



¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina

Luisina Agostini^(*)

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/wba8xyek3>

Resumen

El taller ferroviario de Laguna Paiva (Santa Fe, Argentina) irrumpe materialmente en la comunidad no solamente por sus edificaciones sino por los significados construidos en torno a su existencia. Predomina una memoria local sobre el protagonismo de las mujeres de esta comunidad ferroviaria durante la huelga nacional de 1961, pero se mantiene un discurso que legitima al mundo laboral y a la combatividad obrera típicamente masculina. Estudiaremos poemas, estatuas, calles, plazas y un calendario obrero singular que le dan entidad a una identidad ferroviaria paivense que se tensiona en momentos de crisis del sistema ferroviario (entre las décadas de 1960 y 1990). Utilizaremos fuentes sindicales, entrevistas, imágenes, fotografías y documentación oficial y de la prensa comercial para poder explicar mojones de una historia local a partir de las marcaciones en calles y espacios paivenses.

Palabras clave: Memoria; Mujeres; Comunidad ferroviaria; Identidad.

¿Heroic Paivera or Heroic Paiva? Statues, festivals, plaques, streets and poems the railroad community of Laguna Paiva, Argentina

Abstract

The Laguna Paiva railway workshop (Santa Fe, Argentina) materially breaks into the community not only because of its buildings but also because of the meanings constructed around its existence. A local memory predominates about the protagonism of the women of this railway community during the national strike of 1961, but a discourse that legitimizes the world of work and the typically male combativeness of the workers remains. We will study poems, statues, streets, squares and a unique workers' calendar that give substance to a railway identity in Paiva that is strained in times of crisis of the railway system (between the decades of 1960 and 1990). We will use union sources, interviews, images, photographs and official documentation and from the commercial press to be able to explain milestones of a local history based on the markings on streets and spaces in Paiva.

Key Words: Memory; Women; Railway community; Identity.

^(*) Profesora de Historia (Universidad Nacional del Litoral); Especialista en Ciencias Sociales y Humanidades con Mención en Historia y Magister en Ciencias Sociales y Humanidades (Universidad Nacional de Quilmes); Doctora en Historia (Universidad de Buenos Aires). Docente cátedra Teoría Económica (Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario). Becaria Posdoctoral (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto de Investigaciones Socio-históricas Regionales). Argentina. Email: luisinaagostini@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5670-0554>



¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina.

Introducción

Durante la década de 1990 las políticas estatales neoliberales impactaron con crudeza sobre el sistema ferroviario argentino pero el proceso de crisis del modo ferroviario, es decir, del ferrocarril como medio de transporte prioritario y del mundo laboral necesario para su funcionamiento se puede historizar desde la segunda mitad del siglo XX. Podemos trazar tres cuestiones centrales en la problemática ferroviaria Argentina desde una perspectiva histórica. En primer lugar, la nacionalización del sistema llevada adelante durante el primer gobierno peronista convirtió al Estado en el único empresario del riel y desató una discusión política sobre el estado de los ferrocarriles (Waddel, 2007). Pero se trató de una agenda impuesta (Gómez, 2019), los temas de transporte no estaban contemplados en el Primer Plan Quinquenal y la estatización presentó limitaciones en la década del 50, cuando no estaba clara la definición respecto al futuro del ferrocarril y más aún cuando, “en el mercado mundial, era el automotor el sector que había tomado la delantera en las demandas sociales” (Gómez, 2019 p, 182). Las líneas ferroviarias fueron organizadas y renombradas, los talleres ferroviarios reacomodados para el funcionamiento de las máquinas, pero no se atendieron asignaturas pendientes tales como resolver la disposición de las líneas redundantes y superpuestas (que debieron su existencia a la competencia preexistente de empresas diferentes que gestionaban el servicio ferroviario antes de la nacionalización), unificar trochas, organizar una empresa estatal eficiente. Por el contrario la falta de actualización de tarifas, el costo del personal fueron demandas que el ferrocarril tuvo que satisfacer recurriendo a la sobreutilización del material rodante e infraestructura aumentando el deterioro y los costos de mantenimiento (Waddel, 2007).

En segundo lugar, después de 1955 el sistema atravesó diferentes intentos de racionalización que perjudicaron su funcionamiento y rendimiento. El avance de la industria del automóvil, del camión y el desarrollo de las carreteras en un primer momento como aspecto complementario del sistema ferroviario avanzó durante la segunda mitad del siglo XX ligada a los intereses de la burguesía nacional y trasnacional imponiéndose como dominante y articulada a un discurso antiestatista y antiferroviario de los elencos políticos. Desde 1958 la radicación de capitales extranjeros, los acuerdos con el Fondo Monetario Internacional sostuvieron el “Plan de Estabilidad y Desarrollo” del gobierno de Arturo Frondizi. En 1958 el Plan CONINTES fue aprobado como forma de disciplinar a la sociedad y establecer procedimientos militares sobre civiles. El movimiento ferroviario fue militarizado y eso fue la antesala del recrudescimiento de las políticas de racionalización que inauguró la década de 1960 en Argentina. El Plan Larkin, que se presentó en 1962¹ planteaba abiertamente la cuestión acerca de la sustituibilidad del sistema ferroviario por el automotor. Los planes ferroviarios de las décadas de 1970 y 1980 retomaron planteos del Plan Larkin y consolidaron en la agenda pública y política el déficit del ferrocarril del Estado y la ociosidad de su personal como ejes de las posturas privatistas. Por otro carril pero relacionado a alimentar el desprestigio y la inversión ferroviaria es que se tercerizaron servicios a la industria privada derivando mano de obra y trabajos mientras las naves de los talleres ferroviarios dejaban de utilizarse (Mengascini, 2011).

En tercer lugar, el problema de la caída de mano de obra en los centros de talleres en un periodo de larga duración significó la pérdida del empleo mayoritario para pueblos del interior y también la ruptura de la articulación educación- trabajo que sostenía la existencia de la reproducción de mano de obra ferroviaria. Entonces, la ley de Reforma del Estado (N° 23.696) de 1989 implementada en Argentina y la consecuente política privatista aplicada sobre Ferrocarriles Argentinos,² lejos de inaugurar una agenda novedosa en materia de transporte se convirtió en un

¹ El Plan de Transporte de Largo Alcance se presentó en 1962, en 1961 el Gral. Norteamericano Larkin realizó estudios correspondientes para diseñar una propuesta que resuelva los problemas del sistema ferroviario. El nombre Plan Larkin quedó en la memoria colectiva de la clase ferroviaria para explicar las razones de la huelga de 1961. Más adelante profundizaremos sobre esta cuestión.

² Decreto 666/89 de Intervención de Ferrocarriles Argentinos, 1 de septiembre de 1989.

punto de llegada de un proceso de desgaste, desfinanciamiento y abandono de las estructuras materiales del trabajo ferroviario, como también, de deslegitimación de los saberes obreros como pilares de la sociedad del trabajo.

Durante la presidencia de Carlos Menem (1989-1999) el sistema ferroviario asistió a un cambio cualitativo con respecto a anteriores procesos de reestructuración. Para Ruth Felder (2001), estos cambios se relacionan con el achicamiento de la red y el deterioro de la infraestructura ferroviaria pero dan cuenta de una nueva forma de racionalizar, “el aspecto más visible de esta transformación fue la incorporación de operadores privados en la mayor parte de la red. Su contracara fue la redefinición del papel del Estado respecto del servicio, que abandonó las tareas relacionadas con la prestación” (p. 145). Para Benedetti (2002) quien utiliza el concepto de redimensionamiento como forma de explicar el cambio en las dimensiones del sistema,

entre 1957 y 1980 fue la empresa Ferrocarriles Argentinos quien impulsó la reorganización de destinos, servicios y frecuencias, mientras que desde 1991 fueron las empresas concesionadas quienes realizaron estos cambios. En todo este proceso, fue más importante la reducción en el número de estaciones que el achicamiento de la extensión de vías (p. 81-82).

La retirada del Estado de las instituciones y espacios públicos se corresponde con la nueva matriz del mercado como eje de organización. De esta manera, la intervención estatal existió pero a favor de los dueños del capital, de los grupos económicos que desplazaron a otros sectores, como a los trabajadores.

¿Cómo impactaron estos problemas en las historias locales? Cuando hace unos años, comenzamos a estudiar sobre la huelga nacional ferroviaria de 1961 (Agostini,2009,2018), recorrimos diferentes pueblos y ciudades que tuvieron un protagonismo estratégico para el funcionamiento de la estructura ferroviaria nacional a partir de la existencia de talleres ferroviarios: Laguna Paiva (Santa Fe), Tafi Viejo (Tucumán), San Cristóbal (Santa Fe) fueron escenarios importantes pertenecientes a la Línea Belgrano. Los grandes talleres que se construyeron a fines del siglo XIX y comienzos del XX irrumpen materialmente en las comunidades no solamente por sus edificaciones sino por los significados construidos en torno a su existencia.

Laguna Paiva llamó nuestra atención por una gesta colectiva de 1961 que se representó bajo el título de “Paiva la Heroica” pero que también se definió como el resultado de las acciones concretas de mujeres de la localidad, cada una se convirtió en una “Paivera Heroica”. En los días de noviembre de 1961 las mujeres que habitaban con sus familias la Villa Obrera levantaron durmientes para frenar una locomotora que pasaba por el kilómetro 40 desafiando los días de paro total. Sobre las acciones colectivas de la huelga nacional de 1961 y sobre el protagonismo de las mujeres, en su mayoría esposas de los ferroviarios en la defensa del empleo masculino en los talleres de reparación de vagones, eje de la economía de la localidad, predomina una memoria de la gesta que se toma como fundante de una identidad local. Nos ocuparemos de revisar las señalizaciones en el espacio paivense sobre ese momento histórico y sobre los elementos que activan memoria ferroviaria. Utilizaremos fuentes sindicales, entrevistas, imágenes, fotografías y documentación oficial y de la prensa comercial para poder explicar mojoneros de una historia local a partir de las marcaciones en calles y espacios paivenses.

Nos encontramos con una comunidad preocupada y ocupada en no olvidar el pasado ferroviario, elemento aglutinante de su identidad. Obreros en actividad, jubilados, docentes, estudiantes y pobladores nos recibieron, gestionan y participan en actividades relacionadas con “hacer memoria” y se erigieron como los “custodios” de todo lo relacionado con el mundo ferroviario, lo tangible pero también lo intangible interpelados en un escenario histórico que, como hemos reseñado, dejó estructuras materiales desmanteladas. Lo particular de este proceso en Laguna Paiva fue que el desempleo no solo afectó al obrero como sujeto individual, sino que la pérdida del empleo materializó la crisis de una comunidad y de una identidad ferroviaria construida históricamente. ¿Por qué y para qué esta comunidad señaló espacios y lugares de recuerdo del pasado ferroviario? Las maneras en que sus habitantes articularon su relación con los espacios ferroviarios, con los objetos del trabajo y con la lucha gremial es lo que nos interesa explicar en este artículo.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

No existe un Museo Ferroviario en Paiva como si se sostiene en otras localidades, tales como Tafi Viejo y San Cristóbal. Eso no significa que no podamos encontrar monumentos, objetos exhibidos, placas conmemorativas, en lugares estratégicos de la localidad paivense. Señalizaciones del pasado ferroviario pululan en Laguna Paiva conformando un interesante escenario para pensar la dinámica y las tensiones de las memorias del pasado ferroviario enlazadas a una materialidad obrera que en el presente irrumpe en la escena cotidiana de varones y mujeres quienes conviven con edificaciones, restos de material rodante, vías abandonadas, entre otros. No existió por parte de las empresas ferroviarias ni del Estado Nacional una política de cuidado patrimonial ferroviario articulada nacionalmente y sostenida en el tiempo.³ La pérdida del empleo ferroviario se acompañó del desguace de bienes muebles e inmuebles como también de documentos y archivos existentes en las múltiples dependencias del ferrocarril a lo largo y ancho del territorio. En este escenario es que nos encontramos con individuos que atesoran objetos, guardan documentos, que deciden escribir historias locales, que se erigen en los guardianes del pasado de las comunidades. No sin tensiones y con la intención de recuperar otros relatos es que reconocemos en Laguna Paiva la existencia de un Inventario del Patrimonio Arquitectónico Paivense con una parte dedicada al Patrimonio ferroviario realizado por un arquitecto de la localidad que se ocupó de reconocer ese patrimonio edificado, inventariarlo, describirlo relevando datos técnicos, uso actual, propietario, tipología, estilo, estado de conservación (Ayala, 2006). También la localidad cuenta con los libros del historiador paivense Oscar Paúl, quien además de ser corresponsal del diario *El Litoral* de la ciudad capital de la provincia de Santa Fe, se dedicó a escribir sobre la historia local paivense guardando además documentos variados relacionados al pasado ferroviario.

Estos mediadores culturales han producido material para justificar la importancia histórica de la localidad para la historia ferroviaria regional como también para generar legislación que proteja bienes inmuebles relacionados con el patrimonio material y ordenanzas municipales relacionadas con la impronta simbólica del ferrocarril en la vida del pueblo.⁴ Encontramos materiales que confluyen en un rostro comunitario (Lobato, 2020, p. 21) que enuncia a un colectivo y que asigna lugares comunes a varones y mujeres que transitaron su vida por la cotidianeidad de la comunidad. Este artículo se inserta en una investigación más amplia sobre las formaciones de comunidades ferroviarias en un tiempo de larga duración (Agostini, 2023). Hallamos documentos en repositorios nacionales, provinciales o municipales que, convertidos en fuentes históricas, nos permiten explicar los elementos materiales que le dan forma a las comunidades, pero “si queremos encontrar los rastros de lo que se supone es la vida, la experiencia de la gente común, la visita a los archivos oficiales puede resultar desoladora” (Lobato, 2020, p. 17-18). Existen entonces lugares que se erigen emblemáticos, calendarios locales que conmemoran fechas asociadas a una historia común, aglutinante de sentidos para los habitantes de las comunidades que toman al ferrocarril como eje de su trama social. Las disputas de los sentidos que adquieren las memorias de ese pasado se instala como problema de investigación y su activación en coyunturas determinadas son importantes para tejer la relación pasado-presente desde la construcción interna de las comunidades.

El artículo sigue con tres apartados y unas palabras finales. En el primero, se analizan las representaciones, poemas y expresiones sobre la huelga nacional ferroviaria de 1961 en la localidad. Con la intención de problematizar el lugar asignado a las mujeres por la propia comunidad en un periodo de larga duración es que se recuperan las denominaciones de Paivera

³ En Argentina el Museo Nacional Ferroviario se creó en 1971, fue remodelado hace unos años, aloja documentación variada e importante de las líneas ferroviarias antes, durante y luego de su nacionalización. Existen múltiples museos locales ferroviarios que no son financiados con fondos nacionales, por lo que se asiste a una fragmentación documental, de bienes muebles e inmuebles y a una variedad de objetos en manos de particulares quienes por diferentes motivos han guardado esos elementos. Buenos Aires cuenta con un relevamiento de su patrimonio ferroviario (Tartarini, 2009).

Esta situación en Argentina dista mucho del caso Mexicano que se destaca como ejemplo latinoamericano de una política de resguardo patrimonial nacional proyectada por la propia empresa ferroviaria antes de su privatización y absorbida luego por la Secretaría de Cultura del Gobierno de México. Entre 1988 y 1995 se llevaron a cabo acciones de reconocimiento, preservación y resguardo patrimonial dando lugar a las instituciones que actualmente se ocupan de generar instancias de investigación y divulgación como: el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) radicado en la ciudad de Puebla, México, pertenece al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), dependencia de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México y se articula con el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM).

⁴ Agradezco a Oscar Paúl y a Horacio Ayala por compartir conmigo sus investigaciones.

Heroica y de Paiva la heroica para tensionar la composición de clase de la comunidad desde el género como perspectiva para desnaturalizar el lugar históricamente asignado a las mujeres: el espacio doméstico. La acción femenina en el espacio público en 1961 se instaló como un momento diferente, impensado en la memoria local.

En el segundo apartado estudiamos las celebraciones ferroviarias reparando en la impronta de la dominación masculina (Bourdieu, 2000) en el mundo del trabajo ferroviario representado en la estatua del varón obrero como emblema de hombría y fuerza. Interesa estudiar a estas celebraciones que condensan representaciones sobre el mundo ferroviario exclusivamente masculino en tensión con la existencia, no explicitada en los registros oficiales del taller, de mujeres trabajadoras quienes no son evocadas como parte del colectivo ferroviario local.

En tercer lugar, y recuperando la larga duración en la formación de una historia en común es que revisamos aquellos nombres, lugares y fechas que aparecen como parte del calendario ferroviario local para reconocer la construcción de un discurso que revitaliza el pasado ferroviario de la década de 1960 al considerarlo singular y combativo con relación a otros momentos en los que la embestida contra el ferrocarril no generó el protagonismo de la comunidad paivense en su defensa. Para finalizar el recorrido por los problemas asociados a la necesidad de la comunidad paivense de señalar y marcar la presencia de un pasado en un presente diferente es que se escriben palabras finales con la intención de plantear una agenda de investigación pendiente que revise la importancia de tensionar espacio, historia y memoria en comunidades locales que producen mecanismos para generar pertenencia e identidad.

¿Paivera heroica o Paiva heroica?

La huelga de 1961 en la comunidad de Laguna Paiva se consolidó como un acontecimiento fundante de su historia como parte de la familia ferroviaria en la lucha y defensa del trabajo ferroviario (Agostini, 2018). Sobre esta gesta se generaron denominaciones en clave local y nacional que destacaron el protagonismo que tuvieron las mujeres de la comunidad al frenar el paso de un tren antihuelga. Nos ocuparemos de reflexionar sobre las construcciones discursivas plasmadas en poemas y en relatos compuestos de expresiones de heroísmo caracterizando a aquellas mujeres de 1961 como colectivo expuesto en el espacio público. Esas fuentes corresponden a un periodo cercano a los hechos que vamos a tensionar con entrevistas que realizamos a aquellas protagonistas años posteriores.

Laguna Paiva, localidad ubicada a 40km de la ciudad capital de Santa Fe se consolidó históricamente como espacio ferroviario nodal en la geografía de las líneas del ferrocarril del Estado por sus talleres de reparación de vagones. A partir de la nacionalización del sistema ferroviario en la década de 1940 sus instalaciones correspondieron a la línea del Ferrocarril General Belgrano.

Las viviendas de la clase obrera ferroviaria se organizaban alrededor del predio de talleres y paralelos a las vías ferroviarias. El trazado del pueblo, abovedamiento de calles, plantación de árboles, instalación de cañerías de agua corriente y el traslado del paso nivel de kilómetro 40/150 C a km. 40/461 C, fue aprobado por la Dirección General de Ferrocarriles en 1933⁵. Este trazado correspondía al Pueblo Obrero que actualmente se denomina Villa Talleres. Está ubicado al este de las líneas ferroviarias, y se denomina también: “Pueblo Nuevo” el que con relación al llamado “Pueblo Viejo” (área central, único centro a nivel urbano con funciones residenciales, bancarias, administrativas, comerciales dando cuenta de una concentración de actividades y ocupaciones) carecía de asistencia en salud y de instituciones públicas para sus habitantes. Entre las décadas de 1940 y 1950 la modernización del taller de reparación de vagones,⁶ consolidó al centro laboral paivense en el sistema ferroviario nacional porque se logró optimizar su aparato productivo lo que repercutió favorablemente en un aumento de la mano de obra que llegaba al pueblo para

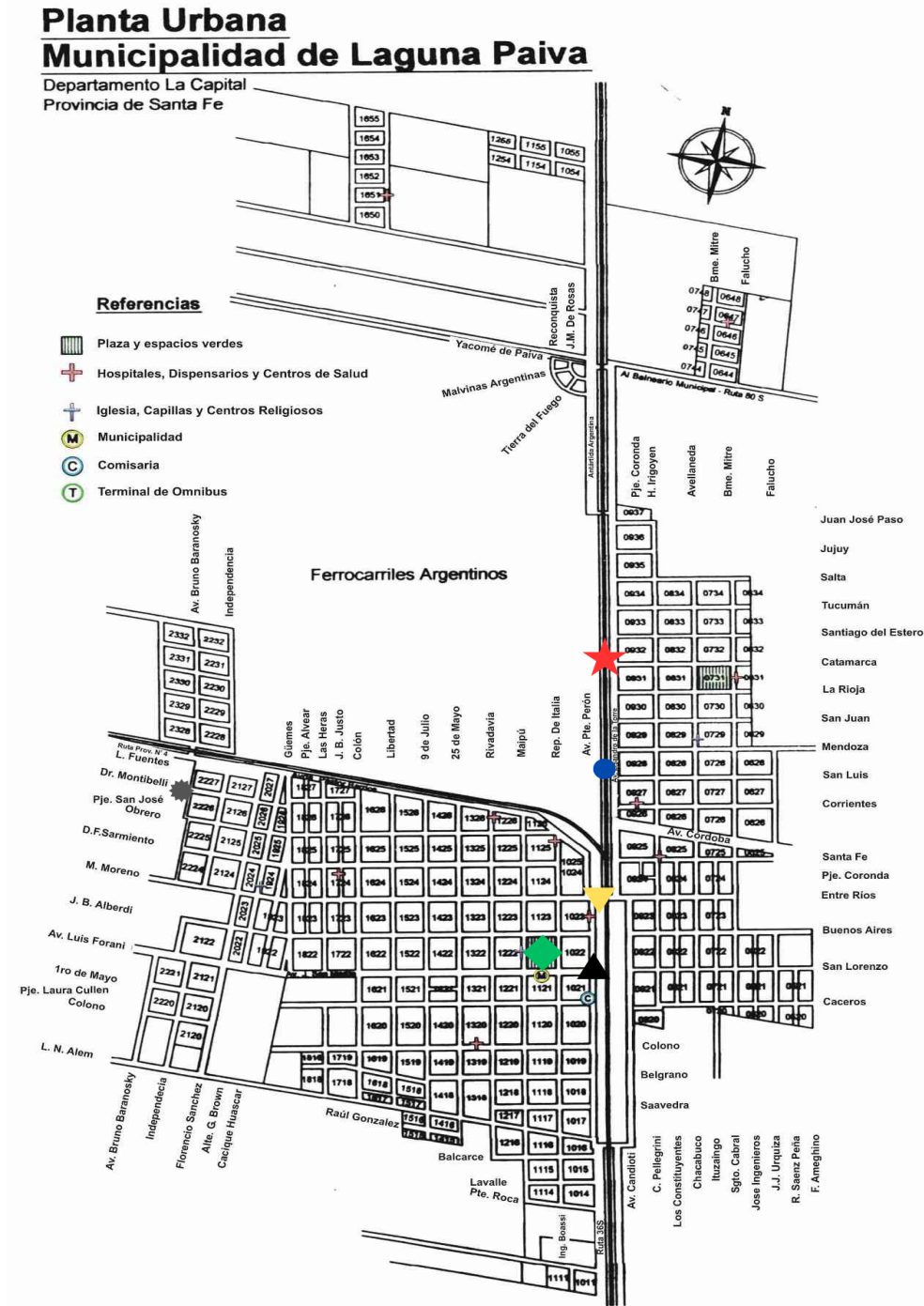
⁵ Según expediente de Ferrocarriles del Estado. Departamento técnico. División Vía y Obras. Estación Laguna Paiva. Asunto: Formación Pueblo Obrero. Obra N° 1059.1933. Archivo Museo Nacional Ferroviario.

⁶ En 1945 el Taller contaba con 30.000 metros cuadrados y los siguientes edificios y secciones: “edificio de administración, usina, taller eléctrico, aserradero, carpintería de vagones, remachadores, levante de vagones y reparación, frenos, herrería, herrería mecánica, tomería de ruedas, tornería mecánica, broncería y hojalatería, calderería pesada y calderería de chapas, herramientaje, pinturería, instalaciones y playa”. Diario *El Litoral*, Santa Fe, 26/3/1945, p.3. Recuperado de <https://www.santafe.gob.ar/hemeroteca/diario/20667/?page=3&zl=2&xp=-252&yp=-150>

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

construir las instalaciones y se sumaba a los obreros de la planta permanente del taller que se comenzaba a especializar en funciones precisas provocando la expansión de la planta urbana (Paúl, 2015; Agostini, 2023).

Imagen 1: Plano actual de la planta urbana de la ciudad de Laguna Paiva



Fuente: Elaboración Propia. En torno al predio de los talleres ferroviarios señalizamos: con color ROJO el apeadero Km. 40 altura de la Villa Obrera. Con color AZUL la Pasarela que en su lugar original atravesaba las vías y comunicaba el llamado Pueblo Viejo del Pueblo Nuevo. Con color AMARILLO el cabin y paso a nivel. Con color NEGRO la Estación de trenes, hoy estación de colectivos y Plazoleta del Ferroviario. Con color VERDE la plaza Reynaldo Cullen, eje urbano del Pueblo Viejo. Con color GRIS la calle 11 de noviembre.

La reproducción de la mano de obra masculina ferroviaria se sostuvo en los barrios y en las escuelas técnicas, preparadas para la capacitación de los varones en el ferrocarril, atendiendo a una marcada división sexual del trabajo.⁷ La figura del varón proveedor se consolidó históricamente dentro de la estructura familiar obrera, así fue que “la dependencia de las familias trabajadoras del ingreso obtenido por el varón empleado del ferrocarril puede haberse acentuado en aquellos casos en los que la ocupación del hombre condicionaba el lugar de residencia del grupo familiar (Palermo, 2016. p.85). El trabajo productivo masculino en el ferrocarril y el trabajo doméstico femenino en los hogares formaron parte del engranaje que motorizaba la reproducción de la clase obrera paivense. Allí se configuró una comunidad ferroviaria que hemos definido como aquella compuesta 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 (Agostini, 2023).

La familia ferroviaria históricamente y simbólicamente aglutinó a las generaciones de trabajadores que transitaban su trayectoria laboral por los espacios ferroviarios paivenses e incluso se convirtió en una referencia identitaria para quienes nunca han trabajado en los mismos pero adhieren al colectivo familiar.

Durante el gobierno del presidente Arturo Frondizi se implementó en 1961 el Decreto N° 4061 que ordenaba el levantamiento de 2300 km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres ferroviarios y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores, se sostuvo a nivel nacional una huelga de 42 días liderada por los gremios La Fraternidad y la Unión Ferroviaria.

El paro fue en defensa del ferrocarril y de los lugares de trabajo, puso en tensión la organización de las familias ferroviarias en la comunidad paivense porque colocó a los varones fuera de los espacios laborales por 42 días, habitando y transitando lugares sindicales por más tiempo, escenarios de reunión y de movilización también ocupados por mujeres y niños. Además, la requisita obligó a escapar a muchos, a vigilar a otros y a asistir a los que se encontraban fuera de los pueblos.⁸

El protagonismo de las mujeres de las familias obreras durante el paro no tuvo que ver con su participación política o sindical sino fundamentalmente con la organización de los espacios de cuidado de sus maridos en huelga y de sus hijos. Dentro de las familias ferroviarias las mujeres componían trayectorias diferentes. Por ejemplo, mujeres esposas de obreros que trabajaban fuera del hogar porque eran docentes en su mayoría; otras familias con mujeres que eran amas de casa y se ocupaban del trabajo doméstico (no reconocido como tal); también existían familias en las que las mujeres trabajaban en el hogar pero para otros hogares (planchadoras, bordadoras, modistas, entre otras). En todos los casos que hemos conocido se trató de organizaciones patriarcales. No solamente si existían dos sueldos o ingresos económicos el de las mujeres se consideraba complemento sino que las actividades del hogar y el cuidado de los hijos era dominado por ellas (esposas, abuelas, hijas mayores) y no era considerado trabajo remunerado, en muy pocos relatos de mujeres los varones participaban de actividades de limpieza del hogar.

Las redes de sociabilidad gestionadas por las mujeres en tiempos de normalidad sirvieron para que en tiempos de huelga puedan resolver la supervivencia de sus hijos y de sus maridos mientras estaban de paro. En Laguna Paiva y frente a la amenaza de un tren en circulación que venía desde la ciudad de Santa Fe hasta San Cristóbal las mujeres de la Villa Obrera levantaron durmientes y pararon la locomotora. El barrio de Villa Talleres fue el espacio donde se construyeron redes de sociabilidad que permitieron cierta organización pese al alto grado de espontaneidad de las acciones el 11 de noviembre de 1961, la voz de una de las mujeres para que otras salieran a la calle a levantar entre 10 un conjunto de durmientes que se encontraban al costado de la vía generó obstáculos a la circulación de una locomotora que estaba ocupada por policías armados.⁹ Este

⁷ Nos hemos dedicado a estudiar la presencia de mujeres en la escuela técnica y los obstáculos para desempeñarse como trabajadoras ferroviarias en los talleres de Laguna Paiva entre las décadas de 1970 y 1980 (Agostini, 2023).

⁸ A nivel nacional, a partir del 29 de octubre de 1961, se establecieron medidas de seguridad a cargo de Gendarmería Nacional y de la Policía Federal. La creación de un Comando de Seguridad del Transporte, la aplicación del Plan CONINTES y el ofrecimiento de altas remuneraciones a aquellos que se presentaran a trabajar, la contratación de personal jubilado, de obreros de países limítrofes, y aficionados constituyeron estrategias del gobierno nacional para garantizar el cumplimiento del servicio y quebrar la huelga.

⁹ “A paso de hombre con cuatro policías que le precedían protegiendo la marcha, pero al llegar a la altura del km. 40, donde hay un apeadero y el destacamento de policía ferroviaria, las mujeres de la población se pusieron en las vías y acarrearón durmientes próximos

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

conjunto de mujeres del barrio salieron de sus hogares solas o con sus hijos más pequeños,¹⁰ realizaron la acción en el espacio público mostrando que las preocupaciones que vivían en el ámbito privado debían exponerse. La situación del paro las desesperaba porque no solo no podían disponer de la comida diaria, sino que sus maridos no tenían el trabajo asegurado y eso alteraba su lugar como sostén económico de la familia. Ellas se apropiaron del significado que socialmente tenía su lugar como madres y esposas, remarcaban su condición subordinada o débil y desde ese lugar cargaban de sentido a la acción en un escenario conocido, el barrio, espacio de socialización y de alianzas cotidianas que permitieron actuar rápidamente frente a la provocación del paso del tren desafiando el paro indeterminado. Las repercusiones de sus actos fueron históricamente resignificadas por el sindicato, el gobierno y la empresa atendiendo a la clave familiar, de madres y esposas en el sostén de los varones ferroviarios.

Para el obrero ferroviario y poeta paivense Demetrio Diaz Acuña la huelga había visto surgir a la “Paivera heroica”, en 1961, durante la huelga escribió

Naciste pura, bella y valiente como una rosa en el abrojal.
Paivera hermosa, linda paivera que por tus hombres vas a luchar.
Paivera hermosa, linda paivera que por tus hijos sabes pelear.
Paivera linda, bella paivera que combatiste a la Federal aquella tarde
de primavera que como pantera fuiste a pelear.
Ni mil metrallas que te tiraron del tren de tropas que ardiendo está.
Ni con bombas te amedrantaron porque sos gaucha y sabes pelear.
Para los gremios del mundo entero, paivera hermosa, bella mujer,
eres el himno de los obreros,
dulce consuelo del padecer.
Sos la esperanza, linda paivera, nunca tus hijos te olvidarán
Y estos tus versos que sobre tierra escrito eterno te grabarán¹¹

Las mujeres como madres y esposas fueron recuperadas en el poema que también fue musicalizado. Las acciones heroicas femeninas alimentaron una memoria local que las colocó en el espacio público para defender el hogar y la esfera doméstica de reproducción de la comunidad obrera. Estas expresiones tuvieron relación con el discurso que los gremios construyeron sobre las esposas e hijas de los varones ferroviarios a las que consideraron como complemento masculino. Primó un relato mítico sobre el episodio paivense, con tono exagerado y lejos de la realidad de los hechos. El sindicato de La Fraternidad, en sus “Páginas de heroísmo” y bajo el título “Las mujeres de Laguna Paiva desgarraron sus vestidos para hacer antorchas”, expresaba “Mujeres del pueblo, esposas, hijas, hermanas, que desgarraban sus ropas para empaparlas con kerosene y hacer antorchas para quemar el tren que osó quebrar el solemne silencio de la población en huelga”.¹²

Cuando muchos años después llegamos a Paiva para encontrarnos con las mujeres “de 1961” es que sus experiencias distan mucho de esas proclamas sindicales. Mercedes recuerda que sus acciones fueron centrales para sostener la medida de fuerza pero reniega de esa imagen de mujeres desnudas y con antorchas en las manos:

[Han dicho que] Hasta que nos rompemos la ropa, buscábamos fósforos, porque nadie fumaba y nadie iba a fumar en ese momento de desesperación. No, no, ninguna

instando a los comps. ferroviarios a hacer lo mismo, generalizándose, entonces, la obstrucción de las vías, levantándose más adelante los rieles. Debió detenerse la locomotora, momentos en que se inició una pedrea contra todos los vehículos, en que se atrincheraron, bien protegidos, la policía federal y policías de la localidad, unos 30 en total, y procedieron a hacer descargas de metrallas contra los ferroviarios, los que alcanzaron muchos tirándose a tierra de evitarlos, siguieron las descargas pero nunca al aire, hasta que cayeron heridos los compañeros Gómez Abel (...) y Orlando Oliva (...)” Fragmentos del Parte de los días de huelga desde el 5/11/1961 a las 12.00 hs. al 12/11/1961 a las 12.00 hs. firmada por Alfredo Taulere Presidente de La Fraternidad seccional Laguna Paiva, con fecha del 12 de noviembre de 1961. Archivo personal de Oscar Paúl.

¹⁰ La reconstrucción de este proceso de lucha se realizó con fuentes sindicales, la prensa y entrevistas a las mujeres protagonistas y a sus hijos entre 2015, 2017, 2020.

¹¹ Poema escrito por Acuña en 1961 difundido en la localidad, publicado y replicado en la revista local *Identidad* en las décadas de 1980 y 1990. Puede encontrarse también en <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/huelga61-especialaniversario.htm>

¹² Boletín de Huelga emitido por *La Fraternidad*, 18/11/1961. Archivo personal de Oscar Paúl.

Luisina Agostini

hizo eso, nadie hizo eso, por empezar andábamos de pantalones. ¿Cómo me vuelvo a mi casa que quedaba a dos cuadras a buscar kerosene? Si para sacarnos las astillas de la mano necesitábamos kerosene, una compró un litro y nos pasaba, porque vos te pasabas querosene y la astilla no caminaba, mi mama con un depilador, me sacaba las astillas (...) ¿Vamos a andar desnudas ahí? No, no, no teníamos tiempo de pensar en eso, en rompemos la ropa. ¡No teníamos ni tiempo de hacer antorchas! (Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

El abuso de estereotipos para designar y calificar a las mujeres cuando irrumpen en la escena pública (Perrot, 2009) se manifiesta en el caso paivense. Para el gremio la mujer aparece como una heroína desde su lugar abnegado de esposa y madre, el uso del vestido en el relato intenta estereotipar y agrupar a las mujeres como parte de la identificación femenina frente al vestuario masculino. Desde ese lugar es que el sindicalismo reivindicó la acción femenina para defender el trabajo ferroviario.

Nuestras entrevistadas también nos dicen que no fueron ellas quienes prendieron fuego a los vagones del tren que avanzaba, “mientras pudimos parar el tren allá la gente que venía atrás fue la que prendió fuego, venían con banderas de Argentina, la gente cascoteaba” (Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

Las aclaraciones de Mercedes sobre estos episodios que nosotros encontramos descriptos en las fuentes gremiales son significativas porque el tono exagerado de la imagen construida por los gremios alimentó un imaginario social sobre las mujeres paivenses que escapó a la realidad de la vida cotidiana que las sacó del ámbito privado del hogar y las colocó en el espacio público. Para ella hasta ese día “no hacíamos nada, todo era tranquilo, hacíamos colas para dos panes, un kilo de papa, para un paquete de fideos” (Mercedes, C. ama de casa de Laguna Paiva, Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015), la economía doméstica sostenida por las mujeres suponía que realicen las actividades que siempre hacían, naturalizando las mismas pero en un escenario diferente, con sus maridos fuera del pueblo y sin dinero circulante para realizar las compras cotidianas. Entonces para Nidia “mirá: cuando te agarra una desesperación, más de un mes sin un sueldo. ¡Que no sabes qué hacer! ¿Quién iba a decir que nosotras íbamos a alzar los durmientes? ¡Con lo que pesan!”. (Nidia Z. ama de casa de Laguna Paiva. Entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015).

Los documentos gremiales en sus relatos incorporan a las mujeres de los ferroviarios como nuevas protagonistas de la huelga, las apelaciones a la familia y al hogar servían para legitimar la lucha desde un discurso que intentaba sensibilizar y generar empatía con la causa masculina para lo que las mujeres y niños eran presentados como propiedad del varón. El sentido y el simbolismo que el movimiento obrero ferroviario construyó sobre la acción femenina paivense funcionó como un dispositivo de acentuación de la injusticia del trabajador ferroviario y su familia a raíz de las políticas antiferroviarias de la época pero no generó transformaciones en las concepciones sobre el trabajo doméstico, sobre las tareas de reproducción femenina sino que advirtió sobre la presencia de las mujeres en el espacio público como parte de un estado de excepción, no como una situación que pudiera sostenerse en el tiempo, sino que el espacio de las mujeres era el doméstico. Este contexto discursivo, convocaba la mirada sobre la mujer paivense que Diaz Acuña se ocupó de plasmar en su poema.

El nombre de la localidad, Laguna Paiva, es femenino, y la denominación de “Paiva, la heroica” también se difundió como título fundante y sostenido en el tiempo haciendo referencia a una comunidad protagonista de la lucha de 1961 que incluía a las mujeres pero les quitaba la exclusividad del heroísmo. Según el historiador paivense Oscar Paúl al finalizar la huelga en Laguna Paiva cientos de ferroviarios vieron con inocultable orgullo la llegada y el paso de vagones del Belgrano que, procedentes de distintos puntos del país, traían pintada la inscripción, que calaría muy hondo en los lugareños “VIVA PAIVA LA HEROICA” (Paúl, 2001, p. 194).

Julio Huasi (1962) escribió en su libro versos durante la huelga ferroviaria y antes de la huelga general de noviembre de 1961.¹³

¹³ La CGT convocó a un paro general de 72hs. los días 6, 7 y 8 de noviembre de 1961.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

Por la patria va la vía
Por la vía pasa el tren
En huelga no pasa nadie
Pero muy bien

Su publicación “El pequeño cuaderno ferroviario” daba cuenta de la importancia de la movilización ferroviaria y tomaba una forma literaria de explicar los sucesos. Se refería a las acciones colectivas y colocaba a la revolución como tema de la época, instalaba la lucha antiimperialista materializada en “el yanqui” y en las “manos” como las armas del pueblo en lucha. El poeta se refería a la requisita, a la entrada de personal policial a los hogares ferroviarios haciendo referencia a lo oscuro de la noche. Huasi tituló “Laguna Pólvora” para decir

lagunagloria lagunasangre lagunamundo
dame uno de tus niños violentos
dame una de tus mujeres volcanes
dame uno de tus hombres hombres
ven túrolo que aquí hay una guerrilla
ven de una vez ven como estás
después te arreglarás los pantalones
ven quieres venir no tiembles tanto
se caerán las medallas que te colgaron las hienas [...] (Huasi, 1962, p. 29)¹⁴

Laguna Paiva era el escenario destacado del poeta para explicar los hechos de movilización y represión desde el lugar de los sujetos, niños, mujeres y hombres hacedores de la acción colectiva. Como veremos más adelante, al cumplirse el 50 aniversario de la huelga de 1961 las mujeres paivenses tuvieron un homenaje público en la comunidad. Predominó Paiva la heroica sobre Paivera Heroica, en todos esos años la huelga constituyó un acontecimiento aglutinante y fundante de una idea de comunidad combativa, atendiendo a una organización comunitaria que sostuvo un paro por tiempo indeterminado y que vivió jornadas violentas.

La fiesta y la estatua del ferroviario

Las conmemoraciones organizadas desde los sindicatos ferroviarios de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad históricamente reprodujeron determinados componentes asociados a valores pregonados por el ferrocarril y a modelos de comportamiento que los obreros premiaban en sus actos. La fecha del 30 de agosto, se conmemoró históricamente en las localidades ferroviarias del país como el Día del Ferroviario,¹⁵ y en las décadas de 1970 y 1980 esa fecha se celebró mediante fiestas provinciales y nacionales. Los ferroviarios festejaban su día, organizaban asados generalmente entre los trabajadores en los sindicatos, clubes y hasta incluso dentro del predio laboral. La camaradería es un concepto que articulaba las descripciones de estas jornadas festivas. Sus familias asistían a los almuerzos cuando los mismos eran gestionados desde las bases, es decir, los actos oficiales eran asunto de las autoridades empresariales y las jefaturas. Las diferentes maneras de socialización en torno a la celebración de esa fecha fueron registradas por la prensa local y sindical.

Comenzamos a conocer sobre la organización de fiestas “del ferroviario” de una manera institucional y abarcando una celebración más amplia al colectivo obrero en las décadas de 1970 y 1980. En Laguna Paiva la primera edición del festejo fue en 1976, la plaza Reynaldo Cullen de

¹⁴ Túrolo refiere al general Carlos Túrolo, director de la Escuela Superior de Guerra quien en 1961 convocó a los estados de América en una lucha contra el comunismo al inaugurar el Primer Curso Interamericano de Guerra Contrarrevolucionaria que se desarrolló entre octubre y noviembre de 1961 coincidiendo con el tiempo de la huelga ferroviaria. Ver: Plan Conintes. Represión política y sindical (2014) coordinado por Sebastián Chiarini y Rosa Elsa Portugueseis. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Secretaría de Derechos Humanos. Archivo Nacional de la Memoria. Recuperado https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anm_-_plan_conintes.pdf

¹⁵ Con respecto al calendario de festejos podemos decir que el 30 de agosto de 1857 en la ciudad de Buenos Aires se inauguró el viaje de la locomotora La Porteña, conmemorando esa fecha se estableció el día del ferrocarril. Mientras que el 1 de marzo se conmemora el día del ferroviario con relación al 1 de marzo de 1948 cuando el gobierno peronista nacionalizó el sistema ferroviario.

la ciudad paivense se vistió de fiesta para articular fuerzas en pos de mostrar que existía una problemática ferroviaria que preocupaba a los habitantes locales y entonces apareció la denominación Paiva “Ciudad del Riel”.¹⁶ Las políticas de racionalización ferroviaria continuaron luego de la huelga de 1961 y, las consideraciones deficitarias en torno al ferrocarril se mantuvieron hasta la década de 1990. En la década de 1970 existían urgencias relacionadas con la modernización de equipos, la empresa de Ferrocarriles Argentinos emprendió una política de “modernización” que tuvo dentro de sus ejes la salubridad de las instalaciones. Entre 1967 y 1971, durante la dictadura de Onganía, el general Juan Carlos de Marchi estuvo al frente de la presidencia de Ferrocarriles Argentinos. En 1968 y 1969 el Banco Mundial llevó a cabo un estudio que concluyó con recomendaciones para la formulación del Plan de mediano plazo en 1970, realizado por la misma empresa de ferrocarriles a partir de la contratación de consultoras externas (FIEL, SOFRERIEL). Este plan también como sus antecesores (Plan de Largo Alcance de 1962 y Plan CONADE de 1965) se preocupaba de resolver el déficit ferroviario, se dejaron de operar ramales económicamente no convenientes, se renovó parte de la flota de locomotoras diesel, se modernizó el área de comunicaciones y se creó un centro de cómputos (Waddel, 2007).

Este contexto “auspicioso” contrastaba con los problemas cotidianos del taller paivense, el achicamiento de su planta, las faltas de modernización y de asistencia presupuestaria para renovar las maquinarias, herramientas vetustas se sostuvieron con tecnología y con saberes obreros. El proceso de deslegitimación del trabajo humano comenzaba a poner en cuestión la productividad del trabajador y la fiesta se instalaba como una manera de conservar la tradición y profesionalización del saber obrero y de recordar generacionalmente la existencia de una identidad ferroviaria de larga duración y anudada a las comunidades. Según el relato de Cristina Mix, “la preocupación los llevó a reunirse en la parte superior de la oficina del taller eléctrico. Una persona por cada sector buscaba la manera de preservar la empresa, cómo lograr que desde Buenos Aires pongan los ojos en estos talleres tan importantes y tan ignorados. La única finalidad era que se conozca la problemática. Necesitaban llamar la atención de las autoridades. “No teníamos idea de lo que íbamos a hacer. En esa primera reunión, entre discusiones, lamentos e insultos por la agonía que se comenzaba a vivir, nació la idea de una fiesta, un festejo ferroviario”, comentó Juan Carlos Marcus. Fue así que surgió la celebración del Día del Ferroviario, a fines de agosto de 1976”.¹⁷

En 1981 con un decreto provincial y un documento del Ministerio de Turismo de la Nación, la fiesta se declaró provincial y nacional.¹⁸ La fiesta se desarrolló en la plaza central de la ciudad en el mes de octubre o noviembre pero desde agosto (mes del ferroviario) se organizaron actividades varias que tenían como protagonistas no solamente a los ferroviarios sino a todas las instituciones y a la comunidad. Encuentros literarios, carreras de bicicletas, reuniones de los obreros fuera de su horario laboral para gestionar las tareas de la fiesta en la que se elegían reinas y princesas. La Escuela Técnica N° 1 construía estatuillas de bronce que se entregaban como premio a los reconocimientos en las jornadas festivas: el “Ferroviario de Bronce”. El objeto destacaba el cuerpo desnudo del varón ferroviario y se entregaba como premio a la trayectoria de trabajadores que se jubilaban o como recuerdo a las figuras artísticas nacionales que actuaban en las ediciones de la fiesta.

En 1985 y como resultado de las celebraciones de la Fiesta del Ferroviario se inauguró el “Monumento al Ferroviario” en la plaza principal Reinaldo Cullen. La estatua es de bronce, fue realizada por un trabajador ferroviario de la localidad. Se presenta similar a la estatuilla, un varón con el torso desnudo, simbolizando la fuerza del obrero que está portando una herramienta, no se trata de un maquinista sino de un trabajador de talleres. Esto es significativo porque el taller paivense se destacaba por la dotación de sus secciones no solamente por la variedad y calidad de oficios sino por la gravitación política. Para Justo López (2021), “la vida de los talleres”, es decir, el desarrollo de la actividad técnica, de fabricación, reparación debe pensarse no solo por la

¹⁶ Relato de Cristina Mix para el periódico regional *El Santafesino*, Historias de vida de Laguna Paiva. Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Historia/historiasdevida/lafiestadelferroviario.htm>

¹⁷ Fragmento de una publicación de la poeta paivense Cristina Mix para el periódico regional *El Santafesino*. Recuperado en Laguna Paiva Web <https://lagunapaivaweb.com.ar/blog/la-fiesta-del-ferroviario>

¹⁸ Documento firmado por el subsecretario de Turismo de la Nación Heguy del 21 de agosto de 1981. Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazacentral/fiestanacionalferroviario.htm>

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

actividad de mantenimiento del tráfico ferroviario que suele quedar sobredimensionada sino por todo lo que suponía la sociabilidad y producción que realizan. Las instalaciones estaban preparadas para el diseño y fabricación de material rodante propio, unidades productivas con “procesos laborales técnicamente específicos” que le confieren una “posición estratégica” (Womack, 2007). Según los datos del censo de 1960, la población total del pueblo Reynaldo Cullen era de 11.881 habitantes, diferenciándose 5914 varones y 5967 mujeres, en 1959 1616 personas trabajaban en la planta de talleres,¹⁹ estas cifras oficiales no registraban un componente fundamental de la dotación de los talleres que eran los denominados “peones de obra”, quienes engrosaban las filas de operarios del taller sin categoría fija concursada, nos referimos al personal considerado como “changarín” y cuya condición “provisoria” se establece en el escalafón del personal del ferrocarril. Estos trabajadores no estaban en la planta fija del taller sino que recién ingresaban a las diferentes secciones y deberían presentarse a rendir según las vacantes publicadas para poder ascender a la categoría B y obtener la efectividad.

En el contexto de la huelga ferroviaria de 1961 la mayor cantidad de trabajadores y familias obreras que quedaron sin empleo a raíz de las políticas de racionalización fueron estos trabajadores que engrosaban las filas de la comunidad obrera local. La dotación del taller en las décadas siguientes fue disminuyendo en función de los planes de racionalización, de las jubilaciones anticipadas, de las categorías que no se renovaron al momento de la jubilación del personal más antiguo. El énfasis de la empresa en la productividad y el control de la mano de obra consistió una política constante desde 1961, la revisión de los elementos para lograr eficiencia guiaron las medidas de reestructuración que previamente habían indicado cerrar el taller de Tafi Viejo en 1980 y reordenar los talleres de la línea Belgrano en tres unidades: Laguna Paiva, San Cristóbal y Córdoba como parte de las políticas del Plan de Mediano Plazo tendientes a reducir, especializar y otorgar una dimensión más adecuada a los establecimientos de producción. La reparación de coches de pasajeros y de coches motores era tarea de San Cristóbal; Paiva se especializó en reparación de vagones, guinches y calderas.²⁰

Imagen 2: Monumento al ferroviario, Laguna Paiva



Fuente: Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazoleta/foto3.htm>

¹⁹ Información extraída de Plan de Mediano Plazo, Ferrocarriles Argentinos, Cap. 7 Situación técnico-operativa de la empresa hasta 1969. Archivo Fundación Museo Ferroviario.

²⁰ Ferrocarriles Argentinos, resolución N°4968/80. Talleres Strobel, Cruz del Eje, Tafi Viejo y Santa Fe. Archivo nacional ferroviario, Trenes Argentinos.

En febrero de 1990 el taller contaba con 897 trabajadores de planta.²¹ La estatua entonces, condensaba una masculinidad ferroviaria predominando atributos de fuerza y de hombría, la utilización de herramientas y no el traje de maquinista, dan cuenta de un modelo ferroviario acorde al escenario paivense. No nos referimos a la masculinidad porque se imponga el monumento al varón ferroviario sino por la inserción de lo masculino en el sistema de relaciones de género (Connel, 2015). Por un lado, como hemos explicado en el apartado anterior, la familia obrera articulaba una trama social que organizaba las relaciones sociales a partir de desigualdades de género. Aquí interesa atender a aquello que significa ese monumento del ferroviario, al doble carácter del trabajo, es decir, como productor de una materialidad y como productor de valores, representaciones y percepciones que los sujetos interiorizan sobre su actividad laboral y que moldean sus prácticas sociales (Palermo, 2017, p.23). Por otro lado, pero relacionado con la organización sexogenérica del trabajo ferroviario, las mujeres no se emplearon en las dependencias de los talleres como operarias²² si lo hicieron algunas pocas como administrativas. En Paiva la administración estuvo hegemonizada por el empleo masculino también en los oficios de cuello blanco. La Memoria Descriptiva de Talleres Laguna Paiva del periodo enero- diciembre de 1989 consigna que el área administrativa “Comprende un total de 41 agentes, de los cuales una parte está directamente afectada al Taller como empleados seccionales, encargados de la confección de la planilla “PUPI”²³ y todo lo relacionado con el obrero. El otro grupo de empleados se encuentra afectado a las Oficinas Centrales, con variados trabajos de tipo administrativo directamente vinculados con las actividades del taller”.²⁴ Podríamos considerar que esos empleados que se mencionan son todos varones. No existe en el documento mención a la presencia de mujeres en esa área laboral ni en ninguna otra, sin embargo había mujeres, las hemos hallado.²⁵ La invisibilización de personal femenino no solamente se evidencia en los documentos sino en los relatos de los trabajadores varones. Sobre estas trabajadoras no hay señalizaciones en la localidad, la manufactura de una masculinidad hegemónica se consolidó con relación a quienes eran predominantemente la mano de obra ferroviaria.

En el contexto de la paralización del sistema ferroviario la estatua fue trasladada a la plazoleta que se emplaza en la actual estación de colectivos de la localidad, bajo el nombre de Plazoleta Nacional Ferroviaria. Allí se compuso un escenario para situar en el centro a la estatua rodeada de objetos relacionados al mundo del trabajo ferroviario. Una locomotora, una zorra, las señales de las vías, entre otros elementos que integrados darían cuenta del universo ferroviario. La fiesta del ferroviario continúa celebrándose. Sobre esta cuestión es interesante traer las reflexiones de obreros cesantes en los '90, quienes formaron una agrupación ferroviaria de base para movilizarse contra el cierre del taller y en oposición a la dirigencia local y nacional de la Unión Ferroviaria que participó de la concesión de ferrocarriles del Estado.²⁶ Con relación a la fiesta del ferroviario, explican que corresponde a otra época, cuando el lugar de trabajo existía dinámico y pertenecía al Estado. Con el proceso de privatización ellos plantean que “no hay nada para festejar, esta comunidad le debe una disculpa al ferroviario, no estuvo en la defensa del ferrocarril, nosotros hicimos marchas y no vimos gente, ¡pero éramos 14 mil habitantes!”²⁷ Para ellos la historia oficial

²¹ Información presentada en la Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario.

²² El 2004 ingresó como tornera la primera mujer Silvia Sosa (Godoy, 2022). Se han empleado entre 1970 y 1980 pocas mujeres en las oficinas administrativas de los talleres, sus ingresos generaron tensiones en la arraigada masculinización del trabajo ferroviario (Agostini, 2023).

²³ Planilla única- Prestaciones e Incentivos (PUPI). En una publicación de la CEPAL de 1978 titulada “El sistema único de costos en los Talleres de Ferrocarriles Argentinos” describía que se trataba de una planilla para clasificar el tiempo trabajado (p. 10). Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/29566>

²⁴ Memoria Descriptiva Talleres Laguna Paiva periodo 1/1/89-31/12/89 Problemas relevantes año 1990. Material conservado por familiares de personal ferroviario.

²⁵ Hemos entrevistado a tres mujeres paivenses que se emplearon como administrativas en los talleres de la localidad entre 1970 y 1993 (Agostini, 2023).

²⁶ Los trabajadores de los talleres ferroviarios de Laguna Paiva fueron cesanteados en su totalidad hacia octubre del año 1993. En los meses anteriores existieron varios intentos de realizar algunos despidos de personal, pero a los pocos días del envío de los telegramas, se anunciaba la reincorporación. Esta lógica culminó en el mes de octubre. Antes de las cesantías definitivas, en marzo del 93, se conformó una cooperativa (Cooperativa de Trabajo Industrial Laguna Paiva Ltda- COTILPA), integrada por 150 trabajadores de los 370 que quedaban en los talleres, luego de la concreción de numerosos retiros voluntarios. La cooperativa fue impulsada por dirigentes locales y nacionales de la Unión Ferroviaria y contó además con el apoyo del entonces intendente de la ciudad, Ricardo Gudíño y tuvo un anexo en San Cristóbal.

²⁷ Héctor M. y Carlos P. ferroviarios de Laguna Paiva. Entrevista realizada en Laguna Paiva, septiembre de 2015.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

de la comunidad se escribió sobre la gran huelga de 1961 pero no sobre las huelgas de los 90'. Héctor M. sostiene que la historia de los que lucharon frente al cierre menemista del taller de Laguna Paiva aún no es reconocida por la sociedad; y se pregunta cuánto se va a esperar para que haya una historia sobre Paiva, una historia que incorpore el punto de vista de los trabajadores de las nuevas generaciones. Para ellos si no existe una historia completa la memoria tampoco lo está, atravesados por la monumentalidad manifiesta en un pasado idealizado que sus abuelos y sus padres les han transmitido cuestionan la existencia de la comunidad ferroviaria en 1990, Paiva se despoja del heroísmo en un escenario en el que la cultura del trabajo lineal y ascendente se reduce a migajas (Bril, 2010).

Imagen 3: Plazoleta Nacional Ferroviaria de Laguna Paiva



Fuente: Recuperado de <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Fotografias/Plazoleta/foto3.htm>

La placa, la calle y el monumento a las mujeres

Los ferroviarios paivenses Oliva y Gómez fueron traídos a la memoria institucionalizando sus nombres en el andén de la estación ferroviaria paivense en 2008.²⁸ Fueron heridos durante la jornada del 11 de noviembre de 1961. Sus nombres forman parte de la historia del sindicalismo nacional porque los heridos de la huelga enfrentaron la gran represión y el discurso gremial reforzó el heroísmo masculino.²⁹ Las evocaciones de la memoria vienen desde las instituciones políticas y culturales de la localidad. La intención en estas señalizaciones e intervenciones se dieron en la conmemoración del 95 aniversario de la localidad y del centenario de la Estación de trenes Laguna Paiva.

Recordar la huelga de 1961 es el lugar común en el que anclar la memoria en Laguna Paiva. La nota presentada por un docente y periodista paivense en 2011 y avalada por un grupo de vecinos originó una ordenanza municipal que estableció designar “11 de noviembre” a la arteria ubicada en Barrio Oeste entre las calles Luis Forani al sur, Pastor Barrios al norte y Bruno Baranosky al este.³⁰ La justificación de la propuesta radicó en que lo ocurrido en esa fecha fue un ejemplo de la mejor expresión que supo mostrar el Pueblo Reynaldo Cullen en defensa de su principal fuente

²⁸ En 2008 la Comisión de la Fiesta Nacional del Ferroviario reconoció la participación de Abel Gomez en la huelga de 1961 y entregó a sus familiares un presente. (Paúl, 2017).

²⁹ La investigadora María Gracia Tell (2021) en su tesis doctoral *Las relaciones de género en las organizaciones revolucionarias Santafesinas. Lo Público y lo Privado en PRT-ERP y Montoneros*, halló el nombre de Orlando Oliva para un comando del ERP en la toma del Frigorífico Nelson en 1971. Nelson es una localidad cercana a Laguna Paiva, sin dudas la elección del nombre responde al resguardo de la memoria obrera de la zona. Para Tell “éste es el primer comando que encontramos que recuperó la historia local de un obrero, resignificando las memorias en otros contextos y materializando la importancia otorgada al obrerismo del PRT-ERP, [...] por primera vez, no se recuperó la memoria de un caído en combate de la organización durante los años setenta, sino la de la lucha heroica de un obrero, el foguista Orlando Oliva [...]” (p. 31).

³⁰ Ordenanza 1961, Laguna Paiva, 28 de abril de 2011. Publicada en Paúl, 2017.

de trabajo.³¹ Se vuelve la mirada sobre la gesta colectiva y en la necesidad de no olvidar esa fecha como efeméride en el calendario ferroviario local.

Imagen 4: Placa que renombra el andén de la estación local al cumplirse 100 años de la existencia de la misma



Fuente: foto de la autora

En el mismo sentido de las conmemoraciones en 2011 al cumplirse los 50 años de la huelga ferroviaria de 1961 se inauguró un espacio de memoria alejado de la plazoleta del ferroviario y relacionado directamente con la acción colectiva femenina del 11 de noviembre de 1961.³² La instalación de un monumento realizado con hierro y una placa conmemorativa a la altura del km. 40 donde las mujeres en 1961 levantaron durmientes para parar el tren se señaló delimitando la participación femenina a ese lugar. Un monumento que recrea tres cuerpos femeninos sosteniendo durmientes, no tienen rostro definido, podemos decir que son mujeres por la placa y la confección del vestuario femenino, polleras. No son otras mujeres, son las del 61, las que en 2021 al cumplirse los 60 años de la huelga,³³ fueron nuevamente traídas a la memoria. El espacio también fue escenario de celebraciones en el marco del 8 de marzo, día internacional de la mujer.³⁴ No encontramos referencias a actividades femeninas relacionadas con el mundo ferroviario en otros espacios de la localidad en la que, ya hemos explicado, predomina la acción masculina. Irene L. nos dijo sobre las mujeres paivenses de 1961 “yo las admiraba aunque personalmente nunca hablé con ellas, fueron heroicas, hay monumentos”.³⁵ Posiblemente la admiración que Irene manifiesta se relaciona con la construcción de una memoria colectiva que otorga a estas mujeres el heroísmo. Paivera heroica volvía a recuperarse como expresión conocida dentro del discurso aniversario muchos años después. La institucionalización de esa memoria redimensiona un acto legitimado como heroico, singular, único en la historia del pueblo que corresponde a un pasado de auge ferroviario diferente al de los momentos donde se realizaron esas intervenciones recordatorias, entonces “sería lógico interesarse tanto por lo que una sociedad no conmemora por lo que conmemora, pues una vez más, la ausencia (el olvido) tiene tanta importancia como la presencia (la conmemoración)” (Candau, 2002, p.13). Consideramos que en Paiva se han

³¹ La declaración de ciudad de Laguna Paiva se realizó en 1967. Durante la huelga el pueblo llevaba el nombre de su fundador, Reinaldo Cullen por más que el nombre utilizado informalmente y comunitariamente fue el de su estación de tren, Laguna Paiva.

³² Noticia recuperada de: <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/11/21/regionales/REGI-02.html>

³³ Un video de la Municipalidad de Laguna Paiva muestra imágenes y expone discursos del día del acto oficial, recuperado de: <https://www.facebook.com/watch/?v=442586900553865>

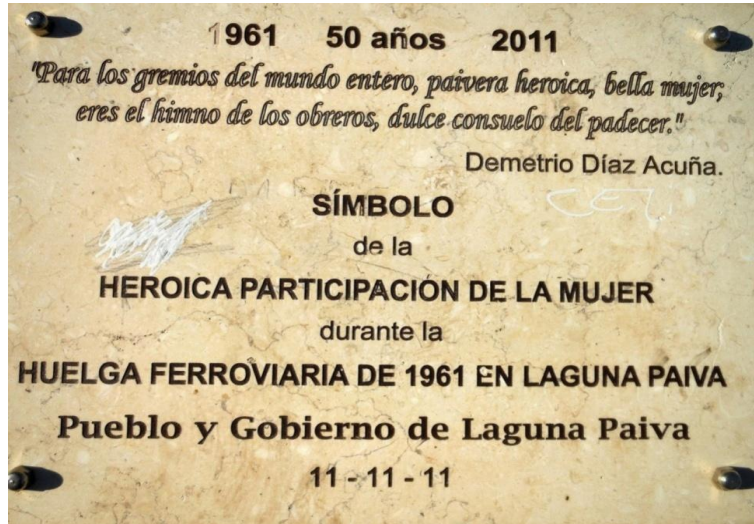
³⁴ El facebook de la municipalidad de Laguna Paiva publicó el acto con imágenes y textos. https://www.facebook.com/profile/100064494237078/search/?q=monumento%20a%20las%20mujeres&locale=es_LA

³⁵ Irene L. ama de casa de Laguna Paiva, esposa de trabajador ferroviario. Entrevista telefónica, agosto 2020.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

arraigado marcos sociales de la memoria necesarios para que las conmemoraciones se sustenten en un terreno colectivo conocido (Halbwachs, 2004 [1925]).

Imagen 5: Placa del monumento a la Heroica Participación de la mujer, fragmento del poema Paivera Heroica de Demetrio Diaz Acuña



Fuente: foto de la autora

Imagen 6: Monolito con placas referidas a la gesta femenina pero también en la segunda placa se lee “Centenario de Laguna Paiva. Reconocimiento a las luchas populares paivenses. Acciones basadas en derechos democráticos. Honorable Consejo Municipal. Noviembre de 2013”



Fuente: foto de la autora

Imagen 7: Monumento a las mujeres paivenses



Fuente: foto de la autora

Entre 1961 y 2011 pasaron años de transformaciones en el espacio paivense. El cierre del lugar de trabajo impactó sobre la identidad ferroviaria y los símbolos y las señalizaciones fueron conformando una dinámica de conmemoraciones asociadas a ese acontecimiento nodal en la historia reciente de Laguna Paiva. ¿Alcanza en la década de 1990 con la evocación del pasado heroico para luchar contra el cierre del ferrocarril? Las dinámicas familiares y comunitarias eran diferentes como también la configuración de fuerzas sindicales para gestionar una nueva “epopeya”. En las décadas posteriores a 1961, la nostalgia se presenta como un eje conductor de la memoria, quizás el acontecimiento guía aquello que es mejor recordar de lo otro que tal vez no funciona como cohesionador social, por ejemplo la pregunta por las acciones de los 90’. Orlando Barrionuevo, ferroviario paivense escribió un texto que tituló “El tren de la vida”³⁶ en el que destaca aspectos cotidianos de su trabajo ferroviario, menciona y explica diferentes oficios que acompañaron su experiencia, su lenguaje es de nostalgia, de lejanía de una dinámica de la comunidad dominada por la armonía y la alegría, incluso la realidad de 1993, año singular en el cierre de la fuente laboral, es expresado como algo ajeno, dañino, que no interpela al obrero sobre las razones de ese presente. Dice,

Admítase expresar que, aún ante esta gran adversidad, hay un futuro esperanzador y optimista. Para concretarlo debemos entre todos, recuperar un durmiente, un riel, un tornillo, una locomotora, un farol, una campana, un silbato, un guarda, pasajeros, mercaderías, obreros, conductores, las flores de las estaciones... para arribar con permiso de la vía libre al ferrocarril de siempre.³⁷

Berg (2019) recupera los aportes de Turkle (2007) para quien los objetos son compañeros de la experiencia vital, marcan tránsitos, provocan emociones e inducen pensamientos. En la conformación de la memoria ferroviaria es que los objetos comunican escenas del pasado común que al ser tomadas, en este caso por Orlando, reponen una identidad previa, existente antes del momento de crisis laboral.

³⁶ Escrito ganador de un segundo premio de la categoría Estampas Anecdóticas que la revista *Identidad* de Laguna Paiva organizó en 1993.

³⁷ Barrionuevo, O. El tren de la vida. En: *Identidad*, Biblioteca Alberdi, Laguna Paiva, N°2, 1993. Edición literaria especial. Obras premiadas. p. 12-13. Archivo personal, Lilia Noce.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

Consideramos entonces que la identidad ferroviaria no es un elemento que desaparece cuando el sujeto deja de trabajar en el ferrocarril. Camarero, Pozzi y Schneider (2001) sostienen que “Un obrero no deja de ser tal automáticamente cuando abandona la fábrica. Por el contrario, mantiene criterios culturales, solidaridades, aspiraciones y relaciones sociales que tienen que ver con su historia pasada” (p. 203) el mantenimiento de estos criterios da cuenta de la compleja construcción de las identidades de la clase obrera. Estas memorias del trabajo se esfuerzan en explicar la importancia de la transmisión del oficio, de las experiencias acumuladas, de los saberes que los ferroviarios enseñaban a las nuevas generaciones y si eso coincidía con personas de la misma sangre se tejían lazos más personales entre los integrantes de las secciones del ferrocarril. Existen dos maneras de relatar ese pasado. Una manera es hacerlo para el historiador que investiga y pregunta, articulando una memoria que le permita a los y las trabajadoras explicar sus experiencias laborales en espacios ahora desmantelados. Otra manera, es hacerlo para la comunidad, articulando invocando un pasado en recursos, en determinadas expresiones artísticas que hemos registrado en este artículo y que componen un abanico de maneras de decir y mostrar la identidad.

Palabras de cierre

El impacto de la clausura de los lugares de trabajo ferroviarios en Laguna Paiva no solamente se puede analizar a partir de abordajes económicos y productivos sino fundamentalmente sociales y culturales. Para Gordillo (2018), la Argentina neoliberal dejó ruinas y la cancelación del flujo de trenes de pasajeros condujo a la dramática desintegración de la experiencia de lugar, temporalidad y movilidad. La disminución de trenes cargueros, los tramos de vías deteriorados según la reconfiguración del capitalismo extractivista y la ausencia de políticas ferroviarias soberanas generó la crisis de las economías regionales. En estos espacios los trabajadores durante gran parte del siglo XX, crearon una materialidad en la que anudar sus saberes, identidades y sus luchas. El patrimonio ferroviario material se presenta como la escenografía en la que situar los relatos y experiencias de las comunidades que aún transcurren sus vidas por lugares relacionados al pasado ferroviario.

Laguna Paiva se destacó en el mundo sindical como un lugar de lucha, de desafío colectivo y esa consideración caló profundo en la configuración y en la costura de la comunidad. Las señalizaciones constituyeron las maneras de reproducir una historia común. ¿Cuándo activar la memoria? ¿Para qué hacerlo? Si la lucha de 1961 no hubiera existido en Laguna Paiva, si las mujeres de la Villa obrera no hubieran irrumpido en las vías ¿La historia paivense hubiera hablado de ellas? ¿Las mujeres hubieran sido homenajeadas? Las paiveras heroicas fueron convocadas para un aniversario de fecha redonda de la gesta, los 50 años las tuvo a aquellas que aún vivían reunidas alrededor de un monumento que las recordaba. Ubicado según dice la historia, en las coordenadas exactas que comprueban las acciones sostenidas en 1961 pero cargado de representaciones sobre lo que las mujeres fueron capaces de hacer, reproduciendo miradas sorprendentes de aquel acto que quedaba marcado en el espacio paivense y en el calendario de la comunidad como algo único e irrepetible. La marca de la memoria se resignificó para alojar y reunir a todas las mujeres, no solamente a las del 61, en un contexto nacional e internacional de reivindicación de los derechos femeninos, el 8 M desde 2011 se evocó desde ese espacio. Nos podemos preguntar si la elección de ese lugar responde al reconocimiento del trabajo doméstico no remunerado que históricamente las mujeres realizaron en la familia obrera o si solamente intenta pensar a las mujeres en sus intervenciones públicas, como si las mismas fueran acontecimientos casi antinaturales y no pudieran extenderse por otros espacios y escenarios de la localidad. Nos parece que reflexionar sobre las maneras de marcar el espacio, de distribuir los lugares por los que varones y mujeres hicieron aquello que dice la historia que hicieron son importantes para estudiar cómo una comunidad piensa las relaciones de género y desde qué lugar activa la memoria.

Decidir qué es aquello que se va a recordar en una comunidad ferroviaria supone tensiones sobre los diferentes usos de los espacios cotidianos para recuperar historias pasadas que sean capaces de construir memorias con resonancia contundente en el presente de la comunidad. El impacto del desempleo, de la privatización del servicio público, la ruptura de un estado de situación

asociado a la presencia del Estado significó cambios en las identidades a partir de aquello que no existe como tal. ¿Existe la comunidad ferroviaria paivense o, existe una apelación identitaria a un colectivo simbólico que dejó una huella en la historia local? La fiesta del ferroviario constituye un ejemplo de la disputa por el significado que adquiere esa celebración en una localidad que actualmente no vive del trabajo ferroviario. Funcione o se cierre la fuente laboral la identidad a la que apelan los sujetos paivenses se ancla en la misma comunidad pero no es lo mismo la experiencia de clase de quien transitó su carrera laboral en una empresa estatal con continuidad a quien perdió el empleo. Compartimos entonces que “esa “localización” compartida en el espacio social sería lo que llevaría a los individuos a dar respuestas compartidas a problemas existenciales comunes” (Tornay y Vega, 2009, p. 59). Y muchas de las respuestas sobre cómo explicar el pasado ferroviario, cómo dar cuenta de la importancia del trabajo en el ferrocarril, por qué crear monumentos, renombrar calles, se relacionan por un lado con la materialidad de los objetos y por otro con las subjetividades y emociones que se desprenden del pasado. ¿Si todavía el ferrocarril transitara por las vías se activarían señalizaciones de la historia pasada o eso es posible en un contexto de desmantelamiento? Sin dudas, preguntarnos por las fechas, acontecimientos, objetos, personajes y señalizaciones que componen la historia o las historias de una comunidad local abonan por una explicación que privilegie las experiencias de los sujetos y que posibilite problematizar tiempo, espacio y cotidianidad para hacer comprensible el espacio social comunitario.

Bibliografía

- Agostini, L. (2009) “La huelga de los obreros ferroviarios de Laguna Paiva en 1961. Organización y formas de acción.” En: J. C. Cena. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- Agostini, L. (2018) *La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas* (Tesis de Maestría) Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, Argentina.
- 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 doctoral). Universidad Nacional de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras (mimeo).
- Agostini, L. y C. Brandolini (2016) El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Páginas*, 8(18), 97-119. DOI: <https://doi.org/10.35305/rp.v8i18.238>
- Ayala, R. (2006) *Inventario del patrimonio Arquitectónico Paivense*. Primer y Segundo Tomo. Firmat (Santa Fe): Casaccia Impresos.
- Benedetti, A. (2002) Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998). *Revista Transporte Y Territorio*, (15), 68-85. Recuperada de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2850> DOI: <https://doi.org/10.34096/rtt.i15.2850>
- Bjerg, M. (2019) El cuaderno azul, el perro de peluche y la flor de trencadís. Una reflexión sobre la cultura material, las emociones y la migración. *Pasado Abierto*. 9, 140-157. Recuperado de: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3229/3495>
- Bourdieu, P. (2000) *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- Bril, N. (2010) Laguna Paiva. Ya nunca me verás como me vieras. En: AAVV. *Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola.
- Candau, J. (2002) *Antropología de la memoria*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Cena, J.C. (2002) *Crónicas del Terraplén*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.
- Connell, R. (2015) *Masculinidades*. México: Universidad Autónoma de México.
- Da Silva Catela, L., E. Jelin y A. Triquell (2022) *¿Qué hacemos con las cosas del pasado? Materialidades, memorias y lugares*. Argentina: Universidad de Villa María.
- Felder, R. (2001) La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. *Gestión y política pública*, primer semestre, año/Vol. X, número 001 Centro de Investigación y Docencia Económicas. México. pp. 145-182. Recuperado de: https://www.gestionypoliticapublica.cide.edu/ojs/ide/num_anteriores/Vol.X_No.I_1ersem/FR_Vol.X_No.I_1sem.pdf
- Godoy, S. (2022). *Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Trenes Argentinos Capital Humano/ Ministerio de Transporte de la Nación.
- Gómez, T. (2019) Transportes para el pueblo: dilemas de la política ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946-1951 y 1952-1955). En Gómez, T. y J. Vidal Olivares (comp.) *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado: siglos XIX y XX*. Buenos Aires: Eudeba.
- Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Halbwachs, M. (2004 [1925]) *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Huasi, J. (1962). *Las Bodas universales*, Buenos Aires: Nuevo Estuario.

“¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina”

- Lobato, M. (2020) *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires: Prometeo.
- Palermo, H. (2017) *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos.
- Paúl, O. (2015) *Fundación y desarrollo de Laguna Paiva*. Santa Fe: Imprenta LUX.
- Perrot, M. (2009) *Mi historia de las mujeres*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Tartarini, J. D. (2009). *Patrimonio ferroviario bonaerense: pasajeros al tren*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- Tell, M.G. (2021) *Las relaciones de género en las organizaciones revolucionarias Santafesinas. Lo Público y lo Privado en PRT-ERP y Montoneros (Tesis Doctoral en Estudios de Género) Universidad Nacional de Córdoba (mimeo)*.
- Tornay, M.L. y N. Vega (2009) *Entre la Memoria y la Historia: deslindes conceptuales y cuestiones metodológicas*. En: Alonso, L. y A. Falchini (eds) *Memoria e Historia del Pasado Reciente. Problemas didácticos y disciplinares*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Waddel, J. (2007) *De la nacionalización a los planes de modernización. 1974-1976*. En: López, M. J. y J. Waddel. *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.
- Womack, J. (2007) *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México: Fondo de Cultura Económica.

Recibido: 23/11/2024
Evaluado: 26/12/2024
Versión Final: 05/02/2025