



Memorias de comunidades barriales con pasado petrolero y ferroviario en Comodoro Rivadavia, Patagonia Central

Graciela Ciselli^(*)

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/6i39pstbw>

Resumen

El artículo aborda las memorias narrativas de habitantes de barrios con pasado industrial que en 2014 fueron declarados como patrimonio cultural de la ciudad de Comodoro Rivadavia. La declaratoria patrimonial ha activado la construcción de identidades socioterritoriales en torno a empresas petroleras y ferroviarias resignificadas con la puesta en valor de sus edificios. Dado que estas narraciones orales están mediadas por recuerdos y por olvidos se tiene en cuenta que se trata de una temporalidad compleja donde el pasado cobra sentido en el presente. El escrito sintetiza veinte años de estudios en los cinco barrios realizados por la autora desde el doble rol de investigadora e integrante de la Comisión Evaluadora de Patrimonio Municipal que facilitó la identificación de bienes, la realización de inventarios para sus declaratorias y el diseño de circuitos patrimoniales. Para este escrito en particular, se ha reinterpretado toda esa documentación y los resultados del trabajo de campo.

Palabras clave: Memoria del trabajo; Patrimonio industrial; Petróleo; Ferrocarril; Chubut.

Memories of neighborhood communities with an oil and railway past in Comodoro Rivadavia, Central Patagonia

Abstract

The article analyzes the narrative memories of inhabitants of neighborhoods with an industrial past that in 2014 were declared cultural heritage of the city of Comodoro Rivadavia. The heritage declaration has activated the construction of socio-territorial identities around oil and railway companies resignified with the enhancement of their buildings. Since these oral narratives are mediated by memories and forgetting, it is taken into account that it is a complex temporality where the past makes sense in the present. The writing summarizes twenty years of studies in the five neighborhoods carried out by the author from the dual role of researcher and member of the Municipal Heritage Evaluation Commission that facilitated the identification of assets, the carrying out of inventories for their declarations and the design of heritage circuits. For this particular writing, all that documentation and the results of the field work have been reinterpreted.

Keywords: Work memory; Industrial heritage; Oil; Railway; Chubut.

^(*) Profesora y Licenciada en Historia, y Abogada (Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, UNPSJB). Especialista en Derecho Ambiental y Tutela del Patrimonio Cultural (Universidad Nacional del Litoral). Magister en Antropología Social (Universidad Nacional de Misiones). Doctora en Ciencias Jurídicas y Sociales (Universidad de Mendoza). Posdoctorado en Ciencias Sociales y Humanas (Universidad Nacional de Mar del Plata). Docente investigadora (Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, UNPSJB). Argentina. Email: igraciselli@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3653-8262>



Memorias de comunidades barriales con pasado petrolero y ferroviario en Comodoro Rivadavia, Patagonia Central

Introducción

Si bien la fundación oficial de Comodoro Rivadavia en el Territorio Nacional de Chubut es de 1901, y se vincula a la necesidad de la colonia pastoril Sarmiento de un puerto, fue el hallazgo del petróleo el 13 de diciembre de 1907 el que cambió el futuro de la ciudad.

Producido el "descubrimiento" del petróleo, el gobierno nacional reservó zonas para su explotación, creó la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia y permitió que las empresas privadas solicitaran permisos de cateo y exploración. La industria petrolera impregnó la vida urbana del poblado nacido como puerto que fue transformándose al son del “oro negro” y de la presencia del ferrocarril.

Al no haber asentamientos preexistentes, los espacios sociales y productivos se organizaron en torno a los pozos dando lugar a campamentos, algunos de ellos convertidos en pueblos petroleros con sus propias lógicas de ocupación territorial y reglas socio-empresariales ubicados a 3, 5, 8, 20 y 27 kilómetros de la estación, próxima al puerto, que constituye el punto 0 de la línea de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento.

En estos pueblos las empresas no sólo disciplinaron a sus trabajadores sino también intervinieron en su vida cotidiana, en sus espacios recreativos, educativos, sanitarios, en el otorgamiento y vigilancia sobre las viviendas. Con su accionar, marcaron huellas materiales y simbólicas sobre el territorio y sobre su personal que le fue dando un sentido de pertenencia y una identidad. Este proceso se produjo especialmente en la primera mitad del siglo XX tanto en la empresa petrolera y ferroviaria estatal como en las privadas. La rescisión de los contratos petroleros en 1963 produjo reestructuraciones empresariales que pusieron en crisis el modelo de pueblo petrolero exigiendo el reacomodo a nuevos modos y estilos de vida por parte de los trabajadores y empleados durante la segunda mitad del siglo XX.

De modo similar al caso petrolero, el ferrocarril se puso en funcionamiento a inicios de la década de 1910 y existió hasta principios de 1978 cuando por una decisión del gobierno nacional se cerraron numerosos ramales argumentando que daban pérdidas al Estado (Ciselli, 2021). A comienzos de 1990 las vías fueron desmanteladas y la estación Talleres de Km 5 fue utilizada como vivienda privada. La estación principal de Comodoro Rivadavia o km 0 tuvo destino inicial como oficinas y actualmente funciona en la sede del Museo Ferro-portuario.

La historia de los barrios (su origen y desarrollo) y la periodización del proceso histórico que da origen a los movimientos patrimonialistas (contexto de emergencia del reconocimiento de esa determinada historia y materialidad como patrimonio) *no tienen la misma periodización. Por ello se realiza una síntesis histórica de carácter introductorio que facilita la interpretación del desarrollo de la problemática planteada y se profundiza en el siglo XXI, momento de surgimiento de los movimientos patrimonialistas coincidentes con los festejos del centenario de Comodoro Rivadavia en 2001 y del centenario del petróleo en 2007. Conmemoraciones que dieron lugar a la emergencia de expresiones socioculturales vinculadas al pasado de la ciudad y activaron memorias compartidas en torno a lugares y sitios donde se “recordó” un modelo de vida en el cual se transitaba entre el trabajo y el ocio, la casa y el taller, reconociendo la existencia de un estado de bienestar tanto en los pueblos petroleros como en el barrio ferroviario. En estos movimientos de valoración de bienes y en su patrimonialización han coincidido los intereses de las comunidades locales con el de las organizaciones de la sociedad civil que se sumaron a las acciones de preservación impulsadas por el Estado y los grupos técnico-académicos.*

Precisiones conceptuales y estrategias metodológicas

El artículo sintetiza algunos aspectos de los veinte años de proyectos de investigación, extensión y voluntariado universitario que he dirigido sobre el tema patrimonial en los que hemos utilizado diversas metodologías y estrategias tanto para el relevamiento documental como el trabajo en terreno. Para este artículo interesa profundizar en la experiencia de los talleres realizados entre los años 2015 y 2022 en los cinco barrios declarados como patrimonio cultural de la ciudad en 2014

en pos de efectivizar la Ordenanza N° 11.501 donde diferentes instituciones hicieron posible los encuentros: una biblioteca popular, una asociación vecinal, una cooperativa de viviendas, un grupo de trabajo, una asociación civil con el objetivo de priorizar las múltiples voces de las comunidades involucradas. A medida que los habitantes de la ciudad y de los barrios con pasado industrial y los sectores políticos han decidido qué estructuras en desuso pueden ser consideradas como patrimonio, también han construido una narrativa histórica que se refleja en la selección de sitios, edificios y objetos para el registro de bienes patrimoniales (Acevedo, Ciselli y Rojas, 2015). Por ende, es fundamental establecer la significación cultural que tiene para la comunidad que deberá ser tenida en cuenta a la hora de planificar la refuncionalización de estos espacios o la puesta en marcha de diferentes iniciativas que propendieran al desarrollo local de su entorno sea bajo la modalidad de exhibición de restos industriales en museos hasta la rehabilitación de ex edificios y fábricas para nuevas actividades productivas y culturales, entre otras (Benito del Pozo, 2003).

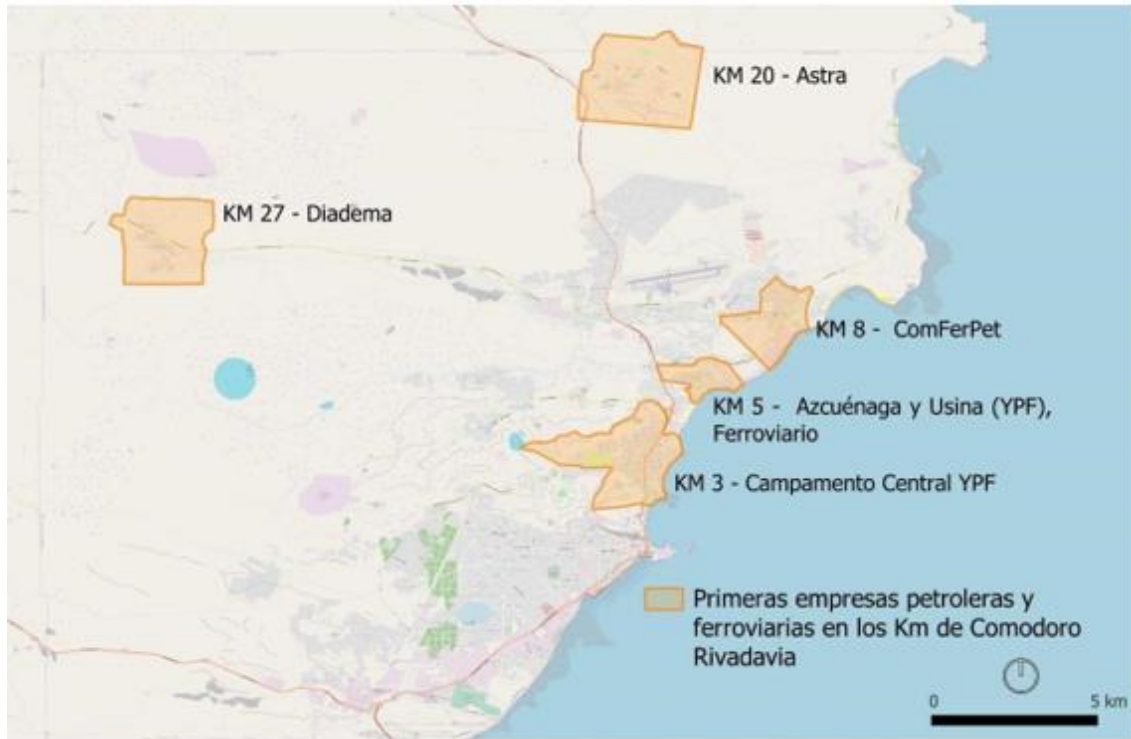
Así, en este proceso de patrimonialización cobra sentido la relación de cada miembro de la comunidad con el territorio y con el significado que el edificio, el objeto, el sitio o la práctica ha tenido en la vida del entrevistado y en el grupo social al cual pertenece, en donde el narrador es parte de la historia. De ahí que puede hablarse de una temporalidad compleja en la que coexisten múltiples subjetividades y horizontes temporales que han de interpretarse a partir de la narración de experiencias que formaron parte de acontecimientos históricos. Si bien se trata de recuerdos del pasado del propio narrador, estos se han visto modificados con el transcurso del tiempo y con la incorporación de las vivencias de otros. El registro de las narraciones de hechos y experiencias deben ser contextualizados con la finalidad de aprehender el “sentido” histórico que tienen y tuvieron en el pasado para los narradores.

Mientras que el patrimonio de la industria petrolera abarca desde los sitios de producción hasta los de distribución e incluye los campamentos y pueblos petroleros construidos para sus trabajadores y empleados, además de los edificios administrativos; el patrimonio ferroviario contempla los talleres, la estación y el barrio de sus trabajadores. Es decir, que son bienes materiales y simbólicos significativos que representan identidades socioterritoriales que otorgan sentido a esa materialidad en tanto son testimonio de lo cotidiano y de la memoria del trabajo (Álvarez, 2010; Ciselli, 2017). En su vínculo con modos de vida, este patrimonio revela la memoria laboral de modo articulado con otras dimensiones sociales, culturales, familiares. La noción patrimonio industrial se ha tomado de la Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) que lo define como los restos de la cultura industrial con valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico que incluye infraestructura y maquinarias; como así también sitios donde se desarrollan actividades sociales asociadas como vivienda, culto religioso, educación, recreación. Si bien lo más visible es lo material, existen aspectos inmateriales vinculados a los imaginarios promovidos por las propias empresas que se expresaron en las prácticas espaciales y en los estilos de vida de sus trabajadores por lo cual la industria petrolera es percibida como positiva (provee trabajo, bienestar, energía, etc.) y como un medio de producción económica, generadora de un paisaje industrial y de un espacio cultural producido socialmente (Ciselli, 2021). En su inmaterialidad, el patrimonio industrial representa “un testimonio de lo cotidiano y la memoria del trabajo y del lugar (...) Sin hombres, los edificios y las máquinas resultarían vacíos de contenido” (Álvarez Areces, 2010, p. 15).

El territorio (Figura 1) no es un espacio o mero escenario físico de las relaciones humanas, sino un producto material y simbólico complejo que expresa la relación hombre/naturaleza. Milton Santos (1995, p. 81) señala “no hay producción del espacio que se dé sin trabajo. Vivir, para el hombre, es producir espacio. Como el hombre no vive sin trabajo, el proceso de vida es un proceso de creación del espacio geográfico”. La noción de territorio se asocia a la de identidad social en tanto relaciona al espacio con las diferentes actividades productivas a las cuales se ha dedicado la población de estas comunidades a lo largo del tiempo. A su vez, la identidad socioterritorial se asocia con la identificación espacial y el desarrollo de un sentido de pertenencia, de lazos de solidaridad y de unidad en relación al territorio a través del tiempo. Unido al concepto de territorio, aparece el término de territorialidad, entendida esta como la necesidad de espacio que tienen los individuos y los grupos por razones de identidad, seguridad, protección y estímulo. Es el sentido de pertenencia territorial o sentido de lugar, o sea un sentimiento asociado a ciertos territorios, tal es el caso de estas comunidades industriales, como exclusivo de sus ocupantes, y donde se producen relaciones espaciales.

Este sentimiento de territorialidad es muy importante en la temática de los barrios analizados por su historicidad, que promueve a su vez la participación social en actividades colectivas, y en la representación de elementos y/o sitios representativos de cada una de estas comunidades. En tanto espacio simbólico, cada barrio es una construcción colectiva elaborada a partir del valor social que sus habitantes le dan a su historia, al lugar de ellos en esa narración histórica donde se vinculan con sus edificios emblemáticos, con sus actividades sociales y económicas predominantes, donde reconocen y son reconocidos por sus vecinos y donde las relaciones sociales y la localidad están interconectadas, fortaleciendo el sentido de identidad.

Figura 1: Ubicación espacial de los barrios con pasado industrial de Comodoro Rivadavia



Fuente: Elaboración propia

Durante el último proceso investigativo que se desarrolló entre los años 2014 y 2024 las actividades fueron variadas y se buscó realizarlas en los lugares que los organizadores barriales lo disponían. Las convocatorias a los talleres giraban en torno a un tema central y cada año se repitió un esquema de trabajo similar para cada uno de los barrios declarados que pudo ser posible por la conformación de un equipo de trabajo interdisciplinario, que cuenta con cierta experiencia trabajando la temática. En los talleres se conversó sobre el valor de algunos sitios y edificios para ellos, el sentido de pertenencia, las prácticas y saberes vinculados al patrimonio cultural inmaterial, las posibilidades de refuncionalización de ciertos edificios, los espacios de juego y recreación vinculados a las infancias, los murales y los objetos como activadores de memoria y constructores de identidades sociales e incluso se consensuaron estrategias para el “rescate de la memoria” como las “marionetas con historia”, el análisis de videos y fotografías familiares y la escritura de relatos.

Las condiciones de la tarea investigativa variaron con la pandemia, ya que modificó la metodología centrada en el trabajo de campo, en terreno, que era la base fundamental de nuestra propuesta focalizada en la participación activa de las comunidades en la selección y puesta en valor de sus bienes patrimoniales. Para no perder de vista este objetivo se hicieron entrevistas virtuales y telefónicas combinadas con las que se pudieron hacer en los momentos de menos restricciones. Otra estrategia que nos dio buen resultado fue el uso de las redes sociales. Como cada barrio tiene su página en Facebook que coexiste con otra de Fotografías antiguas de Comodoro Rivadavia, comenzamos a dejar preguntas y a solicitar que compartieran fotografías y

anécdotas y obtuvimos algunos contactos para realizar las entrevistas telefónicas. Cada estrategia metodológica permitió revisar las múltiples miradas existentes sobre el patrimonio cultural de cada barrio y el modo en que lo han resignificado las propias comunidades barriales.

La creación de los campamentos petroleros y del barrio ferroviario (1907-1922)

A partir de la creación del Departamento de Minas y Geología, a fines del siglo XIX, se exploraron zonas en busca de minerales y se adquirieron aparatos de sondeo y máquinas perforadoras en Europa. Desde 1904, el Ingeniero en Minas Enrique Hermitte desde la Dirección de Minas, Geología e Hidrología se propuso construir el *Mapa geológico y económico de la República Argentina* que favoreció el “descubrimiento” del petróleo en Comodoro Rivadavia en 1907 (Favaro y Morinelli, 1985). Ello explica la existencia de maquinarias más cercanas a la exploración petrolera que a la búsqueda de agua¹ y la contratación de técnicos alsacianos.

Ante el hallazgo de petróleo el Poder Ejecutivo creó una reserva nacional de 200.000 hectáreas alrededor de Comodoro Rivadavia en la que se prohibía la concesión privada, que fue reducida a 5000 hectáreas por Ley 7059 de 1910 abriéndose así una gran oportunidad para los inversores privados. La posibilidad de explorar la Patagonia, obtener concesiones de cateo de la Dirección de Minas y perforar en la zona de Comodoro Rivadavia promovió la creación de empresas mineras -algunas de breve existencia-.

El lugar a explorar fue el territorio lindante con el pueblo-puerto de Comodoro Rivadavia donde distintas empresas organizaron sus primeros campamentos con trabajadores de diversos lugares del mundo y del país. La escasez de mano de obra en las proximidades exigió, para aquellas que encontraron pozos productivos, la creación de una infraestructura acorde a las exigencias de la industria petrolera.

El primer asentamiento se originó en torno al pozo número 2 en kilómetro 3, lugar donde se produjo el descubrimiento en 1907. Desde esa fecha la Dirección de Minas y desde 1910 la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia comenzó a organizar el “Campamento Central” (Cabral Marques, 2019, p. 61). Por fuera de la zona de reserva estatal, un grupo de argentinos fundó en 1912 el “Sindicato Petrolífero Astra Argentina” iniciando sus trabajos mineros amparados por el primer permiso de cateo y exploración en un yacimiento a 17 km de distancia del campamento central. En 1916, la empresa Astra compró el lote 138, de 2500 hectáreas y desde 1917 a 1922, se abocó a la creación del pueblo petrolero con el objetivo de atraer y retener la mano de obra proveyendo transporte, abastecimiento, viviendas diferenciadas según ocupación y estado civil y todos los servicios necesarios para su funcionamiento. En 1915, Compañía Ferrocarrilera de Petróleo² desde 1920 adquirió las áreas de exploración y las instalaciones de las anteriores empresas asentándose en Km. 8 donde construyó su pueblo petrolero. Al igual que las otras empresas brindó todos los servicios a sus trabajadores. El cuarto pueblo petrolero se construyó a 27 kilómetros del puerto. Representantes del grupo real holandés Grupo Royal Dutch/Shell exploraron la región llegando hasta los límites del yacimiento de Y.P.F. en Comodoro Rivadavia. Luego de las huelgas petroleras y con los permisos de exploración aprobados se asentaron en terrenos próximos al tendido de la línea ferroviaria que iba de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento. Desde mayo de 1923 la compañía se llamó Diadema Argentina S. A. de Petróleo (Ciselli y Duplatt, 2018).

En este primer período las empresas exploraron las posibilidades existentes en el territorio chubutense, iniciaron sus explotaciones petroleras y los primeros asentamientos en torno a los pozos. Si bien los permisos de cateo fueron numerosos, no todos los pozos fueron productivos por lo cual desarmaron sus campamentos y abandonaron Comodoro Rivadavia. Entre las que optaron por quedarse, comenzaron a invertir en la infraestructura necesaria para convertirse en un pueblo petrolero autosuficiente buscando brindar a los trabajadores y sus familias todo lo necesario para el bienestar de la vida cotidiana.

El tendido de la línea ferroviaria de Comodoro Rivadavia comenzó a construirse en 1910 con miras a llegar hasta la cordillera. El tramo llegó hasta Sarmiento en 1914 y un año después

¹ El mito que ha existido desde los inicios de la ciudad es “buscando agua, se encontró petróleo”.

² Previamente se denominó Compañía Especial de Perforaciones y Compañía Argentina de Comodoro Rivadavia en 1918.

comenzó la etapa de explotación. Las viviendas de los trabajadores se levantaron en torno a la estación Talleres, distante a 5 kilómetros de la cabecera en un terreno que pertenecía a la Reserva petrolera estatal. A mediados de la década del veinte, la Administración de ferrocarriles inició gestiones para que YPF le cediera la fracción de 41 hectáreas donde se arraigó el barrio ferroviario y que le fue dispuesto por decreto del 14 de julio de 1932.

La consolidación de los pueblos petroleros y el estado de bienestar de los trabajadores y sus familias (1922 a 1963)

Las empresas petroleras crearon sus propias reglas para controlar la vida laboral y social de los trabajadores fomentando actividades que reflejaron sus intentos por crear sentimientos de pertenencia más allá de la existencia de jerarquías socio-ocupacionales que se expresaron en el acceso a la vivienda y en los diversos espacios sociales. En cada pueblo petrolero todos los aspectos de la vida cotidiana familiar fueron atendidos: cualquier problema de salud, la educación primaria y las capacitaciones en oficios, el transporte, la recreación, los servicios básicos y todo lo atinente al cuidado de las viviendas corría por cuenta de la empresa. A la par, se fueron mejorando los salarios, brindando ciertas bonificaciones y protegiendo a las viudas de trabajadores generándoles tareas específicas. Posiblemente el tener una casa estable donde vivir y todos los servicios era uno de los bienes más preciados de las familias porque permitía mantener el bienestar familiar sin sobresaltos.

La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, desde su creación en 1922, implementó un plan de reformas referidas a la asistencia social, condiciones de trabajo, salud y residencia, creación de cooperativas de consumo, se inauguró el hospital “Alvear” con servicios gratuitos de farmacia, maternidad, odontología y oftalmología para todo el personal del yacimiento, servicios de baños públicos, nuevos barrios, electrificación del yacimiento y servicios gratuitos de agua, luz y gas. A cambio de los beneficios mencionados, se esperaba que los obreros se entregaran con “cerebro, corazón y músculo” al trabajo, tal como lo planteó el Gral. Mosconi. Las empresas Cía. Ferrocarrilera del Petróleo,³ Astra y Diadema tomaron iniciativas similares a YPF: construyeron viviendas según las diferencias socio-ocupacionales y estado civil que también se expresaban en el acceso a algunos espacios sociales (casinos para empleados, cine teatro) y servicios para todos: hospitales, clubes recreativos y deportivos, piletas de natación (en YPF, ComFerPet y Diadema), parques para obreros y empleados, participación en las fiestas del petróleo donde cada empresa proponía su reina con desfile de carrozas además de competir en diversas actividades deportivas. El agua, el alumbrado público y la provisión de gas estaban a cargo de las empresas, así como también la recolección de residuos. En cada pueblo petrolero existía, además, toda la infraestructura requerida por el propio sistema productivo: la administración, talleres de reparación de maquinarias y automotores, eléctricos y de bobinado, carpintería, montaje, plantas de almacenaje, plantas deshidratadoras y oficinas de la empresa, laboratorio, destilerías, playa de tanque, oleoductos, etc.

En la década de 1960 comenzaron algunos cambios: reducción del personal, desvinculación en cuanto a la asignación de la vivienda al personal y de otros servicios comunitarios asociados al bienestar de la vida cotidiana de los trabajadores en el yacimiento. Con estas decisiones se modificó sustancialmente el bienestar habitacional y laboral.

La reestructuración empresarial, la desarticulación de los pueblos petroleros y los cambios en la vida cotidiana (1964-2001)

En 1963, la anulación de los contratos petroleros firmados entre YPF y las compañías privadas, luego de la caída del presidente Arturo Frondizi, trajo aparejada una serie de decisiones empresariales como la reducción en gastos de personal y de beneficios sociales que afectaron drásticamente la vida en los pueblos petroleros. Fue durante la presidencia del Dr. Arturo Illia cuando una importante cantidad de trabajadores fueron despedidos. En este contexto algunos

³ En 1948 Estado Nacional compró los ferrocarriles británicos la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo y los ferrocarriles pasaron a depender del Ministerio de Transporte de la Nación y en 1952 se denominó a la compañía con el nombre Petroquímica Empresa Nacionalizada (PEN).

lograron insertarse en otras empresas o en otros yacimientos del país y otros debieron dedicarse a trabajos temporarios. El principal problema que debieron afrontar fue la pérdida de las viviendas que pertenecían a las empresas y que estaba destinadas a los trabajadores activos.

Durante más de cinco décadas la población petrolera se había desarrollado al margen del municipio, con una dinámica organizada desde cada una de las empresas asentadas en el área. En los sesenta, esa vida cotidiana se vio modificada por una importante reestructuración empresarial que implicó la pérdida de gran parte de los beneficios que recibían los trabajadores y sus familiares. Ello sumado a que los pueblos fueron lentamente incorporados a la jurisdicción municipal bajo el status jurídico de barrios de la ciudad debiendo comenzar a pagar por todos los servicios. Dado que este es uno de los temas centrales para comprender las transformaciones en la vida cotidiana de los trabajadores y sus familias que se expresan en las diversas narrativas de las comunidades barriales se comparten algunas de ellas: “[...] teníamos transporte escolar en el año 1963 cuando no existía el transporte escolar, luz eléctrica gratis, gas a rolete no se sabía lo que era apagar el gas, agua en cantidad industrial, una casa cómoda”.⁴

Luego de los despidos de 1964, en Astra se mantuvo una población mínima para atender los servicios esenciales de la empresa. La reestructuración del pueblo petrolero y la diversificación de actividades vinculadas a las distintas fases del proceso productivo petrolero en otras zonas permitió a la empresa Astra mantenerse activa hasta fines de la década de 1990.

Para los habitantes de Diadema el año 1969 fue clave (Ciselli y Hernández, 2018). Hasta esa fecha la Shell les ofreció el completo bienestar a los trabajadores y empleados, brindándoles vivienda, servicios y trabajo, además de fortalecer una identidad empresarial. Pero en 1969 la inminente venta del campamento movilizó a un grupo de vecinos a crear una cooperativa para comprar las viviendas, mantener los servicios, compartir gastos sobre bienes comunes y seguir viviendo en ese barrio. En pocas palabras: había que comprar el pueblo petrolero por lo cual se fundó la Cooperativa de Viviendas de Diadema Argentina (CoViDiAr que existe aún en 2024).

En la empresa estatal, ya desde principios de 1969, la Administración dispuso el cobro de servicios de agua, gas y electricidad y servicios urbanos. El proceso de “Reforma del Estado” profundizado a partir de 1989 implicó para la empresa estatal YPF la privatización y transferencia de recursos estatales al sector privado generando un sentimiento de pérdida entre quienes crecieron y vivieron como ypefianos al quebrarse un estilo de vida y hasta proyectos intergeneracionales.

En este proceso de reestructuraciones empresariales, el municipio sancionó en 1972 la Ordenanza General de Asociaciones Vecinales que reconocía formalmente las localizaciones de gran parte de la zona norte bajo la gestión del municipio y con el retorno de la institucionalidad democrática en 1973 inició trabajos de mensura, efectivizó la entrega de tierras fiscales, instrumentó planes de desarrollo con el apoyo del gobierno provincial, se ejecutaron algunos trabajos de infraestructura y buscó conectar el área de los asentamientos petroleros con el centro comercial y financiero de Comodoro Rivadavia.

La línea ferroviaria fue cerrada en 1978, pero los coches- motor siguieron funcionando un año más hasta que las vías fueron desmanteladas en los comienzos de los años 1990. Las entrevistas a Higinio, Hugo y Salustio fueron realizadas por la autora en el año 2005. Higinio relata cómo recibieron la noticia del cierre:

todo fue terrible, parecía que uno andaba perdido por el movimiento. Uno tenía una constante organizada con el tráfico de pasajeros, a veces, la gente venía a ver pasar el coche motor o la locomotora, y después quedar aislado por la empresa. Toda la vida anduvo el Ferrocarril, nos fuimos nosotros por la clausura. Yo estuve 38 años en el Ferrocarril.

El cierre de la línea también repercutió en los usuarios del tren, en los negocios de la zona y en los pueblos creados en torno a las estaciones que fueron desapareciendo porque se multiplicaron los caminos que hacían otros recorridos. El tráfico ferroviario motorizaba la región que

⁴ Entrevista realizada por la autora a G.K el 25 de marzo de 2014.

atravesaba. Respecto de la reacción de los vecinos del barrio frente a la desaparición de sus fuentes de trabajo, la respuesta fue:

No hubo reacción. Hubo Silencio [...] y así se desmanteló completamente (Hugo)
Con el cierre del ferrocarril se nos fue media vida, se degolló a un pueblo, dejaron de circular los trenes a Sarmiento, de ahí se traía lana, leche, petróleo en los “patagónicos”. La segunda muerte que tuvo Comodoro Rivadavia fue cuando se cerró YPF, la gente estaba acostumbrada a vivir con la proveeduría, les quitaron todos los beneficios. A pesar de la rivalidad que había, nosotros teníamos familia en YPF. Repercutió en todos, no nos pusimos a llorar por la desgracia, pero repercutió porque estaban repartidas las familias en las dos empresas del estado (Salustio).

Las memorias narrativas en la puesta en valor del pasado industrial y la declaratoria como barrios patrimoniales (desde 2001)

La entrada en un nuevo siglo puso a debate la importancia social de los bienes culturales vinculados a la historia de la ciudad en el contexto de festejos por el centenario de Comodoro Rivadavia y del descubrimiento del petróleo. Fueron estos dos acontecimientos que permitieron activar memorias narrativas para poner en valor edificios, objetos y sitios vinculados a la vida cotidiana de las comunidades petroleras, a un pasado de bienestar y a un estrecho sentido de pertenencia hacia esas empresas. En este contexto, cada comunidad comenzó a debatir los posibles usos y significados de esos viejos edificios, algunos abandonados, otros refuncionalizados. Dicho proceso fue acompañado por la Comisión Evaluadora de Patrimonio municipal en la cual formé parte integrante en el período 2013 a 2019 en representación de la universidad y por esta casa de estudios a partir de la formulación de proyectos extensionistas y de voluntariado universitario (Ciselli, Hernández y Duplatt, 2023) consolidándose una línea de investigación vinculada al patrimonio cultural (Ciselli y Hernández, 2023).

En 2003, ya en el barrio ferroviario, se pasó de un sentimiento de indiferencia a la puesta en valor de sitios y objetos del pasado con la activación de memorias individuales y colectivas que estaban “guardadas” (Ciselli, 2006). En 2003 se creó la “Comisión de rescate del patrimonio histórico ferroviario” que en 2007 se transformó en la Asociación Civil Detrás del Puente generando numerosas acciones para visibilizar el patrimonio material e inmaterial del barrio. Conformada por vecinos y jubilados, se dedicaron a la tarea de “recuperación de memorias”, identificación de sitios y lugares con carga simbólica, diseño de un sendero interpretativo, búsqueda de espacios para exhibir objetos vinculados a la historia ferroviaria y como lugar de encuentro. El grupo que lo conforma se autodefine como una “red viva” (Ciselli y Duplatt, 2024).

Este movimiento, como también el de los ex ypefianos y vecinos del barrio Gral. Mosconi que se inició en el año 2002, dieron sentido a la sanción de la Ordenanza 11.501 de 2014 que declaró cinco barrios con pasado industrial petrolero y ferroviario como patrimonio cultural de la ciudad iniciando un proceso de puesta en valor de esos sitios, objetos y lugares vinculados a ese mundo del trabajo industrial reconocido como patrimonio industrial.

En 2014 esos barrios con pasado industrial fueron declarados como patrimonio histórico cultural de la ciudad por Ordenanza 11501 exponiendo la necesidad de ser pensados con nuevos usos sociales, educativos, turísticos y visibilizando el valor histórico, social, arquitectónico de cada bien. En este proceso las comunidades barriales donde dichos bienes han formado parte de sus biografías (aunque debieron irse a vivir a otro barrio de la ciudad han mantenido estrechos vínculos con los que se quedaron) y de sus experiencias cotidianas, por ser lugares de trabajo, de disfrute, por ser lugares compartidos y transitados han cumplido un rol fundamental. Los recuerdos se plasman en relatos que definen el espíritu de cada barrio. El recuerdo es organizado por la memoria colectiva y activado en un nuevo contexto social que reactualiza la memoria del grupo social de pertenencia mediante ese fondo común de recuerdos de las interacciones sociales contribuyendo a la activación de identidades socioterritoriales. De ahí la importancia de recuperar esos relatos de la vida cotidiana donde los sitios de trabajo y los espacios recreativos forman parte de memorias familiares y el barrio es recordado como el mayor “tesoro” compartido. Las y los

entrevistados del barrio Astra dan cuenta de la vida y del significado de algunos de esos espacios urbanos en sus propias trayectorias:

Tuve una niñez, excepcional...mi padre trabajaba, venía a casa, tenía su huerta, mi mamá se dedicaba a ama de casa, y después, criaba animalitos tenía...una pequeña granja, gallinas, cerdos, patos, hasta palomas mire... las cabras... yo fui al colegio de allá, la empresa nos daba el transporte... la casa, todo el servicio, no pagabas nada, no había impuestos, ni luz, mira, mira, todo te lo daba, mirá si se te rompía una lamparita, hasta te daban la lamparita.⁵

El Cine Teatro era un lugar de encuentro y esparcimiento, los vecinos disfrutaban, en los años 60, de la compañía de teatro de Alfredo Sadhi que llenaba el Cine Teatro. Y me acuerdo siempre que, a las diez de la noche, daban una novela.⁶

En el Cine Teatro se realizaban gran parte de los bailes y actividades recreativas. Los bailes se organizaban por medio de la empresa, con algunas comisiones de fiesta... para el fin de año, pasar el año nuevo, en el local del cine. Se despejaba todo el salón, se ponían las mesas, un equipo, a veces venía una orquesta, o un equipo de música. Ahí, se recibía el año nuevo, después bailábamos.⁷

Todas las actividades tuvieron su corolario en el Parque de obreros, que nació como una necesidad de los mismos obreros de tener sus propias legumbres, plantar sus cosas para consumo, hasta que uno de los administradores, en el año 1935, un capitán de Navío de apellido Abel, los autoriza y comienzan a traer especies arbóreas de todos los lugares que podían aparecer, caso de los tamariscos fueron traídos en semilla por los Boers, ellos los consiguieron, y después especies arbóreas. Y el parque es el único lugar donde no había diferenciación de clases, es decir cuando la empresa, principalmente el 12 de octubre, comienza a crear la tradición de festejar ese día con asado para todos los obreros y sus familias. Entonces iban los obreros con su familia y los obreros solteros.⁸

En los talleres realizados en los barrios se pudo reunir a quienes deseaban compartir sus historias y recuerdos personales con miras a poner en marcha la Ordenanza 11501 que planteaba tres objetivos: inventariar y señalar los bienes culturales y naturales de los cinco barrios declarados; elaborar normativa para su preservación e incorporarlos en un circuito turístico cultural. Lo primero que interesó fue recuperar qué entendía cada comunidad por “Historia, identidad y patrimonio” y por “Historia local y patrimonio industrial” tal como titulamos a los primeros talleres. En ellos se compartieron fotografías que iban acercando los participantes que servían como disparadores a comentarios, anécdotas, recuerdos compartidos.

En ese proceso, en el que participaron varios estudiantes (Figuras 2, 3 y 4) se fueron identificando edificios, sitios, objetos y lugares significativos que fueron seleccionados para que la Comisión Evaluadora realizara luego una ficha de inventario, sea elevada al Concejo Deliberante y declarados como patrimonio cultural. Hoy esos bienes seleccionados en cada uno de los barrios forman parte del Registro de Bienes de Valor Patrimonial protegidos mediante la Ordenanza Municipal N.º 12.087/16.

De modo paralelo a la profundización de algunos análisis teóricos, los talleres se enfocaron en temas como “El patrimonio como motor del desarrollo local”, “La producción comunicacional en la difusión del Patrimonio”, “Relatos de vida, mi historia en Diadema”, “Crónicas barriales, fragmentos de la historia urbana”, “Difundir el patrimonio cultural. La fotografía y la web”, “La identidad cultural en Km 5 a través de su producción musical” que sirvieron para pensar en propuestas concretas.

5 Entrevista realizada por la autora a E.B, nacida en Astra y aún residente en el barrio en 2024.

6 Entrevista realizada a K.V en 2015, en el marco de los Talleres de Astra.

7 Entrevista a L. F. en el año 2003.

8 Entrevista realizada por la autora a R.S. en 2015, en el marco de los Talleres de Astra.

Figura 2. Entrevista filmada por estudiantes del proyecto de Astra



Fuente: Fotografías de la autora

Figura 3. Primeras narrativas de las fotografías compartidas



Fuente: Fotografías de la autora

Figura 4. Estudiantes entrevistando



Fuente: Fotografías de la autora

Figura 5. La autora en uno de los talleres de Astra



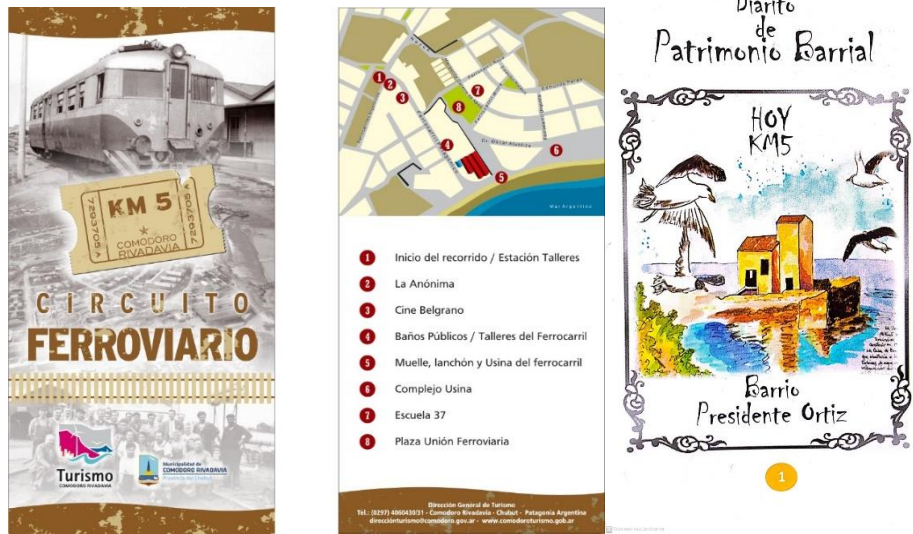
Fuente: Fotografías de la autora

Respecto de la elaboración de los circuitos barriales ellos se fueron consensuando tanto en los talleres que formaron parte de este proyecto como desde otros que luego se sumaron como capítulos en los libros de la colección constituyendo un aporte integrador a la idea inicial de dar protagonismo a las comunidades con el acompañamiento tanto de los integrantes de la Comisión Evaluadora de Patrimonio como de docentes y estudiantes de la universidad local.

En los talleres participaron diversos profesionales que fueron invitados por la autora por su experticia en turismo, comunicación social, derecho, arquitectura, que aportaron en la elaboración de las propuestas de las comunidades barriales respecto a qué edificios y lugares visitar, quién los iba a recibir y la Dirección de Turismo contempló estas propuestas de circuito en el Programa “Turistas por un día” destinado a los habitantes de la ciudad con la creación de senderos interpretativos con señalética turística que nacieron como propuestas de la propia comunidad barrial.

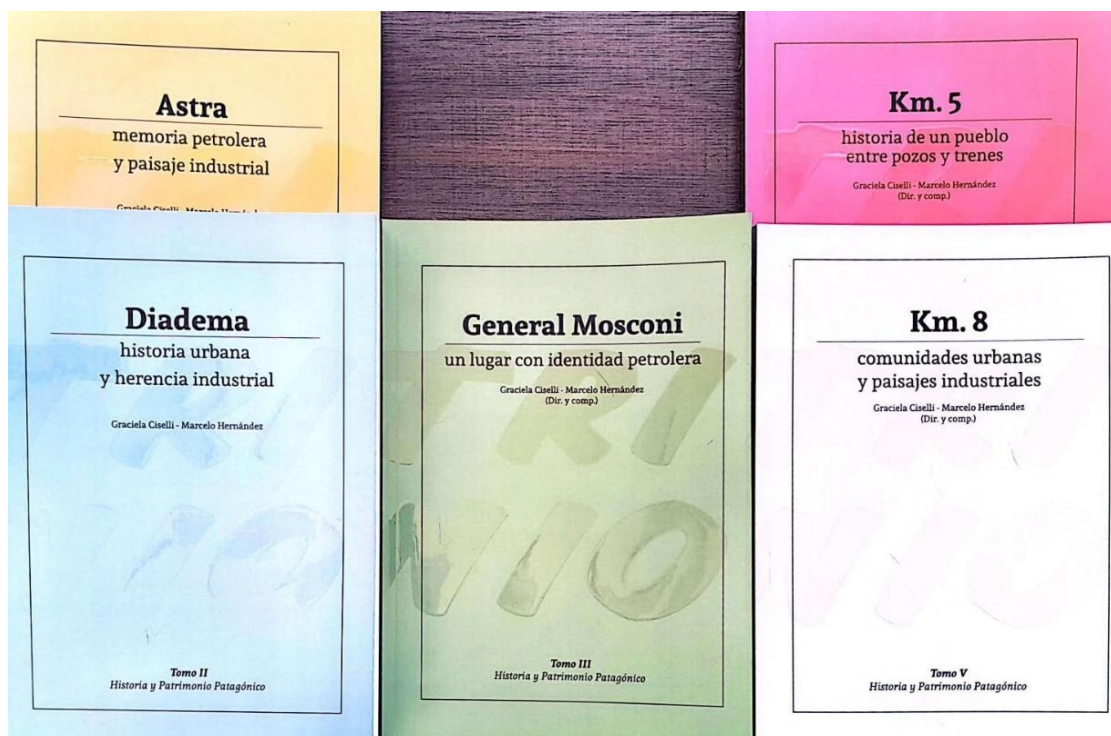
Ello ha facilitado la preparación de circuitos por la ciudad que incluyen estos “Barrios con encanto” por su pasado industrial petrolero y ferroviario resignificado a través de múltiples memorias. En el marco del plan estratégico “Pioneros 2030”, el Ente Comodoro Turismo ha convocado en diversas oportunidades a representantes de los barrios históricos -acorde a la ordenanza municipal 11501/14- para definir lo que cada barrio quería ser -y lo que no- en función de su legado histórico y su potencial de futuro para preservar la propia identidad urbana y regional. La Asociación Civil “Detrás del Puente” de Km 5, la Asociación Vecinal de Km 3 y la Biblioteca Popular de Astra fueron los participantes más activos proponiendo numerosas actividades que continúa realizando: recorridos de bocetos y acuarelas donde se invita a caminar por el barrio con miras a retratar el patrimonio barrial (Fig. 7), festejos en torno al mástil colocado en la década de 1930, personificación de la llegada de migrantes en el andén de la ex estación de trenes, conmemoraciones anuales con motivo de los aniversarios de las instituciones históricas de los barrios, las abuela cuenta-cuentos, las bibliogaritas, movilizaciones en defensa de algunos sitios o edificios emblemáticos.

Figuras 6 y 7. Circuito ferroviario elaborado en conjunto por la comunidad de Km 5, docentes y estudiantes universitarios y la Dirección de Turismo Municipal y Diarito de Patrimonio Barrial elaborado por Estepalia, integrante de la Asociación Civil Detrás del Puente



La publicación del producto final de toda la experiencia fue una colección de 5 tomos titulada Historia y Patrimonio patagónico (Fig. 7) que tuvo 52 autores, que fue publicada por la editorial de la Biblioteca Popular Astra y que fue primero declarada de interés municipal y luego por parte del Senado de la Nación por “tratarse de obras literarias de enorme valor histórico y cultural de la ciudad de Comodoro Rivadavia” el 9 de diciembre de 2021. El objetivo de coproducir conocimiento histórico con las propias comunidades barriales involucradas en la Ordenanza, sistematizarlo para su fácil lectura por la población en general y difundirlo entre los interesados en la preservación del patrimonio cultural de la ciudad de Comodoro Rivadavia se ha cumplido.

Figura 7. Colección Historia y Patrimonio Patagónico



Conclusiones

La existencia de torres de madera y herramientas utilizadas en la actividad petrolera o de galpones donde funcionaban los talleres ferroviarios son vestigios que permanecen como huellas de un mundo del trabajo que se ha modificado. Esas marcas están presentes no solo a nivel espacial sino social. Las comunidades generadas en torno a los pueblos petroleros durante la primera mitad del siglo XX se mantuvieron a pesar de las reestructuraciones empresariales ocurridas desde 1965 en adelante. Situaciones que pusieron en crisis el modelo de pueblo petrolero exigiendo de los trabajadores y empleados el reacomodo a nuevos modos y estilos de vida durante la segunda mitad del siglo XX. El tránsito al siglo XXI coincidente con los festejos del centenario de Comodoro Rivadavia en 2001 y del centenario del petróleo en 2007 dio lugar a la emergencia de expresiones socioculturales vinculadas al pasado industrial de la ciudad.

Así como se ha puesto en valor cada uno de los 4 barrios vinculados a su pasado petrolero, ha ocurrido lo mismo con el único barrio ferroviario que en 1978 dejó de oír el tren transitando por él. Sin embargo, la comunidad de Km 5 se ha convertido en una de las más activas protagonistas en la preservación patrimonial generando numerosas actividades desde hace veinte años.

La posibilidad de que esos sitios y espacios vinculados a sus memorias laborales fueran puestos en valor activó viejas solidaridades en los cinco barrios declarados como patrimonio cultural de la ciudad. Convivir en el mismo pueblo petrolero o en el barrio ferroviario les permitió compartir una historia común afianzando un sentido de pertenencia que entrado el siglo XXI los llevó a autoidentificarse como astrenses, diademenses, kilometrochenses, ferroviarios sumándose a la identificación que habían construido los ypefianos en torno a la empresa. A pesar de haberse ido del barrio, en varios casos por despidos o jubilación, el vínculo con los que quedaron no se rompió y siempre hubo alguna excusa para regresar.

La declaratoria municipal de 2014 acompañó este proceso que se estuvo gestando desde inicios de siglo XXI donde las comunidades barriales habían comenzado a reclamar espacios vinculados al pasado industrial para darle nuevos usos (por ejemplo, de estación a biblioteca popular, de galpón a espacio cultural, de pabellones a espacio de reunión de asociaciones civiles). La comunidad universitaria también se involucró con propuestas para lograr que la letra de la norma se cumpliera. Así fue que se organizaron talleres donde los grupos interesados en el tema patrimonial pudieron expresarse, proponer sitios, edificios, objetos, usos, circuitos turísticos, donde se pudo indagar en la historicidad de cada bien cultural, del significado que tenía para los propios habitantes de esos barrios. El logro de una publicación colectiva con la presencia de 52 voces es bastante ilustrativo del proceso de patrimonialización que se activó en la ciudad de Comodoro Rivadavia. Cada uno de los 5 barrios declarados se ha convertido en la unidad significativa e identitaria, donde aún prevalece la proximidad y la vecindad, que forma parte de un espacio vivido y una historia compartida. Reconocer en esos espacios urbanos donde existían modos de sociabilidad activa la existencia de un mundo social y laboral integrado, preservar esas maquinarias y herramientas relacionadas con la memoria del trabajo, recuperar esas prácticas y saberes como expresiones del patrimonio cultural inmaterial de la industria y ponerlos en valor es un modo de transitar por la historia de la ciudad y de conocer a sus habitantes.

Bibliografía

- Acevedo, P.; Ciselli, G. y Rojas Sancristoful, C. (2016). El patrimonio industrial petrolero en la Patagonia: Comodoro Rivadavia (Argentina) y Cerro Sombrero (Chile). Una perspectiva comparada. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 14 (4), pp. 977-993. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.063>
- Álvarez, M. A. (2010). La herencia cultural e industrial en el paisaje. Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes. *Labor & Engenho*, 4, 78-100. DOI: <https://doi.org/10.20396/lobore.v4i1.1690>
- Boffi, A. y Álvarez, S. (2007). *Campamentos de Y.P.F. en el recuerdo, en la memoria de su gente*. Comodoro Rivadavia: Libros del viento.
- Cabral Marques, D. (2019). Orígenes y trayectoria urbana de una comunidad petrolera estatal en Comodoro Rivadavia. En: Ciselli, G. y Hernández, M. (Dir. y comp.) *General Mosconi. Un lugar con identidad petrolera. Tomo III*. Comodoro Rivadavia. BPA.
- Cabral Marques, D. (2007). Más allá del “mito del desarraigo”. Identidad y pertenencia en las comunidades petroleras. *Revista Todo es Historia*, 484.

“Memorias de comunidades barriales con pasado petrolero y ferroviario en Comodoro Rivadavia, Patagonia Central”

- Ciselli, G (2021). Las huellas de la industria petrolera en Comodoro Rivadavia, Patagonia Argentina. *Revista Identidades*, 20, 60 - 81.
- Ciselli, G. y Collado, A. (dir.) (2020). *Comodoro Rivadavia: la construcción de una urbanidad multipolar 1901-1955*. Comodoro Rivadavia: Vela al Viento.
- Ciselli, G. y Duplatt, A. (comps) (2006) *KM 5: Barrios patagónicos con memoria petrolera y ferroviaria*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Ciselli, G y Duplatt, A. (2024). Refunctionalization of heritage assets in Patagonia. From train station to library. En: Merciu, F.C. *Industrial heritage: a multifaceted approach*. Bucureșt: Editura Universitară
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2023). El desarrollo de la línea de investigación Patrimonio Cultural en la Patagonia Central y Austral. Historias, contextos críticos e intervenciones de efectos múltiples: Capítulo 2. *Informes Científicos Técnicos - UNPA*, 15 (2), 54-75. DOI: <https://doi.org/10.22305/ict-unpa.v15.n2.948>
- Ciselli, G; Hernández, M. y Duplatt, A. (2023). El patrimonio cultural en los barrios: diálogos inter-disciplinarios. En: Lazzarone, D. (comp.). *La política de fortalecimiento de extensión universitaria de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco*. Comodoro Rivadavia: Universitaria de la Patagonia. EDUPA.
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2022). *Km 8. Comunidades urbanas y paisajes industriales*. (T. 5). Comodoro Rivadavia: Ed. Biblioteca Popular Astra (BPA).
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2021). *Km 5. Historia de un pueblo entre pozos y trenes*. (T. 4). Comodoro Rivadavia: Ed. Biblioteca Popular Astra (BPA).
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2019). *Barrio General Mosconi, Un lugar con identidad Petrolera*. (T. 3). Comodoro Rivadavia: Ed. Biblioteca Popular Astra (BPA).
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2018). *Diadema: historia urbana y herencia industrial*. (T. 2). Comodoro Rivadavia: Ed. Biblioteca Popular Astra (BPA).
- Ciselli, G. y Hernández, M. (2017). *Astra: memoria petrolera y paisaje industrial*. (T. 1). Comodoro Rivadavia: Ed. Biblioteca Popular Astra (BPA).
- Crespo, Edda (1992). Los campamentos petroleros estatales en Comodoro Rivadavia (1907-1957). Comodoro Rivadavia: UNPSJB
- Dicósimo, D. (2020). Origen, auge y crisis de una villa obrera. Loma Negra Villa Cacique (1956-2001). En: Lobato, M. (ed) *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires: Prometeo.
- Duplatt, A. (2024). La gestión cultural del patrimonio industrial en Comodoro Rivadavia, Chubut (2014-2024) (Tesis de Maestría). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, Argentina
- Favaro, O., Morinelli, M. y Ragno, M. R (1989). *La intervención estatal en los inicios de la industria petrolera (1887-1918)*. Buenos Aires: CEAL.
- Ferrau, M. A. (2003). *Las Palmas del Chaco Austral. Un caso de fábrica con villa obrera*. Chaco: Subsecretaría de Cultura.
- Gutiérrez, F. (2020). Vivir en un pueblo azucarero: entre el asistencialismo empresarial y el derecho al bienestar. Tucumán durante el primer peronismo. En Lobato, M. (ed). *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires: Prometeo.
- Knight, Rolf (1975). *Work Camps and Company towns in Canada and the U.S.: An Annotated Bibliography*. Vancouver: New Star Books.
- Palermo, H. (2012) *Cadenas de oro negro en el esplendor y ocaso de Y.P.F.* Buenos Aires: Antropofagia.
- Santos, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona: Edit. Oikos-Tao.
- Soul, M. J. (2007). Sistema de fábrica con Villa Obrera y comunidad de fábrica. Reflexiones acerca del caso SOMISA (1960-1989). Ponencia presentada en *XI Jornadas Interescuelas/ Departamentos de Historia*, Tucumán, Argentina
- Torres, S. (1995). *Two Oil Company Towns in Patagonia. European Immigrants, Class and Ethnicity (1907-1933)*. Rutgers University: Estados Unidos.
- Zapata, F. (1977). Enclaves y Sistemas de Relaciones industriales en América Latina. *Revista Mexicana de Sociología* 39 (2), pp. 719-731. DOI: <https://doi.org/10.22201/iis.01882503p.1977.2.61877>

Recibido: 23/11/2024
Evaluado: 22/01/2025
Versión Final: 08/02/2025