conceptual está pensada para objetos discretos y no para entidades materiales mayores —tales como el territorio de un taller y todo lo que él contiene—, considero que es posible convocarla de forma heurística para pensar el caso de Mechita. Allí, el playón ferroviario era el espacio de trabajo por el que transitaba o había transitado buena parte de la población tanto en el pasado como en el presente; en ese lugar se habían cumplido las funciones y desempeñado las actividades laborales que constituían la base fundamental de la identificación de los empleados como “ferroviarios” y, junto con ellos, también la de sus parientes y la del pueblo en general. En este sentido, aun en épocas en las que el espacio de trabajo se había transformado y había menguado su productividad, los mechitenses continuaban considerándolo su territorio, circulando por él, usufructuándolo de manera poco restringida y, en varios casos, aún ligada a técnicas aprendidas en el oficio en el ferrocarril. Con los recaudos a los que nos referimos previamente —sobre todo en lo tocante a la clasificación de los materiales pasibles de ser usufructuados de forma legítima—, el taller, las estructuras y los objetos ferroviarios se constituían como espacios naturalizados como “disponibles” para la población local, que los ligaba con su historia colectiva, con su trayectoria biográfica y con la identificación de sí mismos y del pueblo en general. El taller era, en definitiva, una posesión inalienable sin la cual buena parte de los pobladores de Mechita podían pensarse a sí mismos. O, como en el epígrafe de este apartado lo expresaba Horacio con esa metáfora romántica y funcionalista tan mechitense, *el taller era el corazón del pueblo*; y, como sabemos, sin corazón —aunque roto y desguazado— ningún cuerpo puede funcionar.

En el caso que nos convoca, sin embargo, persistía un punto incómodo ya señalado. Por más inalienable que fuera concebido ese espacio y las cosas que descansaban en él, al mismo tiempo era insoslayable la existencia de una contradicción: el hecho de que tenía, por un lado, un pie inalienable en el territorio y la historia locales y, por otro, un pie en el nivel estatal nacional, en tanto era propiedad fiscal y materia de administración de organismos ubicados en otras escalas gubernamentales. La llegada de TMH había puesto en evidencia la alienabilidad que *también* era constitutiva del taller y del patrimonio ferroviario en general. Y, como veremos en los dos

apartados que siguen, no era una coincidencia que precisamente en ese momento emergiera el tema del robo de chatarra, que ya desde épocas previas constituía un “recurso de impugnación moral” (Noel, 2011, 2014) corriente en la localidad.

***“¡Esa chatarra es valiosísima!”: el robo de chatarra como recurso de impugnación moral***

Como vimos en el apartado anterior respecto de las esculturas de Carlos, el doble vínculo de propiedad, uso y usufructo del patrimonio ferroviario mechitense daba a parar en frecuentes situaciones de ambigüedad categorial: ¿la vivienda, la herramienta o la chatarra era propia, prestada, cedida, robada, ocupada?, ¿el escultor era artista o ladrón? La respuesta a estas preguntas dependía de la norma con la que se las respondiera, la oficial o la local, y la elección se encontraba sujeta al contexto en el que se la formulara. Por ejemplo, en una entrevista, en noviembre de 2016, Alberto, jubilado de 72 años residente en Mechita, me expresaba:

Acá llamaron a la policía porque el chico de enfrente se robó una oveja para comer... ¡pero era porque tenía hambre! En cambio, otro vecino, un “notable” [hace el gesto de comillas con las manos] dueño de almacén que tuvo vínculos con el ferrocarril, se sabe, robó kilos de chatarra... ¡pero nadie dice nada! ¡Y esa chatarra es valiosísima!

Siguiendo una dinámica social propia del pequeño urbano, este tipo de acusación se mantenía en el plano del rumor y raras veces llegaba a la denuncia abierta; y, sin embargo, ahí estaba, siempre presente, para producir marcaciones y diferenciaciones con ciertos vecinos en determinados contextos. Por conocimiento del campo social mechitense, yo sabía que Alberto y el “vecino notable” al que hacía referencia habían tenido desavenencias históricas por cuestiones políticas. En el fragmento citado, Alberto, además, generaba un contraste entre un “ladrón de ovejas” — pobre— y un “ladrón de chatarra” —de posición acomodada— para poner de relieve la desigualdad local que, para él, se había acuciado durante la nueva gestión municipal y provincial. Esto es, el robo de chatarra se configuraba como una manera a través de la cual mi interlocutor impugnaba tanto a un vecino con el que había tenido conflictos como al gobierno del Municipio, del que ese vecino era partidario. Ahora bien, la misma acción, a saber, usufructuar chatarra, nunca hubiera sido definida por Alberto como robo para hacer referencia a lo que, por ejemplo, Carlos el escultor, con el que mantenía una relación cordial, hacía con ella. Esto es, la existencia de una doble norma habilitaba a que una misma práctica pudiera ser marcada como desviada o como legítima según la posición de quien produjera la marcación.

En este sentido, aquí quisiera sugerir que el uso de chatarra y del patrimonio ferroviario en general por vías extraoficiales no se configura como un delito *per se* desde la perspectiva local, sino que su categorización como robo funciona, más bien, como un “recurso de impugnación moral”. Según Noel (2011, 2014), los recursos de impugnación moral son figuras que los actores sociales movilizamos en contextos específicos para producir una demanda o pedido de *account* moral a otros actores con los que entramos en conflicto; estos recursos no son producidos de manera individual y aislada, sino que forman parte de repertorios morales más amplios que tienen un anclaje social e histórico en el “colectivo de referencia” (Noel, 2021) en cuestión.

Si las acusaciones de robo de materiales constituían un modo de marcar diferencias y límites con “otros internos”, no resultaba una sorpresa, entonces, que “los rusos”, “otros externos”, no fueran inmunes a ser categorizados como “piratas chatarreros”. Estos rumores generaban un desprestigio moral de la multinacional que venía a alienar a los pobladores del taller. Ahora bien, entre un “vecino notable” como aquel al que refería Alberto y TMH había una diferencia de escalas y de poder que les daba que les daba a los “típicos” rumores sobre robo de chatarra una profundidad temporal y colectiva diferente, a la que me referiré en el apartado que sigue.

***“Yo no creo en los reyes magos, nena”: el robo de chatarra como horizonte de expectativas***

*La chatarra viene por la orilla*  
Felipe Amado, 65 años, artista popular de Bragado

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

Repasemos brevemente la estructura de los chismes que corrían al momento de la llegada de TMH: esta era una empresa fantasma que iba a extraer lo que quedaba de la chatarra del taller para enviarla a una fábrica de acero localizada en Bragado y después abandonar el pueblo para siempre.

En un estudio en localidades de pequeña y mediana escala, Koury Pinheiro y Barbosa Borges (2017) sugieren que los chismes son un modo de aportar inteligibilidad a hechos emergentes, desconocidos y/o traumáticos, y así “reensamblarlos en un nuevo formato posible desde el cual proceder y reorganizar la vida cotidiana” (p. 24). En este sentido, no de otra manera procedían los pobladores de Mechita, al explicar(se) a través de este tipo de narración oral el motivo y los intereses que habían traído a “los rusos” al escenario local. El esquema narrativo-explicativo que presentaban sus chismes se nutría elementos del “espacio de experiencias” (Koselleck, 1993) colectivas previas para proyectarlos al presente y al futuro de la pequeña aglomeración. Retomo las nociones de “espacio de experiencia” y su correlato, “horizonte de expectativas”, del historiador Reinhart Koselleck (1993), quien define al primero como “un pasado presente, cuyos acontecimientos han sido incorporados y pueden ser recordados” (p. 338) y al segundo como aquello que “apunta al todavía-no, a lo experimentado, a lo que solo se puede descubrir” (p. 338); según este autor, el futuro, ese “todavía-no” no puede ser concebido o imaginado sino a partir de las categorías con las que contamos en el presente, que están constituidas, precisamente, por el campo de experiencias del pasado.<sup>17</sup>

Entonces, el primero de los eventos previos que los rumores mechitenses recuperaban remitía a la década de 1990, cuando se había despedido a 300 trabajadores del taller y la población aún no sabía qué sería de ese espacio laboral central. Mis interlocutores solían narrar ese “acontecimiento monstruo” (Agostini y Brandolini, 2016, p. 105)<sup>18</sup> del modo que sigue:

Todo esto comenzó en los años 90; fue desastroso, entraban camiones, se llevaban todos los resabios ferroviarios. Destruyeron el acceso, por decirte algo nomás, con los camiones cargados. Y no dejaron nada. Suponete, si vos te vas, cerrás el edificio de la empresa por sí, el día de mañana, a lo mejor la volvés a abrir. Acá no se cerró nada. Se dejó todo abierto para que se llevaran todo, todos los materiales, toda la chatarra (Entrevista a Julián, 51 años, mechitense, delegado municipal, junio 2016)

En los 90, que yo trabajaba en la acería, era impresionante. Iban al taller, cortaban la chatarra y se la llevaban para la acería, para la Acerbrag. Quemaban vagones enteros, incluso, para que se consumieran los materiales que no fueran la chatarra, que era lo que servía, lo que valía. Era impresionante ver el fuego (Entrevista a Pedro, 71 años, ex empleado de la acería actualmente residente en Bragado, septiembre 2017)

Como podemos ver, la circulación de chatarra hacia los límites externos del pueblo y las vinculaciones con la siderúrgica de 2018 “rimaban” con estas escenas constatadas de primera mano o conocidas de oídas a principios de los años 90. Pero eso no es todo: la relación entre estos dos espacios productivos ya estaba presente en relatos previos que remitían, no casualmente, a la década de 1960. En esos años, Acerbrag había abierto sus puertas y desde sus inicios había convocado a expertos de los talleres mechitenses para recibir asesoramiento técnico o directamente para emplearlos;<sup>19</sup> de ese período también datan historias que cuentan que, entre uno y otro lugar, además de circular recursos humanos, también lo hacían los materiales ferrosos. En una entrevista de 2002, un empleado ferroviario histórico, Daniel Brown, explicaba que a fines de

<sup>17</sup> Al mismo tiempo, según este autor, el modo en el que miramos hacia al pasado desde el presente también está moldeado por las expectativas contemporáneas acerca de eso que vendrá.

<sup>18</sup> En una investigación sobre la localidad ferroviaria de Laguna Paiva, Agostini y Brandolini (2016) refieren al cierre del taller local retomando este concepto de Pierre Nora (1974) – “acontecimiento monstruo” – para señalar un evento que se instauró como “un punto de quiebre en las vidas de estos ex ferroviarios, es decir, como algo que modificó radicalmente la cotidianeidad del presente de los sujetos” (Agostini y Brandolini, 2016, p.105).

<sup>19</sup> Cabe destacar que Mechita fue la primera localidad industrial en un partido que hasta entonces había tenido un perfil exclusivamente ligado a la producción agropecuaria. Este vínculo en cuanto a los recursos humanos y al intercambio de conocimientos técnicos siguió vigente a lo largo del tiempo; en efecto, cuando TMH se instaló en Mechita, recurrió a la acería de la ciudad de Bragado —a la inversa de cómo se había dado en la década de 1960— a la hora de buscar recursos humanos.

los 60, había recibido la orden de desguazar locomotoras fuera de servicio y de cargar los restos en camiones para ser transportados a la siderúrgica:

de buenas a primeras se presentaron acá [personal de la empresa, en Mechita] y empezaron a cortar las máquinas y las mandaban a la acería para fundición. Las cortaban a pedazos... las llantas, las bielas... todo entregado como chatarra (...) [Las locomotoras] estaban en playa Mecha y también en Mechita (...) La tarea de corte la hicimos más o menos frente al Club Ferrocarril Oeste (Caputo, 2002b, p. 48).<sup>20</sup>

En definitiva, a la falta de información respecto de “las verdaderas intenciones de los rusos” de 2018, la población mechitense respondía con rumores en los que se generaba un horizonte de expectativas a partir de lo que sí le era conocido: experiencias previas de reformas en el ferrocarril y en el taller. En los años 60, los cambios habían sido tecnológicos: la modernización de la flota de locomotoras, que se había convertido al diesel hacía menos de diez años; en los 90, institucionales y laborales, puesto que se había despedido a buena parte de los empleados y el taller había pasado a manos de una empresa provincial menor; en el 2017, privatizadores.

En los tres momentos, las reformas habían sido decididas desde escalas burocráticas no locales, sin que los trabajadores y pobladores rasos fueran partícipes de las decisiones; en ese sentido, lo que estos acontecimientos habían puesto de relieve era la creciente alienación entre los mechitenses y el sistema ferroviario. Y si, como venimos viendo, el patrimonio mueble e inmueble y su manipulación tenía un carácter omnipresente en la vida cotidiana del ferrocarril y de esta población, no resultaba extraño que las reformas ferroviarias fueran constatadas, narradas y experimentadas a partir del señalamiento de un índice bien palpable: la chatarra circulando por carriles que no eran los “normales”.

Weiner (1992, 2020), a quien citamos en otro apartado, sostiene que el carácter inalienable de una posesión se logra a través de su puesta al margen de la circulación; esto es, intentando no intercambiarla, no trocarla, no venderla, etc. En este sentido, el hecho —o, en 2017, la expectativa— de que la chatarra circulara hacia Acerbrag se presentaba, desde la perspectiva local, como una evidencia de que aquello que se concebía como “inalienable ferroviario mechitense” en verdad no lo era y de que, por lo tanto, estaba sujeto a su sustracción —por concesión, licitación, venta lícita o apropiación ilícita— por parte de la propia empresa ferroviaria o de otros actores. Ahora bien, esta situación era, al mismo tiempo, resistida a través, también, de las propias acusaciones de robo, las cuales, además de funcionar como un recurso de impugnación moral, de algún modo intentaban reponer, al menos de manera simbólica y en clave de denuncia no abierta, el estatuto inalienable de la propiedad ferroviaria mechitense; después de todo, no habría robo si no hubiera objetos considerados como propiedad legítima de un determinado actor social —en este caso, la población local a través de “su” taller—.

En la actualidad, “los rusos” continúan con un pie en Mechita; las derivaciones de su presencia han sido distintas a las esperadas —aunque eso es tema para otro artículo— y poco han tenido que ver con el usufructo ilegal de chatarra, que sigue apilada en una sección del playón especialmente destinada a albergarla. El impacto inicial de su llegada constituyó, no obstante, un acontecimiento cuya indagación analítica permitió echar luz sobre los regímenes de propiedad que unían a la población mechitense con el patrimonio material ferroviario, y los modos de usufructuarlo, significarlo y vincularse con su creciente enajenación.

### ***Reflexiones finales***

A lo largo de este artículo, recorrimos el proceso de concesión del taller de una localidad ferroviaria de pequeña escala. La irrupción de una empresa multinacional en el escenario local y las incomodidades patrimoniales que desencadenó permitieron iluminar los regímenes de propiedad y usufructo de los bienes muebles e inmuebles del ferrocarril que la población local había practicado hasta entonces, así como las transformaciones de estos en las últimas décadas.

---

<sup>20</sup> Ver Caputo (2002b) para más testimonios sobre este fenómeno en aquella época.

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

Como hemos observado, al menos hasta 2018, el patrimonio material ferroviario en Mechita poseía un estatus ambiguo y, desde entonces, de alguna manera “incómodo”: por un lado, a nivel consuetudinario, era considerado una propiedad inalienable, intrínsecamente vinculada al origen, la historia y la identidad del pueblo; por otro, a nivel legal, se sabía que constituía propiedad fiscal y que, estrictamente hablando, su suerte dependía de instancias administrativas no locales.

Los rumores sobre la ocupación, usufructo y robo del patrimonio inmueble y mueble, especialmente de chatarra, son frecuentes en los entornos ferroviarios argentinos más allá del caso de Mechita. En cualquier conversación informal o entrevista formal, es común que actores con diversas vinculaciones al sistema ferroviario mencionen la recurrencia de estos incidentes, generalmente en tono de denuncia. En la mayoría de los casos, los enunciadore s tienden a afirmar que los materiales son robados por “otros actores” —sea el Estado, los altos mandos de las empresas ferroviarias, vecinos deleznable s, personas “de afuera” de las localidades, etc.—, a quienes se les atribuye una conducta desviada respecto del régimen de propiedad legal. Sin embargo, como intenté demostrar a lo largo de este artículo, en la textura cotidiana, el uso y usufructo del patrimonio ferroviario es una práctica muy común, lo cual no implica que no esté sujeto a un régimen no codificado de normas que le dan más o menos legitimidad según el caso (recordemos, si no, la clasificación de materiales que hacía Carlos, el escultor).

En relación con esto, el hecho de que el usufructo de determinado material pase a ser denominado como “robo” indica que se está produciendo una impugnación moral sobre el agente del usufructo; y estas impugnaciones morales ocurren siempre en un contexto específico y desde una posición parcial e interesada. Por ello, en estas reflexiones finales quisiera sugerir que cuando emergen relatos en torno al robo de chatarra —y me refiero aquí a la chatarra por su gran recurrencia—, es crucial mantener una distancia analítica: ¿quién los enuncia?, ¿qué usos del patrimonio se ponen en juego?, ¿en relación con qué actor o con qué actores sociales?, ¿en qué contexto histórico?, ¿para marcar un límite con qué colectivo social? En mi experiencia de campo, los “ladrones de chatarra” podían ser, según el enunciado, un vecino individualizado, “los empleados ferroviarios” en general, un líder sindical o una empresa multinacional, por solo mencionar algunos ejemplos. En todo caso, reponer el contexto de estas acusaciones resulta fundamental ya que, de lo contrario, corremos el riesgo de repetir de manera irreflexiva los relatos y posiciones nativas y, sobre todo, de pasar por alto información social que puede ser de gran relevancia.

Durante una charla informal, Alberto, uno de mis interlocutores mechitenses, me regaló la frase que le da título a uno de los apartados de este artículo: “¡Esa chatarra es valiosísima!”. Y, sin duda, la chatarra, una palabra que comúnmente denota algo carente de valor, constituye un bien precioso en muchos sentidos: es un material que se puede intercambiar, vender o comprar, que puede ser utilizado para construir otras cosas —esculturas, pero también techos y casas—, que sirve como recurso para producir marcaciones sociales y separar a un “otro” de un “nosotros”, que puede narrar la historia de un espacio productivo y de sus transformaciones, y que, por todos estos motivos, puede constituir, en su llana materialidad, un profundo insumo analítico.

## **Bibliografía**

- Agostini, L. (2021). La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961. *Secuencia* 111, 1-30. DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795>
- Agostini, L. (2023) *Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas* (Tesis de Doctorado). Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Argentina.
- Agostini, L. y Brandolini, C. (2016). El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Páginas. Revista de la Escuela de Historia de la Universidad de Rosario* 8 (18), 97-119. DOI: <https://doi.org/10.35305/rp.v8i18.238>
- Aldao, J. y Damín, N. (2015). La comunidad ferroviaria sin el tren. Dinámica identitaria y prácticas de memoria en los pueblos al costado de las vías. En: Aldao, J. y Damín, N. (comps.) *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- Anand, N., Gupta, A. y Appel, H. (2018). Introduction: Temporality, politics and the Promise of Infrastructure. En: Anand, N. et.al. (comps.). *The promise of infrastructure*. Londres: Duke University Press.
- Appadurai, A. (1986). Introducción: las mercancías y la política del valor. En: Appadurai, A. (comp.). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. México D.F.: Grijalbo.
- Bertranou, J. (2019). (Des)organización estatal y política pública en Argentina. Desarrollo conceptual y análisis del transporte ferroviario. *Postdata* 24 (1), 35-75. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/522/52272406002/> [27

de noviembre de 2024]

Blanc, M. (2016). Para além das suas fronteiras': pessoalidade, conduta pública e trajetórias pequeno-urbanas. *Revista brasileira de sociologia da emoção* 15 (1), 96-111.

Caputo, J.L. (2002a). Nace Mechita (un fenómeno ferroviario). *Historias para ser contadas* 5 (19), 11- 18.

Caputo, J.L. (2002b). Mechita. Otra historia de las frustraciones argentinas. *Historias para ser contadas* 5 (20), 45-50.

Cuéllar Villar, D, Jiménez Vega, M y Polo Muriel, F. (2003). *Los poblados ferroviarios en España: un modo de vida junto al ferrocarril*. Recuperado de: <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Gijon2003/pdf/te3.pdf> [acceso: 13 de abril de 2024]

Dalakoglou, D. (2010). The road: an ethnography of the Albanian-Greek cross border motorway. *American Ethnologist*, 37 (1), 132-149. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1548-1425.2010.01246.x>

Daniels, I. (2009). The 'social death' of unused gifts: surplus and value in contemporary Japan. *Journal of material culture* 14 (3), 385-408. DOI: <https://doi.org/10.1177/1359183509106426>

De Silvey, C., Edensor, T. (2013). Reckoning with ruins. *Progress in human geography* 37 (4), 466-485. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132512462271>

Edensor, T. (2005). Waste matter – The debris of industrial ruins and the disordering of the material world. *Journal of material culture* 10 (3), 311-322. DOI: <https://doi.org/10.1177/1359183505057346>

Faccio, Yanina (2024). *Las labores y las vías. Una etnografía sobre procesos de organización territorial en pueblos bonaerenses (Bragado, 2016-2022)* (tesis de doctorado). Escuela de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín.

Gluckman, Max. (2003). Análisis de una situación social en Zululandia moderna. *Bricolage 1*. Recuperado de [https://www.ciesas.edu.mx/publicaciones/clasicos/Articulos\\_CCA/031\\_GLUCKMAN\\_Analisis\\_de\\_una\\_situacion.pdf](https://www.ciesas.edu.mx/publicaciones/clasicos/Articulos_CCA/031_GLUCKMAN_Analisis_de_una_situacion.pdf) [27 de noviembre de 2024]

Gluckman, M. (2006). Ethnographic Data in British Social Anthropology. En: Evens, T.M.S. y Handelman, D. (comps.). *The Manchester School. Practice and Ethnographic Praxis in Anthropology*. NY: Berghahn Books.

Godoy, S. (2023). 'Sangre ferroviaria': las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones familiares. *Cuadernos inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe* 20 (1), 3-26. DOI: <https://doi.org/10.15517/ca.v20i1.53656>

Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Guber, R. (2016). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). *Desarrollo económico* 99, 421-446.

Kempny, M. (2005). History of the Manchester "School" and the Extended-Case Method. *Social Analysis: The International Journal of Social and Cultural Practice* 49 (3), 144-165.

Koselleck, R. (1993). *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona: Paidós.

Koury Pinheiro, M.G. y Barbosa Borges, R. (2017). Cultura emotiva e moralidade em pequenas cidades: uma análise etnográfica do papel da fococa em sociabilidades urbanas de pequena escala. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção* 1(1), 21-40. Recuperado de <https://www.cchla.ufpb.br/rbse/RBSEv17n50dez2018.pdf> [27 de noviembre de 2024]

Kopytoff, I. (1986). La biografía cultural de las cosas: la mercantilización como proceso. En: Appadurai, A. (comp.). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. México D.F.: Grijalbo.

Malinowski, B. (1986). *Los argonautas del Pacífico occidental*. Barcelona: Planeta Agostini.

Malinowski, B. (1991). *Crimen y costumbre en la sociedad salvaje*. Barcelona: Ariel.

McCallum, S. (2018). "Los fierros tienen memoria": materialidad y memoria en el sistema ferroviario. En: Ramos et. Al. (comps.). *Memorias en Lucha. Recuerdos y silencios en contextos de subordinación y alteridad*. Río Negro: UNRN.

Manzoni, C. (2018). Hans M. Schabert: "No me preocupa nada de la economía argentina". *La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/economia/hans-m-schabert-no-me-preocupa-nada-de-la-economia-argentina-nid2191418/> [acceso: 10 de julio de 2024]

Miravalles, A. (2013). *Los talleres invisibles. Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca: Ferrowhite.

Neiburg, F. (1988). *Fábrica y villa obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Noel, G. (2011). Cuestiones disputadas. Repertorios morales y procesos de una comunidad imaginada en la costa atlántica bonaerense. *Publicar en Antropología y Ciencias Sociales* 9, 99-126. Recuperado de <https://publicar.cganropologia.org.ar/index.php/revista/article/view/281/205> [27 noviembre de 2024]

Noel, G. (2014). La autoctonía como garantía moral de la política: retóricas de la legitimidad en una ciudad intermedia de la provincia de Buenos Aires (Argentina). *Papeles de trabajo* 8 (13), 54-76. Recuperado de <https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/papdetrab/article/view/592> [27 de noviembre de 2024]

Noel, G. (2021). *A la sombra de los bárbaros. Transformaciones sociales y procesos de delimitación moral en una ciudad de la Costa Atlántica bonaerense (Villa Gesell, 2007-2014)*. Buenos Aires: Teseo.

Nora, P. (1974). Le retour de l'événement. En: Le Goff, Jacques y Nora, Pierre (comps.). *Faire de l'Histoire*. Paris: Gallimard.

Orange, H. (2008). Industrial archaeology: Its place within the academic discipline, the public realm and the heritage industry. *Industrial Archaeology Review* 30 (2), 83-95. DOI: <https://doi.org/10.1179/174581908X347292>

Paine, R. (1967). What is Gossip About? An Alternative Hypothesis. *Man (New Series)* 2 (2), 278-285. DOI: <https://doi.org/10.2307/2799493>

Pesich, M.C. (2016). Implicancias urbano-ambientales de las políticas públicas sobre las tierras ferroviarias desde 1990. Análisis de casos: Campana, Junín y Tandil. En: *Gestión ambiental en entornos metropolitanos*. Buenos Aires: Los libros del posgrado (FADU, UBA).

“Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)”

- Pettursdóttir, B. (2012). Concrete matters: ruins of modernity and the things called heritage. *Journal of Social Archaeology* 13 (1), 31-53. DOI: <https://doi.org/10.1177/1469605312456342>
- Prado, R. (1998). Cidade pequena: paraíso e inferno da pessoalidade. *Cadernos de Antropologia e Imagem*, 4, 31-57. Recuperado de <http://ppcis.com.br/wp-content/uploads/2018/09/Cadernos-de-Antropologia-e-Imagem-4.-A-cidade-em-imagens.pdf> [27 de noviembre de 2024]
- Reno, J. (2009). Your trash is someones' treasure: The politics of value at a Michigan landfill. *Journal of Material Culture* 14(1), 1-27. DOI: <https://doi.org/10.1177/1359183508100007>
- Sagastume, A.L. (2023). *Del vapor al diésel: memorias de ferroviarios de Junín (1948-1973)*. Buenos Aires: Teseo.
- Skuse, A. (2005). Enlivened objects: The social life, death and rebirth of radio as commodity in Afghanistan. *Journal of material culture* 10 (2), 123-137. DOI: <https://doi.org/10.1177/1359183505053071>
- Sosa Martos, A. O. (2014). Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Tafi Viejo (Tucumán-Argentina). *Associação Brasileira de História Oral* 17 (1), 193-218. Recuperado de <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/305/pdf> [27 de noviembre de 2024]
- Turner, V. (1957). *Schism and Continuity in an African Society: A Study of Ndembu Village Life*. Manchester: Manchester University Press.
- Visacovsky, S. (2019). Futuros en el presente. Los estudios antropológicos de las situaciones de incertidumbre y esperanza. *Publicar* 15(26). Recuperado de <https://publicar.cgantropologia.org.ar/index.php/revista/article/view/129> [27 de noviembre de 2024]
- Weiner, A. (1992). *Inalienable possessions. The paradox of keeping-while-giving*. Berkeley, Los Angeles, Oxford: University of California Press.
- Weiner, A. Myers, F. y Kirshenblatt-Gimblett, B. (2020). “Arte y cultura material. Una conversación con Annette Weiner.” *Publicar* 14 (28), 71-111. Recuperado de <https://publicar.cgantropologia.org.ar/index.php/revista/article/view/9> [27 de noviembre de 2024]
- Williams, F. (2004). Arquitectura ferroviaria. En: Liernur, J.F. y Aliata, F. (comps.) *Diccionario de arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura.

Recibido: 23/11/2024  
Evaluado: 20/12/2024  
Versión Final: 28/02/2025