

El ocaso de Laguna Paiva, "la ciudad del riel". Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

Luisina Agostini – Carolina Brandolini

páginas / año 8 – n° 18 Septiembre – Diciembre / ISSN 1851-992X

/ pp. 97-119 / 2016

<http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>

El ocaso de Laguna Paiva, "la ciudad del riel". Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

The decline of Laguna Paiva, "the Rail Town". Its Impact and the railway workers' representations of the closure of the workshops

Luisina Agostini¹

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

luisinaagostini@gmail.com

Carolina Brandolini²

Universidad Nacional del Litoral,

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

carobrandolini@gmail.com

Resumen

La privatización de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos llevada a cabo a principios de 1990 afectó profundamente a la localidad santafesina de Laguna Paiva. La actividad industrial ferroviaria constituía el eje de la estructura económica y de la vida social de esa ciudad. El cierre de los talleres transformó este escenario de forma radical, proceso que impactó negativamente en el tejido social de la localidad. Desde entonces, la desindustrialización, la desocupación y la precaria situación socioeconómica se convirtieron en problemáticas centrales de Laguna Paiva. En este sentido, analizamos la *diversidad de representaciones en torno a las repercusiones negativas* que el cierre de los talleres generó en los ex trabajadores ferroviarios. Para ello, decidimos tomar como objeto de estudio *testimonios de trabajadores* que atravesaron diferentes situaciones, diferenciando tres grupos: obreros que luego de perder el trabajo pudieron reubicarse en una cooperativa fomentada por la Unión Ferroviaria; obreros que quedaron desocupados sin posibilidad de reinserción inmediata y, por último, obreros desocupados que sostuvieron una militancia activa en oposición al cierre de los talleres.

¹Profesora de Historia (Universidad Nacional del Litoral). Especialista en Ciencias Sociales (Universidad Nacional de Quilmes). Maestranda en Ciencias Sociales (Universidad Nacional de Quilmes)

²Profesora de Historia (Universidad Nacional del Litoral). Becaria del CONICET.

Esta obra está sujeta a la Licencia Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

Palabras clave

Representaciones; Memorias; Obreros Ferroviarios; Privatización

Abstract

The privatization of state-owned Ferrocarriles Argentinos carried out at the beginning of the 1990s deeply affected the town of Laguna Paiva in Santa Fe. The railway industrial activity was the backbone of the economic structure and social life of the town. The closure of the workshops changed this scenario radically, a process that had a negative impact on the social fabric of the town. Since then, deindustrialization, unemployment and the precarious socio-economic situation became central issues in Laguna Paiva. In this sense, we analyze the diversity of representations of the negative impact that the closure of the workshops produced in the former railway workers. To do this, we decided to take the testimony from workers who went through different situations as the object of our study. We distinguish three groups: workers who, after losing their jobs, could relocate in a cooperative fomented by the Railway Union; workers who were left unemployed with no possibility of immediate reintegration and, finally, unemployed workers who held an active militancy against the closure of the workshops.

Keywords

Representations; Memories; Railway Workers; Privatization

Introducción

En la ciudad santafesina de Laguna Paiva se ubicaba uno de los mayores talleres de montaje y reparación de locomotoras del Ferrocarril Belgrano, adquiriendo entonces la actividad ferroviaria en esta localidad un carácter estratégico al ser la principal fuente de ingresos para la población, además de operar como canal de conexión y comunicación entre diversos puntos geográficos.

Durante la segunda mitad del siglo XX, el endurecimiento de las políticas económicas en materia ferroviaria generó una redefinición del lugar y función de los talleres en el sistema de transporte del país que se orientó a la industria automotriz. Este proceso comenzó fundamentalmente a partir de la aplicación del denominado “Plan Larkin” en 1961, siguió profundizándose con las políticas desarrolladas durante la última dictadura militar y terminó de consolidarse a inicios de la década de 1990 en el marco de la aplicación de las políticas neoliberales que llevó a cabo el menemismo.

En estos diferentes contextos el movimiento obrero ferroviario desarrolló diversas acciones colectivas en oposición a dichas embestidas que implicaban el deterioro y la desestructuración de este sistema de transporte y que, consecuentemente, ponían en riesgo la continuidad de su fuente de trabajo. La huelga nacional de 1961, que duró 42 días, constituyó una de las primeras manifestaciones de defensa

del ferrocarril frente a las políticas privatizadoras³ del gobierno nacional de Arturo Frondizi, cuando se establecieron, a partir del cumplimiento de decretos nacionales⁴, el levantamiento de vías férreas, la clausura de talleres y la jubilación anticipada de muchos trabajadores. A partir de este paro nacional se alteraron las rutinas que los sujetos construyeron en los espacios ligados al oficio ferroviario porque se inició la desestructuración de los núcleos socioeconómicos allí conformados⁵.

Hacia el final del proceso reseñado, cuando las políticas de corte neoliberal anunciadas por el menemismo pusieron en evidencia la inminente desarticulación de la empresa Ferrocarriles Argentinos y, en consecuencia, la desaparición de los miles de puestos de trabajo que ofrecía el sistema ferroviario, también tuvieron lugar acciones de protesta por parte de los ferroviarios. Diversos trabajos historiográficos en los últimos años estudian sus formatos, alcances, límites y características, tanto desde estudios de caso como desde miradas más generales⁶.

³Al respecto tenemos presente los trabajos que analizan las particularidades ideológicas del llamado desarrollismo en Argentina, las políticas diseñadas en materia ferroviaria, la figura de Frigerio y los conflictos políticos en torno a la aplicabilidad de sus políticas: Claudio Belini y Juan Carlos Korol. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012; Marcelo Rougier (Comp.) *Estudios sobre la industria argentina 2*. Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora, 2013; Kathryn Sikkink. *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*. Siglo XXI Editora, Argentina, 2009; Carlos Altamirano. *Bajo el signo de las masas (1943-1973)*. Ariel Historia; Jorge Schvarzer. *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940*. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires, 2007. Entre otros.

⁴En mayo de 1961 el Decreto Nacional N° 4061 ordenaba el levantamiento de 2300km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres ferroviarios y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores.

⁵ Al respecto existe bibliografía académica sobre el conflicto como por ejemplo: Alejandro Schneider. *Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973*. Buenos Aires, Imago Mundi, 2005; Jorge López y E. Waddell (Comp.) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria*. Bs. As., Lumiere, 2007; Hugo Mengascini. *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario, Prohistoria, 2011; Luisina Agostini. Acciones colectivas, dispositivos de control social y representaciones sociales en el espacio regional. Un abordaje del conflicto ferroviario nacional de 1961 en Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso. Un estado de la cuestión. Trabajo Final de Especialización en Cs. Soc. y Humanidades, UNQ, 2015. Entre otros.

También debemos referirnos un conjunto de producciones que han registrado estos procesos desde la perspectiva de la propia experiencia, que corresponden a aficionados, mayormente ex obreros ferroviarios: Atilio Reati. *Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Municipalidad de Rosario, UNR Editora. 2006; Juan Carlos Cena. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires, Ed. La Nave de los Locos, 2009; Oscar Paúl. *La declaración de ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen*. Santa Fe, Imprenta Lux S.A. 2001; entre otros.

⁶Javier Jolly, "Privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos. El caso de los Talleres Pérez. 1989-2008" Disponible en:

https://www.academia.edu/21866994/Cooperativa_de_Trabajo_Ferroviaria Consulta septiembre de 2016.; Alberto Sosa Martos, "Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Taff Viejo (Tucumán, Argentina) " Disponible en: <http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=305&path%5B%5D=pdf> Consulta septiembre de 2016.

Carolina Brandolini, "Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993", en *Lugares de lo colectivo en la historia local*. María Muratore, Santa Fe, 2016.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

En este artículo nos proponemos analizar las representaciones que tanto el proceso de cierre de los talleres como la ausencia/presencia de acciones de protesta frente al cierre generaron en los obreros ferroviarios de Laguna Paiva. Nos interesa particularmente detenernos en las memorias que fueron construyendo y reelaborando estos trabajadores, en sus características y resignificaciones. Partimos de entender que las memorias son representaciones del pasado producidas por los sujetos desde un presente que las condiciona, las orienta y les da un sentido determinado⁷. Las experiencias vividas son rescatadas en el acto de recordar, y esta operación implica siempre una selección, en parte conciente y en parte inconciente. Por esto decimos que las memorias hablan por lo dicho pero también por lo silenciado y por lo ocultado. A su vez, sostenemos que las memorias son actos individuales pero al mismo tiempo grupales y colectivos, ya que la manera en que cada sujeto representa su experiencia pasada aparece moldeada por concepciones construidas en la interacción con otros. Por último, adherimos también a la idea de considerar a las memorias como discursos complementarios entre sí pero también conflictivos: al rememorar los sujetos disputan los sentidos del pasado⁸. Todas estas ideas serán tenidas en cuenta a la hora de abordar nuestro objeto de estudio.

Nos interesa indagar en torno a las formas en que los ferroviarios de Laguna Paiva historizan la experiencia vivida frente al cierre de los talleres ferroviarios, y para ello decidimos estructurar y guiar el proceso de construcción de memorias en torno a tres ejes temáticos que se constituyen en “mojones” a partir de los cuales los actores entrevistados ordenan sus recuerdos. En primer lugar, las características del proceso mismo del cierre de los talleres; en segundo lugar, la ausencia o presencia de acciones de resistencia tendientes a frenar dicho proceso; y, en tercer lugar, las percepciones y expectativas en torno a la conformación de una cooperativa⁹ de trabajo que surgió en el contexto del cierre, fomentada tanto por las agencias estatales intervinientes en sus distintos niveles (nacional, provincial y local), como por el sindicato.

Fernando Castillo, “Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina” Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18529910004> Consulta septiembre de 2016. Entre otros.

⁷ De esta manera recuperamos a Jelin cuando plantea que “El ejercicio de las capacidades de recordar y olvidar es singular. Cada persona tiene «sus propios recuerdos», que no pueden ser transferidos a otros... Estos procesos, bien lo sabemos, no ocurren en individuos aislados sino insertos en redes de relaciones sociales, en grupos, instituciones y culturas. De inmediato y sin solución de continuidad, el pasaje de lo individual a lo social e interactivo se impone.” Elizabeth Jelin. “De qué hablamos cuando hablamos de memorias”, En: Elizabeth Jelin, *Los trabajos de la memoria*, Siglo Veintiuno editores, España 2001. Cap. 2, p.19.

⁸ Consideraciones que devienen de las perspectivas de Ricoeur, Pollak, Jelin.

⁹COTILPA (Cooperativa de Trabajo Industrial Laguna Paiva Ltda.) Utilizaremos esta sigla a lo largo del trabajo.

Las representaciones de los obreros ferroviarios son estudiadas a partir del análisis cualitativo de diez entrevistas semiestructuradas realizadas por las autoras entre noviembre de 2008 y marzo de 2009. Las mismas fueron elaboradas siguiendo un criterio de agrupación de los entrevistados en tres grupos: se recogieron testimonios de a) obreros que luego de perder su trabajo pudieron reubicarse en la cooperativa recién mencionada; b) obreros que quedaron desocupados y sin posibilidad de reinserción inmediata; y c) (dentro del agrupamiento “b”, es decir, de los obreros desocupados), obreros que a diferencia de los anteriores, sostuvieron una militancia activa en oposición al cierre de los talleres, formando parte de una agrupación de izquierda local e independiente de partidos políticos.

Las características del impacto que las políticas privatizadoras tuvieron en la localidad estudiada fueron reconstruidas a partir del análisis de la prensa escrita: se relevó el Diario El Litoral, de alcance regional, entre enero de 1992 y marzo de 1994.

Estructuramos el texto de la siguiente manera: en primer lugar caracterizamos el contexto histórico en el que se inscribe el proceso privatizador; en segundo lugar planteamos algunas claves para comprender la singularidad de la localidad que nos interesa y luego, en tercer lugar, desarrollamos cada uno de los ejes temáticos antes mencionados (memorias en torno al cierre, memorias en torno a la resistencia y memorias en torno a la conformación de la cooperativa de trabajo). Por último, en la conclusión, se esbozan algunas ideas provisionales a las que pudimos arribar a lo largo del análisis.

Neoliberalismo, abandono, olvido y... ¿después?

En los primeros años de la década del 90 el sistema ferroviario argentino hasta entonces de propiedad estatal, pasó a depender del sector privado a través del otorgamiento de concesiones a diferentes grupos económicos. Este cambio supuso una reducción significativa del personal empleado y más en general, una transformación profunda del servicio: numerosos ramales fueron clausurados, varias estaciones desaparecieron¹⁰ provocando el aislamiento de localidades del interior y un número importante de talleres ferroviarios que con anterioridad cumplían la función de proveer repuestos y de reparar vagones a la empresa estatal fueron cerrados.

Este proceso se enmarca en el contexto neoliberal de reducción del Estado que tuvo su auge a partir del gobierno de Carlos Menem, y que fue posibilitado por las

¹⁰Hacia 1998 se registraron 1292 estaciones, es decir, 793 menos que en el año 1980. Un total de 683 localidades se quedaron sin servicio ferroviario. Ver Alejandro Benedetti. “Argentina, ¿País sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998)”. *Realidad Económica* 185, Instituto Argentino para el Desarrollo Económico, Buenos Aires, 2002.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

políticas económicas desarrolladas durante los gobiernos de Isabel de Perón y de la Dictadura Militar de 1976.

Es necesario entender que el achicamiento del sistema ferroviario no comenzó con Menem: podríamos remontarnos hasta los años de la nacionalización para comenzar a rastrear sus primeros pasos. Sin embargo debe tenerse en cuenta que durante su gobierno se produjo un cambio cualitativo. Como sostiene Ruth Felder¹¹, “Los cambios guardan cierta relación con el paulatino achicamiento y deterioro ferroviarios, pero implican también una ruptura sustancial con pasadas racionalizaciones en las que el Estado nacional no había delegado o abandonado la responsabilidad global del servicio, por más recortes que se hicieran”.

Entre los antecedentes debe mencionarse al denominado Plan Larkin, impulsado por Frondizi en 1961 como un momento clave del largo proceso de promoción del transporte automotor en detrimento del transporte ferroviario. También es menester destacar la política ferroviaria desarrollada por la dictadura de 1976 que otorgó a consorcios privados la locación de servicios, aunque manteniendo la responsabilidad de gestión en manos del sector estatal. Por último, no pueden dejar de considerarse los intentos de achicamiento presentes en el gobierno de Alfonsín, especialmente en el período en el que Sourrouille estuvo en el cargo de Ministro de Economía.

Así y todo, como sostuvimos anteriormente, la política ferroviaria menemista promovida en el marco de la llamada “Reforma del Estado” fue un golpe determinante para el servicio de trenes de carga y de pasajeros. Con respecto a la Línea del Ferrocarril Belgrano que es la que nos interesa para nuestro trabajo, cabe mencionar que después de tres llamados a licitación frustrados por falta de interesados, en septiembre de 1993 el gobierno creó por decreto la Empresa Ferrocarril General Belgrano, independiente de Ferrocarriles Argentinos, para operar el servicio de cargas de esta línea y realizar las inversiones necesarias para mejorar el servicio, de manera de tornarlo atractivo para su privatización¹². Si bien la empresa no pasó a manos privadas hasta 1998 (año en el que el servicio fue concesionado a la Unión Ferroviaria), con anterioridad a esto, se levantaron varios ramales y se produjeron cesantías masivas en la mayoría de sus instalaciones ferroviarias. La particularidad del Belgrano se relaciona con el hecho de que el déficit que generaba era mayor al del resto de las líneas, razón por la cual el otorgamiento a los concesionarios no fue sencillo, a pesar de las garantías y los subsidios que aseguraba el Estado para la explotación del servicio.

¹¹Ruth Felder. “El Estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista. Consideraciones sobre la reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas”. *Realidad económica*, N° 123, Buenos Aires, 1994.

¹²Ruth Felder, Op. Cit.

Los trabajadores de los talleres ferroviarios de Laguna Paiva fueron cesanteados en su totalidad hacia octubre del año 1993¹³. 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 reincorporación¹⁴. 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 Gudiño¹⁵ y por otros funcionarios de los estados provincial y nacional.

La vida en torno al ferrocarril. Laguna Paiva y el porqué de un enfoque local

En la ciudad de Laguna Paiva¹⁶, que se ubica 40 km al norte de la capital provincial, se fueron instalando desde comienzos del siglo XX diferentes emprendimientos ferroviarios; tales como el ramal Laguna Paiva-Deán Funes, la rotonda y el depósito de locomotoras, el taller de reparación de vagones, y la repartición “almacenes generales”, que proveía de insumos a la línea Belgrano.

Cuando hacia 1980 en Laguna Paiva se realizó la Fiesta Nacional del Ferroviario el calificativo con que se la identificó fue “la ciudad del riel”¹⁷, haciendo referencia a una localidad moldeada urbanística y socialmente por la impronta ferroviaria, lo que daba cuenta de una “identidad común” dentro del entramado ferroviario regional. Esta denominación era apropiada por la comunidad paivense que “asumía” una identidad social¹⁸, entonces ferroviaria.

Por un lado, a partir de comienzos del siglo XX, cuando se habilitaba la estación Laguna Paiva, comenzaba el poblamiento del lugar y el surgimiento de locales comerciales para proveer artículos de consumo a los obreros de las cuadrillas de trabajo. El trazado urbano se realizó en función del diagrama de las vías férreas, ya que los primeros espacios que se fueron loteando se ubicaban en las proximidades de la estación de trenes, del depósito de locomotoras, y a lo largo de las vías de los ramales Deán Funes y San Cristóbal. La conformación de dos conglomerados a

¹³El Litoral, Santa Fe, 26/10/1993.

¹⁴El Litoral, Santa Fe, 1/11/1992; 3/11/1992; 28/11/1993; 30/11/1992; 4/5/1993; 29/5/1993; 1/6/1993.

¹⁵El Litoral, Santa Fe, 2/12/1993.

¹⁶A lo largo del trabajo utilizamos “Laguna Paiva” o “Paiva” indistintamente, tal como se denomina a la localidad en las fuentes escritas y orales consultadas.

¹⁷Registro de la Primera Fiesta Nacional del Ferroviario publicada por el Diario El Litoral del día 30 de Agosto de 1982.

¹⁸“La identidad social se asume a partir de la forma concreta en que las colectividades construyen, recrean y se apropian de las identificaciones sociales” Sandra Fernández (compiladora) Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones. Rosario, Ed. Prehistoria, 2005.p.36.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

ambos lados de las vías creó las denominaciones de “Pueblo Nuevo” y “Pueblo Viejo” según la cercanía o lejanía a la estación primitiva, ordenando así el crecimiento urbano.

La remodelación de las instalaciones de los talleres de reparación de locomotoras durante la década de los años 30’ generaron un desarrollo y modernización del pueblo al alojar grandes centros de trabajo con las secciones de bulonería, calderería, nuevas máquinas y oficinas que necesitaban una gran cantidad de trabajadores con diferentes oficios. Históricamente Paiva fue considerada como una localidad tallerista con una importancia nacional que la ubicaba al nivel de los talleres de San Cristóbal y Taí Viejo dentro del sistema ferroviario. En torno a los talleres paivenses sus pobladores construyeron relaciones sociales atravesadas por experiencias históricas diferentes, pero también comunes, transmitidas para conformar un imaginario social particular en un escenario sociocultural delimitado.

Por otro lado, el tejido social giraba en torno a la existencia de la “familia ferroviaria”. Las pautas culturales del mundo del trabajo ferroviario, típicamente masculino, regulaban las relaciones sociales. Las actividades recreativas en torno a los clubes de bochas, las actividades sindicales en las organizaciones gremiales y los rasgos del propio trabajo en los talleres, pautaban las características de esta sociedad. Como sostiene el recuerdo de un escritor paivense, “la salida de los operarios constituía todo un espectáculo cuando centenares de ellos ganaban, con sus clásicos uniformes azules, las calles de acceso a la principal fuente de trabajo que rápidamente comenzaban a transitar, a pie o montados en rústicas bicicletas, en busca de sus hogares”¹⁹.

El cierre de los talleres impactó negativamente en la dinámica social de Paiva, en tanto puso en cuestión la pretendida identidad social ferroviaria. Uno de los entrevistados nos relata “Se vino abajo, Paiva quedó como un pueblo muerto acá, viste... Después del cierre de los FFCC se murió Paiva... Antes tenía más vida. Imaginate... eran 4000 obreros... Y Paiva, era un pueblo netamente ferroviario, viste... ¡Y aparte los clubes! Había muchos clubes de bocha en Paiva para la gente grande, que trabajaban bien, y eso se perdió todo... porque se perdió el ferroviario y se perdió todo. Antes la gente trabajaba en el ferrocarril y no hacía más nada, iba a la tarde al club, y había un ¡respeto!... cuando llegaba el día del pago... todos comían asado, Paiva era una revolución, todo el mundo salía a comprar, sus ropas, sus juguetes para los chicos, sus cosas... Paiva era un pueblo muy comprador, muy familiaro...”²⁰.

La cita que antecede pretende introducir un aspecto clave en nuestro trabajo, porque no sólo nos interesa la localidad paivense en sus aspectos físicos sino que

¹⁹Oscar Paúl. “Los ferrocarriles en la vida de Laguna Paiva”. Ponencia presentada en III Congreso de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Historia y Perspectiva. Santa Fe, 1998, pág. 9.

²⁰Entrevista realizada a Oscar, obrero de la cooperativa, en Laguna Paiva el 18 de marzo de 2009.

nos importan sus características culturales e identitarias. Y consideramos que un estudio de caso, en este sentido, se convierte en un aporte valioso para dimensionar la profundidad del impacto subjetivo del cierre de una fuente de trabajo cuando la misma estructura, como aquí, los aspectos materiales como los identitarios de una comunidad.

El enfoque local nos sirve entonces para reflexionar sobre la problemática del cierre de los talleres y sus efectos en un entramado social con estas particularidades. Compartimos la idea de que "... si estudiamos este o aquel objeto en esa o en aquella comunidad no es porque sea un pleonasma, una tautología o una prueba más repetida y archisabida de lo que ya se conoce, sino porque tiene algo que lo hace irreplicable, que lo hace específico..."²¹.

En este sentido, el proceso privatista nacional que generó cambios fuertes en diferentes planos del entramado social, en Laguna Paiva provocó un fuerte quiebre en la vida de los obreros ferroviarios, quiebre que, por las características de esta localidad, prontamente decantó al conjunto de la comunidad. Rescatando las experiencias de trabajadores que atravesaron diferentes situaciones, apelando a los aportes de la historia oral y desde la óptica de la historia social, pretendemos significar lo particular en un proceso de amplia escala, porque al convertirse el cierre en un punto de inflexión, alteró las prácticas y representaciones sociales.

Acordamos con la conceptualización que proponen Videla y Rodríguez²², para quienes "lo local" es considerado un espacio de relaciones, de experiencias transmitidas con una unidad de sentido: es allí donde se definen los sujetos como entidades propias y atravesadas por el colectivo social. Las representaciones sociales que los sujetos realizan de sí mismos y de los otros son las que generan las formas de identidad, localizadas, espaciadas, tanto geográfica como socialmente.

Abordar desde la historia local esta problemática nos permite, entonces, complejizar la mirada sobre la construcción de las subjetividades, que no se limitan a los recortes físicos y territoriales. Como sostiene Fernandez²³, la pertenencia o no a un "lugar", un adentro o un afuera marcado por el enraizamiento a un sitio, son visiones que toman como eje el concepto de identidad y las formas de percepción.

La memoria del cierre

La manera en que cada uno de los entrevistados recuerda el momento del cierre de los talleres y lo que vino después, nos permitió dimensionar la profundidad del

²¹Justo Serna y Analet Pons. "En su lugar. Una reflexión sobre la historia local y el microanálisis". Prehistoria, Vol. VI, núm. 6, Rosario, 2002, p.125. Citado en Sandra Fernandez. Op. Cit. Más allá ... p. 44-45.

²²Oscar Videla (Comp.) El Villazo La experiencia de una ciudad y su movimiento obrero. Tomo I. *Revista Historia Regional*, Libros Sección Historia, Instituto Superior del Profesorado Nº 3 Villa Constitución, 1999. Pág.14.

²³Sandra Fernandez. "El revés de la trama: contextos y problemas de la historia regional y local", disponible en: http://www.estudioshistoricos.org/edicion_1/sandra-fernandez.pdf Consulta julio de 2016.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

hecho. Si bien cada uno cuenta cómo lo vivió según su propia experiencia personal, pensamos que del análisis de todos los testimonios emerge algo que supera ese nivel de lo individual, y que tiene que ver con un sentimiento compartido, una suerte de *trauma colectivo*.

Justamente es eso lo que nos interesa aquí, más allá de los recorridos individuales. Aquello que resalta por la repetencia y que subyace en todas las memorias individuales, más allá de lo específico. En este sentido, seguimos a Águila y a Viano cuando sostienen que “Cuestionando a aquellos que acriticamente convierten a los testimonios de la oralidad en la voz de los que no tienen voz, o a quienes, situándose en las antípodas, invalidan la utilización de los mismos por considerarlos pura subjetividad, la propuesta parte de buscar el aporte factual, entendiendo lo factual no como eventos específicos sino como procesos interactivos de la cotidianidad, como procesos globales del período o bien como relaciones caracterizadoras de la situación social epocal”²⁴.

Debido a que apelamos a las memorias individuales nos parece pertinente aclarar que consideramos que las mismas se enmarcan socialmente²⁵. Desde lo individual llegamos a apreciar una memoria más amplia, colectiva. Como sostiene Jelin, “Lo colectivo de las memorias es el entretejido de tradiciones y memorias individuales, en diálogo con otros, en estado de flujo constante, con alguna organización social - algunas voces son más potentes que otras porque cuentan con mayor acceso a recursos y escenarios- y con alguna estructura, dada por códigos culturales compartidos”²⁶.

Los testimonios analizados expresan los diferentes sentidos del pasado, sentidos que interactúan y que evidencian los constructos identitarios presentes y en disputa. De esta forma evidenciamos las maneras en que nuestros entrevistados dan cuenta de la presencia de ciertos parámetros identitarios al rescatar al cierre de los talleres como acontecimiento fundamental para la localidad porque generó la ruptura de la matriz socioeconómica de Laguna Paiva, al identificar personajes puntuales como los ejecutores del proceso privatista (Menem, Gudiño) y, al reconocer que dicho acontecimiento alteró el tejido sociocultural del lugar.

Pasemos a escuchar algunas voces.

Alberto, un obrero que logró insertarse luego del cierre en la cooperativa, afirma: “En el 93 llegamos un día y estaba la policía en la puerta ...nos llevaron a la oficina y nos dieron una nota de despido y afuera!, tuvimos que entregar las herramientas ...Paiva era un pueblo con raíces ferroviarias ... las escuelas se quedaron con menos

²⁴Gabriela Águila y Cristina Viano. [Trabajador@s y militantes: sobre algunas vertientes de la izquierda peronista del norte al sur del cordón industrial del Gran Rosario entre 1969 y 1976. Una aproximación desde la Historia Oral](#). *Anuario de Historia 19*, Rosario, Escuela de Historia, Facultad de Humanidades y Artes, UNR, 2002.

²⁵Perspectiva deudora de Maurice Halbwachs

²⁶Elizabeth Jelin. “De qué hablamos cuando hablamos de memorias... Op. Cit., P. 5.

alumnos, corrían peligro de que cierren ... A muchos de los obreros que éramos, a uno le duele, los absorbió la municipalidad con los planes de trabajo, vos te ganabas el sueldo digno con tu trabajo, y ellos tenían que estar barriendo la calle, excelentes personas y operarios”²⁷.

Oscar, otro obrero que pudo insertarse en la COTILPA por su parte sostiene: “Yo pensé que quedaba sin laburo, llegar acá y decir me echaron fue terrible y a ella (su mujer, presente en la entrevista) no le tenía que demostrar la tristeza, la amargura que tenía yo ... Después del cierre Paiva tuvo cuatro o cinco años muy, muy buenos, porque hubo mucho dinero, la gente cobró mucho dinero ... a nosotros nos pagaron mucha plata. Y la gente gastó esa plata, los comercios trabajaban a full, pero duró 5 años, después se terminó esa plata, y así le fue a Paiva”.

Nito, también integrante de la COTILPA afirma: “...muchos se murieron de angustia ... La gente grande imaginate ... acostumbrados, se criaron ahí adentro, imaginate que de un día para otro te digan cerramos ... mucha gente quedó con problemas, más de uno partió ... problemas nerviosos ... algunos entraron en una depresión, fue bravo. Fue bravo porque este era un pueblo netamente ferroviario, acá se vivía del ferrocarril. La mayoría trabaja en Santa Fe, porque las empresas que vienen acá son muy chiquititas ...Es una ciudad dormitorio esta”.

Por último, presentamos el testimonio de Walter, un militante de la Agrupación Ferroviaria de Base²⁸: “Tanto pelear, y al final la aspiración del pibe paivense es terminar la secundaria para poder entrar a la policía ... Imaginate, 1500 policías tenemos acá. Vos les preguntás ¿para qué estudias? Y te dicen ... porque para poder entrar a la policía te piden el secundario”²⁹.

Al interpretar estos testimonios, pensamos que el cierre puede ser considerado como un “acontecimiento monstruo”³⁰, porque se instaura como un punto de quiebre en las vidas de estos ex ferroviarios, es decir, algo que modificó radicalmente la cotidianeidad del presente de los sujetos.

Incluso en algunos testimonios en los que el tema del cierre de los talleres intenta ser minimizado, argumentando que los altos montos de dinero recibidos como indemnización o correspondientes a los retiros voluntarios ofrecidos por la empresa estatal, fueron bien recibidos y movilizaron la economía de la localidad, la idea de trauma está presente, ya que al mismo tiempo se reconoce que una vez agotado el dinero, el problema se hizo visible. Un ejemplo de ésto puede encontrarse en el testimonio de Paulino, quien ante la pregunta “Cuando se dio el cierre, ¿qué acciones se llevaron a cabo, qué hizo la gente de Paiva?”, responde:

²⁷Entrevista realizada a Alberto, obrero integrante de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

²⁸Agrupación Ferroviaria de Base, lista gris, formada en la década de 1980, dentro de los talleres ferroviarios de Laguna Paiva, con pretensiones nacionales.

²⁹ Walter, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³⁰Término sugerido en las clases del Seminario de posgrado “Sociedades y presente histórico”, dictado por Julio Aróstegui, el mes de octubre de 2008 en la FHUC/UNL. Aróstegui recupera el concepto de Pierre Nora, al respecto lo plantea en http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.2938/pr.2938.pdf. Consulta septiembre de 2016.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

“Nada querida, al contrario. Hasta muchos gozaban. Porque les dijeron que se iban a jubilar, gente grande que le faltaban muy pocos meses “cobro la indemnización y me jubilo, qué problema voy a hacer”. Y la gente joven tampoco se resistió querida, porque les dieron dinero, y en ese momento tenía buen valor adquisitivo la moneda, compraron motos, autos, y quizás después las tuvieron que vender”³¹.

Existen grandes diferencias entre quienes militaban en la Agrupación Ferroviaria de Base y el resto de los trabajadores, en lo que hace a las características del discurso de la memoria. Los militantes tienden a explicar el hecho, a darle fundamentos y a marcar aquellas pautas que derivaron en él, mientras que las interpretaciones del resto de los trabajadores no evidencian semejante grado de replanteo ni de análisis del conflicto de la privatización, si bien ambos tipos de testimonios dan cuenta del hecho, los discursos de los militantes demuestran que la realidad vivida ha sido un objeto de análisis riguroso para lograr una explicación más comprensiva del pasado.

Por ejemplo, estos actores sostienen: “El obrero nunca entendió lo que tenía, pensó que eso era una montaña inamovible. Paiva interpretó que los talleres eran algo así, que siempre iban a estar allí. No se dieron cuenta de que eran una empresa, eran una industria, eran parte de un modelo económico que iba a tener un ciclo de vida ...”³²; “... no hay que culparlo a Menem nomás, para que esa destrucción sistemática y permanente se diera, hubo muchos cómplices, civiles y militares. Y gente local que se prestó, dirigentes sindicales, políticos provinciales, que no dijeron nada, o colaboraron ...”³³; “... Destruir las industrias básicas de un país, significa condenar a ese país a que nunca tenga futuro”³⁴; “Entonces, eso sumado al toque final de la campaña del menemismo, que con los Neustadt la terminaron de convencer a la gente, yo me acuerdo, decía en la radio: Hola, son las 6 y un minuto, pensar qué sólo pasó un minuto y el ferrocarril ya dio tantos miles de pesos de pérdida. Él, y Grondona”³⁵.

Todas estas citas tienen una fuerte carga de reflexión y crítica, mientras que la que citamos a continuación es un ejemplo de una explicación unidireccional, que otorga fuerte intención a los actores ajenos a la localidad: “Nosotros no queríamos que se cierre el ferrocarril ... pero los ferrocarriles se cerraron debido al gobierno, yo creo que estaba ... Menem en ese momento ... Nos engañó”³⁶.

Recuerdos de resistencia

³¹Entrevista a Paulino ex obrero ferroviario, jubilado, realizada en Laguna Paiva, el 18 de marzo de 2009.

³²Entrevista realizada a Walter, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³³Entrevista realizada a Walter, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³⁴Entrevista realizada a Hector, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³⁵Entrevista a Hector, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³⁶Entrevista realizada a Oscar, obrero de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

“O sea, si nosotros llegábamos a cortar la ruta ... no sé si fuimos o demasiado inteligentes o cobardes ... no sé cuál de las dos ... porque muchos te pueden decir ¿Y por qué no lucharon más? Pero ¿qué más nos quedaba por hacer?”³⁷

Nos proponemos en este apartado indagar en torno a las maneras en que los entrevistados recuerdan la conflictividad social al momento del cierre. Concretamente, nos interesa analizar las formas en que los obreros construyen sus memorias sobre esta cuestión: ¿consideran que existió resistencia o, por el contrario, niegan que se haya resistido?; ¿qué razones esgrimen para cualquiera de estas dos percepciones? ¿Cómo caracterizan las acciones llevadas a cabo, en caso de que reconozcan su existencia?

En función de las entrevistas obtenidas encontramos diferentes respuestas a la pregunta sobre la existencia o no de acciones de resistencia al cierre de los talleres. Las memorias individuales están teñidas de concepciones políticas e ideológicas como así también de olvidos, y esos olvidos hablan. Estas son precisamente las particularidades que enriquecen a los testimonios.

La historia personal, ideológica y profesional de los trabajadores entrevistados condiciona su discurso y representaciones. Reviste particular importancia en algunos testimonios, principalmente de ex obreros de edad avanzada (en muchos caso ya jubilados) y de militantes, rescatar y comparar los contextos y acciones correspondientes a la década de los 90' con los meses de 1961 en los que se desarrolló una huelga nacional ferroviaria. Veamos un ejemplo:

“... acá, todo empezó en el 61', con el plan de mediano plazo de Frondizi, fue un plan perverso que venía de afuera, porque querían implementar el transporte automotor. El Ferrocarril ...con dolor en el alma lo digo, tanto que fuimos luchadores, “Laguna Paiva la heroica, de la huelga del 61”, quedó como algo que no tiene mayor trascendencia cuando cerraron el ferrocarril, algunos lo vivieron como un júbilo ...”³⁸.

Este testimonio marca, por un lado, antecedentes del cierre y, por otro lado, rupturas en relación a las acciones reactivas ante las políticas estatales en uno y otro momento. Resulta interesante la manera en que el entrevistado trata de explicar los hechos del 93': su discurso tiende a buscar fundamentos históricos de lo acontecido. En este sentido retoma la noción de “proceso” privatizador, marcando sus inicios en 1961. A su vez, como dijimos, compara las acciones de los obreros frente a las embestidas y muestra una diferencia abrupta entre los dos momentos: mientras en el 61' se resistió “heroicamente”, sostiene el testimoniante, en los 90' no hubo prácticamente oposición sino que, por el contrario, el cierre lejos de significar una experiencia dolorosa, en el momento fue vivida, por algunos, con alegría. ¿Cómo interpretar esta representación? ¿Cómo explicarla?

³⁷Entrevista a Hector, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

³⁸Entrevista a Paulino ex obrero ferroviario, jubilado, realizada en Laguna Paiva, el 18 de marzo de 2009.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

Probablemente en este esfuerzo comparativo que se detiene en el contraste haya sentimientos de bronca y resentimiento ante quienes no dimensionaron lo que implicaría la privatización para la comunidad, es decir, a quienes no podían mirar más allá del corto plazo. Pero a su vez se vislumbra allí el grado de desorientación y de incertidumbre con que era vivido el proceso de cierre. Sin dudas la edad del entrevistado (que nos indica que vivió personalmente la experiencia de la huelga del 61’) y su lugar en la producción (se trata de un obrero jerárquico, con un gran conocimiento del funcionamiento y organización de la empresa) expliquen en buena medida las características de su acción de memorizar.

En otro testimonio, que también recuerda las jornadas de 1961, se hace alusión a la presencia de las mujeres y a la violencia del conflicto:

“No fue casualidad ...hubo todo un plan desde el Estado Nacional para destruir los ferrocarriles, eso no empieza en los 90’ ... Acá en el año 61’, cuando estaba Frondizi, con Alzogaray como ministro de economía, ahí se empieza. Acá en Paiva hubo una huelga muy importante, con la participación de mujeres ... Incluso hay un muerto en Laguna Paiva ... y otro obrero quedó postrado en un sillón de ruedas”³⁹.

Estos fragmentos pretenden evidenciar que en los años 90’ un cambio en las actitudes y acciones, por ejemplo, en lo que refiere al rol asumido por las mujeres. Mientras que en 1961⁴⁰ ellas encabezaron acciones disruptivas que provocaron fuerte repercusión nacional, en el 93’ la situación, según otro entrevistado, habría sido diferente⁴¹ “También hubo una presión grande de las mujeres para que dejen de pelear, “qué vas a hacer si te vas”, tenían mucho miedo ...”⁴². En este caso los testimonios nos permiten ver lo relevante que resultaría un análisis de género para el estudio de este caso, que atienda a explicar, por ejemplo, si realmente se dio este contraste en la actitud de las mujeres frente al conflicto y, en caso afirmativo, cuáles pueden ser las causas del mismo.

Los recuerdos en torno a la presencia o ausencia de acciones de resistencia que dan nuestros entrevistados presentan fuertes contrastes: “En ningún momento la

³⁹Entrevista realizada a Luis, Laguna Paiva, obrero de la Cooperativa, 1 de noviembre de 2008.

⁴⁰El Litoral, Santa Fe, 12/11/1961, pág. 4/col. 7-8-9/ Comunicado de Prensa de la Comisión Directiva de La Fraternidad, 11 de noviembre de 1961/ Boletín de huelga de La Fraternidad, seccional Rosario, 1961. Véase al respecto Luisina Agostini. “El conflicto ferroviario de 1961 en Laguna Paiva. Dispositivos de control social en el espacio local”, ponencia presentada en las *IV Jornadas de Trabajo sobre Historia Reciente*, Rosario, 14, 15 y 16 de mayo de 2008.

⁴¹ Consideramos que la participación de las mujeres en la huelga de 1961 presenta una puerta de entrada a analizar el conflicto desde la perspectiva de género, al respecto podemos referirnos a los aportes de Silvana Palermo y Laura Badaloni que para conflictos ferroviarios de 1917 analizan el protagonismo femenino en un escenario típicamente masculino. Al respecto: Silvana Palermo “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina*, 2007; Laura Badaloni. *Conflicto, consenso y rutina del trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores*. Tesina de Grado, Rosario, diciembre del 2006.

⁴²Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

gente de Paiva se resistió ... había policía montada, patrulleros ... No ... no, debido al cierre de los ferrocarriles no, nada. En ese sentido la gente acá en Paiva es más bien tranqui ... No se hizo quilombo por el cierre de los ferrocarriles, nada. No pasó nada acá.”⁴³. Este testimonio brindado por un obrero que no militaba activamente, directamente no registra el pasado combativo del pueblo, no menciona acciones, ni de los obreros ni de la sociedad en general.

En cambio los testimonios de obreros militantes presentan fuertes diferencias. En ellos el posicionamiento político es distinto, como también la concepción del proyecto privatista, de las acciones posibles, y del apoyo o no del resto de la sociedad. Por un lado, los militantes rescatan sus propias acciones y reconocen que eran un grupo pequeño, organizado, que en su declaración de principios establecía “luchar contra la privatización del ferrocarril, de todo ente estratégico nacional (ferrocarril, flota de cabotaje, minas, petróleo) todo lo que sea estratégico no se puede tocar ... para pertenecer a la organización de base no podía venir cualquiera, tenía derecho de admisión o exclusión ...”⁴⁴. En sus estrategias mencionan “movilizar todo el país, se iban los muchachos a San Cristóbal, Tucumán por todos lados ... se fundaron similares, San Cristóbal, Cruz del Eje pero ya estaban desmembrados”⁴⁵, se atiende así a una organización con perspectivas nacionales. El contacto con demás trabajadores era “boca a boca y papel a papel, ... nosotros decíamos que no nos teníamos que ir ... pero que cada uno tome su decisión, ... queríamos un ferrocarril del Estado y había que defenderlo ... 50 tipos no nos anotamos ... 300 sí se anotaron a la cooperativa ... la estrategia de ellos era mira que vos quedás ...nosotros decíamos hay 150 lugares y son 300 ustedes, alguien va a quedar afuera, y te decían no, no”⁴⁶.

Son pertinentes las palabras de dos militantes que desde el presente se esfuerzan para destacar sus acciones del pasado, quizás disputando frente a aquellas otras voces que hablan de la ausencia de resistencia y enfatizando sus acciones con cierto tono de bronca y reclamo frente a la indiferencia que sienten de su comunidad: “Cuando dicen que no se luchó, ¡no!, que no se hizo nada ¡no! ...Éramos 11, hubo marchas”⁴⁷, “nosotros ...los únicos que decimos que había que defender el taller porque lo iban a cerrar ... había cuatro listas, dos peronistas, una comunista ...”⁴⁸, resulta interesante remarcar que los militantes constituyen entonces, voces que quisieron hacerse oír, que tomaron una posición política y actuaron al formar una organización de base y diagramar acciones para la lucha, “estos sujetos se han parado frente a la realidad para transformarla, para hacer y decir”⁴⁹.

⁴³Entrevista realizada a Oscar, obrero de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁴⁴Entrevista realizada a Vito, ex obrero militante, Laguna Paiva, 20 de marzo de 2009.

⁴⁵Entrevista realizada a Vito, ex obrero militante, Laguna Paiva, 20 de marzo de 2009.

⁴⁶Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁴⁷Entrevista realizada a Hector, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

⁴⁸Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁴⁹Laura Pasquali, Guillermo Ríos, Cristina Viano. “Culturas Militantes”, en Pablo Pozzi. *Cuéntame cómo fue. Introducción a la historia oral*. Ed. Imago Mundi, 2008. P.110.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

Los actores sociales que realizaban estas acciones, son olvidados en algunos casos y en otros recordados como “compañeros que se resistieron, le llamaban la izquierda de los compañeros eran pocos, pero no la hicieron bien tampoco, intentaron prender fuego vehículos adentro en el momento en que nos llegó el telegrama a todos, la mayoría lo tomó con calma ... me vine para mi casa con mi bolso, con mis cosas”⁵⁰. También estaba presente la denominación de “comunistas” a estos militantes, a pesar de que los mismos no pertenecían al PC: “A nosotros nos convocaba el gremio, y había reuniones ... Siempre los políticos ... Los comunistas decían que se cerraba, y los del gremio no, después tuvieron razón los comunistas”⁵¹.

Al marcar las distintas representaciones de los actores que llevan a cabo las acciones también importa, a los fines de este trabajo, atender al grado de apoyo o de oposición del resto de la sociedad a las diversas acciones. Se registran diferencias cuando se recuerda la participación de la sociedad, por un lado, “Había reuniones en los talleres y en la plaza, marchas ... La gente colaboraba mucho. ... El pueblo estaba ahí”⁵². Por otro lado, “Hubo una movilización, pero no fue grande, yo no me acuerdo mucho. La fuerza no fue grande. Había mucha gente grande que recibió mucha plata, recibían millonadas. A raíz de eso mucho no se hizo”⁵³.

Resulta muy significativa la reflexión que sobre la participación de la sociedad paivense realiza Vito: “en el 93’ se entregaron todos ... la gente se cansó de pelear ... entra el apatismo ... mientras duraron las asambleas, acá, más o menos 15 o 20 cuadras de gente de vereda a vereda daban vueltas por Paiva ... no se veía la fuerza de atrás del pueblo ...”⁵⁴. Luego sentencia: “Nosotros habíamos luchado todo el tiro, hasta que Menem firmó el decreto, que ya estaba todo cocinado”. Esto puede reforzar un aspecto que marcamos anteriormente: son evidentes las fisuras en la identidad ferroviaria presentes a comienzos de los 90’. Algo había cambiado para que la fuerte tradición de lucha ferroviaria de la sociedad paivense hacia el momento del cierre se haya alterado.

En este sentido, Carlos P., al memorizar, practica una hipótesis. Nos dice que entre las jornadas heroicas de 1961 y la apatía de 1993 “me parece que hay una generación que falta ...”, porque “no logramos eco en la comunidad”⁵⁵. Se evidencia así la preocupación por la fragmentación de esa identidad ferroviaria que identificaba a Laguna Paiva: ““Día del ferroviario”, acá lo festejan ... es increíble, es

⁵⁰Entrevista realizada a Rodolfo, obrero integrante de la Cooperativa, Laguna Paiva, 20 de marzo de 2009.

⁵¹Entrevista realizada a Alberto, obrero integrante de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁵²Entrevista realizada a Alberto, obrero integrante de la Cooperativa Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁵³Entrevista realizada a Carlos M., ex obrero que no se insertó en la cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁵⁴Entrevista realizada a Vito, ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁵⁵Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

como festejar el “día de los muertos”. Es como si los judíos festejarían el holocausto, o los aborígenes el 12 de octubre ... a nosotros nos duele ... vendieron nuestra identidad, no somos ferroviarios ...”⁵⁶.

Muchos de los fragmentos que trabajamos en este apartado nos permitieron reflexionar en torno a los cambios y continuidades en las acciones de resistencia emprendidas en Laguna Paiva, entre otras cuestiones. Como podemos observar, cada memoria individual nos ofrece una mirada particular sobre el pasado que resignifica. Algunas memorias se acercan y otras confrontan. Algunas pretenden explicar sus afirmaciones, mientras otras sólo enuncian recuerdos.

Representaciones sobre el surgimiento de la Cooperativa de Trabajo Industrial Laguna Paiva Ltda.. hablan los actores

Como sostuvimos anteriormente, unos meses antes del cierre de los talleres (el 26 de marzo de 1993), se crea una cooperativa con el apoyo de los gobiernos municipal y provincial y de la Unión Ferroviaria⁵⁷. El 6 de septiembre de ese mismo año, luego de firmarse un contrato entre el Consejo de Administración de la cooperativa y Ferrocarriles Argentinos, la empresa estatal otorga el derecho de utilizar una parte importante de las instalaciones del predio, además de un contrato por la reparación de una flota de vagones para el Ferrocarril Belgrano. También alrededor de esta fecha comienzan a circular entre los ferroviarios las fichas de solicitud para ingresar a la cooperativa⁵⁸. Se estipulaba que sólo 150 trabajadores podrían ser aceptados, y según los testimonios de diferentes personas, alrededor de 300 presentaron la documentación, de las 370 que se encontraban empleadas.

Cuando decidimos indagar sobre este tema no sólo a quienes fueron aceptados como miembros de la COTILPA sino también a aquellos que no accedieron al emprendimiento (ya sea por decisión personal de no presentar la ficha o porque no fueron llamados), fue porque pensamos como hipótesis previa que el surgimiento de una alternativa al desempleo sólo para una parte de los cesanteados pudo haber resultado conflictiva. Luego de realizadas las entrevistas, nos encontramos con algunas versiones contrapuestas y con algunas similitudes en las respuestas. Cabe distinguir las versiones de los militantes de la Agrupación Ferroviaria de Base con respecto a las razones y a la modalidad de la formación de la COTILPA, de los testimonios que dan los trabajadores que lograron pasar a ser miembros. Es necesario aclarar que estas diferencias, al igual que las que marcamos más arriba con respecto a las divergencias en torno a los motivos del cierre de los talleres, tienen que ver con el alto grado de análisis realizado por los militantes y con el alto nivel de información con el que contaban en esos momentos; de ninguna manera podríamos explicar los silencios sobre los orígenes

⁵⁶Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁵⁷El Litoral, Santa Fe 2/12/1993.

⁵⁸El litoral, Santa Fe, 26/10/1993.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

oscuros de la cooperativa por parte de los miembros de la COTILPA en términos de complicidades. A esta idea la sustentamos con algunas respuestas dadas por estos actores que demuestran su no participación con respecto a las decisiones y a los modos de proceder del Consejo de Administración⁵⁹. Además, consideramos que, aún en el caso de que hubiesen conocido algunas de las irregularidades que mencionan los militantes, los actores no tenían demasiadas alternativas como para poder decidir aceptar o no aceptar ser miembros del nuevo emprendimiento: el panorama de desempleo que reinaba no sólo en la localidad sino también en toda la región para esos años, probablemente haya influido en la decisión de aceptar la propuesta, más allá de estar de acuerdo o no con ciertas cuestiones.

Veamos qué opinaron los militantes con respecto a la formación de la cooperativa: Carlos rememora las palabras que les dirigió a algunos miembros de la agrupación el Ministro de Agricultura, Ganadería, Industria y Comercio José Weber en una audiencia⁶⁰: “... cuando le planteamos que nosotros estábamos en contra de una cooperativa, que queríamos un ferrocarril estatal, y que habíamos presentado un proyecto alternativo para la reconstrucción del taller hecho por uno de nosotros, con todo detallado, nos contestó que igual se iba a conformar una cooperativa, porque el gobierno tiene miedo de que Paiva explote como explotó en el 61, nada más que por eso ... Si no lo cerramos directamente nos dijo, porque Paiva no sirve ... tal cual nos lo dijo el tipo, muy clarito, muy sincero ...”⁶¹.

Walter, otro de los miembros de la agrupación nos afirma: “Vos sabés que tenían miedo de cerrar Paiva, porque Paiva tenía toda una tradición, la huelga del 61, todo eso ... En Buenos Aires había gente que no quería que se cierre Paiva, déjenlo, que trabajen los que queden, no se metan con Paiva, va a haber problemas ... Entonces, qué hacen, la cooperativa. Entonces, los que querían que en Paiva queden los 370 trabajando como en Tafí Viejo, de residual, donde se provincializó el taller, entonces, desconfiaban de hacerlo en Paiva ... ¿Qué hacen? Un formulario, para solicitar la entrada a la cooperativa como socio. “El que firmaba el formulario entraba, el que no firmaba no entraba” ... eso ya llegando a octubre. Hacen firmar a la gente y consiguen 200 y pico de firmas. Entonces van a Buenos Aires y dicen “esta gente de Paiva pide que se haga la cooperativa” ... Entonces en Buenos Aires dijeron, Bueno, si quieren que se haga la cooperativa, entonces no va a pasar nada ... Esa fue la garantía de que Paiva no iba a pelear para defender”⁶².

Carlos P. sostiene “La cooperativa empieza a laburar antes de que se cierren los talleres ¿cuál es el primer trabajo que entrega la cooperativa? Uno que hicimos

⁵⁹Grupo de personas a cargo de la cooperativa, que son eliminados de sus cargos luego de una protesta de cuatro meses con toma del predio por parte de los socios en el 2001. Al respecto ver Eric Lazarte. “La protesta de los asociados de COTILPA (2001-2002) Demanda, formatos e impacto político”. Seminario de grado, diciembre 2008. FHUC-UNL.

⁶⁰El Litoral, Santa Fe, 11/2/1993.

⁶¹Entrevista a Carlos P. ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁶²Entrevista a Walter, ex obrero militante, Laguna Paiva, 1 de noviembre de 2008.

nosotros para el Estado ... Unos vagones a los que les faltaban unas piezas que estaban guardadas en la casa del secretario general de la cooperativa. A los dos meses que cierra el ferrocarril, entregan esos vagones”⁶³.

A continuación transcribimos algunos testimonios de miembros de la cooperativa, ex trabajadores ferroviarios no pertenecientes al Consejo de Administración: “Todos llenamos una solicitud para entrar a la Cooperativa ...pero 150 entramos, están los acomodados ... debido a mi cumplimiento quedé, tuve suerte ... Se formó con el dinero del fondo de desempleo ... como se abría una empresa consiguieron que se pague todo junto para tener gran capital”⁶⁴.

Nito nos contesta sobre la forma en que se seleccionó a los miembros: “Mirá... fue un poco a dedo...por un lado buscaban a los especializados, tipos que tenían oficios, con experiencia, yo quedé por eso”⁶⁵.

Por su parte, Alberto nos habla de cómo se hizo la selección de los aspirantes, y también de las repercusiones de dicha selección: “Según lo que comentan acá, tomó un poco el gremio, un poco la política (el intendente estaba metido ahí), y otro poco según la parte técnica. Por qué lado me metieron a mí, yo no sé, calculo que por la parte técnica... gente que no lo tomó la cooperativa pensó que teníamos la culpa nosotros y no nos saludábamos... estarían dolidos, quedaron afuera, pero los chicos no tendrían para comer si por esas casualidades del destino, yo hubiese quedado afuera”⁶⁶.

Vemos por tanto que en un punto crucial como fue el tema de la selección realizada para designar a quienes podrían formar parte de la cooperativa, los trabajadores entrevistados que ingresaron coinciden en que hubo mucho favoritismo, amistades, y cuestiones políticas, además de la selección por las capacidades técnicas. Pero ninguno menciona haber dudado aceptar la convocatoria muy probablemente, por las razones esbozadas más arriba de inseguridad laboral.

Otro tema de importancia que aparece en los testimonios es el de la relación entre los ex ferroviarios que quedaron y los que no. Para los primeros, haber quedado no fue una cuestión que haya dependido de ellos, y por tanto reniegan de quienes les quitaron el saludo o se enojaron, si bien al mismo tiempo los comprenden. Para los segundos, el tema fue mucho más doloroso, si bien esto no puede generalizarse, porque depende de cada caso en particular.

Por ejemplo Carlos P., el militante de la Agrupación de Base, contesta a nuestra pregunta “¿Cómo era la relación entre los trabajadores de la COTILPA y los que no lograron ingresar?” de la siguiente manera: “Nuestro grupo particularmente, en especial,... y yo, cortamos relaciones. Y los otros, con la expectativa de algún día poder entrar..., quizás no lo hicieron...Voy a contar una anécdota muy particular... yo siempre dije que los “cotilperos” me la deben a mí... yo pasé épocas muy malas

⁶³Entrevista a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁶⁴Entrevista realizada a Oscar, obrero de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁶⁵Entrevista realizada a Nito, obrero de la Cooperativa, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

⁶⁶Entrevista realizada a Alberto, obrero integrante de la Cooperativa Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

en mi vida. Y no me voy a olvidar nunca que estaba en el fondo, mi vecina escucha la radio de Paiva y... los cotilperos mandándose saludos para la navidad, invitándose a comer lechones, corderos, que vamos a salir a comer afuera...uno de remachadores lo invita a otro de tomar champán a la casa, “que ahora sobra”, y yo haciéndole un juguete de madera a mi hija, y me dolió, eso me dolió, porque no tenía para comprarle un regalo”⁶⁷.

Vemos nuevamente aquí la manera en que las memorias confrontan y disputan los sentidos del pasado.

A modo de conclusión

Quisimos en este trabajo analizar las representaciones que el cierre de los talleres ocurrido en 1992 genera entre los ex trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva. Desde los testimonios obtenidos pudimos comprobar que existen diferentes representaciones del proceso según el sujeto social que recuerda. Tomamos tres grupos de obreros en distintas situaciones y analizamos cómo significan el pasado a través de tres ejes centrales: el cierre de los talleres, la conformación de la cooperativa y la resistencia emprendida frente al avance neoliberal. Para cada una de estas cuestiones pudieron observarse variaciones en relación a la experiencia de cada obrero: así como no recuerdan lo mismo ni del mismo modo los obreros que luego del cierre quedaron desocupados que aquellos que lograron inmediatamente reinsertarse en la cooperativa, tampoco son asimilables las memorias de los obreros militantes con las de quienes no tenían una militancia político-sindical activa en los momentos del cierre.

Sin embargo, en todos ellos, es posible detectar las marcas que la clausura de la fuente de trabajo imprimió en sus subjetividades. Sin dudas este acontecimiento, como afirmamos, resultó traumático e instauró un antes y un después en la experiencia de este colectivo de trabajadores que reconfiguró su identidad y la de toda la comunidad obrera de Laguna Paiva. Por eso podemos hablar de un trauma colectivo.

Destacamos también de qué maneras las memorias en relación a la ausencia o presencia de acciones colectivas de resistencia se contraponen y se diferencian. Lo mismo sucede cuando los entrevistados comparan lo acontecido en Laguna Paiva en 1961 durante la gran huelga ferroviaria con lo sucedido a principios de la década de 1990. Las representaciones resultan también diferentes en torno a los recuerdos que despierta la conformación de la cooperativa surgida luego del cierre. En definitiva, nos encontramos con la evidencia de que la memoria es un campo de luchas en donde los sentidos del pasado entran en disputa.

⁶⁷Entrevista realizada a Carlos P., ex obrero militante, Laguna Paiva, 18 de marzo de 2009.

Queremos rescatar el lugar de los relatos militantes, sumamente significativo y controvertido, como demuestra el hecho de la diversidad de concepciones que el resto de los obreros elaboran en torno a ellos. Sus testimonios deben pensarse como verbos y procesos, es decir, como actos. Su producción, las acciones de recordar y contar, pertenecen siempre a individuos singulares que al decir de Portelli, “asumen de vez en vez la responsabilidad y el compromiso de lo que recuerdan y dicen”⁶⁸. Creemos que estos militantes le otorgaron a sus relatos una particularidad que no encontramos en el resto de los ex ferroviarios.

Concluimos, entonces, que la problemática del cierre de los talleres de Laguna Paiva reviste una particular especificidad porque constituye un verdadero acontecimiento de quiebre en la vida de los sujetos implicados. En el apartado “recuerdos de resistencia” pudimos encontrar un recorrido de lucha que tuvo a la huelga de 1961 como un mojón central en la historia de la localidad. En la primera década del siglo XX, el taller ferroviario en Paiva permitió construir un colectivo social que incluyó familias y mujeres, quienes lideraron acciones colectivas. Una comunidad ferroviaria movilizaba fue posible en ese nudo laboral y social que dio origen y puso a prueba a los sujetos que lo habitaron en 1961.

Cuando recorrimos Laguna Paiva encontramos restos materiales que demostraban el esplendor de los talleres y signos de la presencia ferroviaria a lo largo de la ciudad. Sus señalizaciones, las vías como forma de ordenar la disposición de los barrios, monumentos dedicados al mundo ferroviario, la estación de trenes devenida en estación de ómnibus, todas imágenes polémicas, contrapuestas, apiladas que trataban de visibilizar un pasado o varios, pero en un escenario presente muy diferente. Esa Ciudad del Riel que preparaba la Fiesta del Ferroviario en los años 80’ y 90’ distaba mucho de ser la ciudad pujante de antaño, pero encerraba una historia de organización sindical y social fuerte que se remontaba a los años 60’ convertida, como muchos de sus habitantes manifestaron, en un fantasma: un pueblo que parece haber perdido no solo el trabajo sino el espíritu de lucha.

Bibliografía

-Alberto Sosa Martos, “Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina)” Disponible en: <http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=305&path%5B%5D=pdf>

-Alejandro Benedetti. “Argentina, ¿País sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998)”. *Realidad Económica* 185, Instituto Argentino para el Desarrollo Económico, Buenos Aires, 2002.

⁶⁸Alessandro Portelli. *La orden ya fue ejecutada. Roma, las fosas Ardeatinas, la memoria*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2003, p.24.

El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y Representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres

- Alejandro Schneider. *Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973*. Buenos Aires, Imago Mundi, 2005
 - Alessandro Portelli. *La orden ya fue ejecutada. Roma, las fosas Ardeatinas, la memoria*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2003.
 - Aróstegui, J. (2001) Ver bien la propia época (Nuevas reflexiones sobre el presente como historia) [en línea]. *Sociohistórica*, (9-10).
 - Atilio Reati. *Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Municipalidad de Rosario, UNR Editora. 2006
 - Carolina Brandolini, “Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993”, en *Lugares de lo colectivo en la historia local*. María Muratore, Santa Fe, 2016.
 - Claudio Belini y Juan Carlos Korol. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2012
- Disponible en:
http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.2938/pr.2938.pdf
- Elizabeth Jelin, *Los trabajos de la memoria*, Siglo Veintiuno editores, España 2001.
 - Eric Lazarte. “La protesta de los asociados de COTILPA (2001-2002) Demanda, formatos e impacto político”. Seminario de grado, diciembre 2008. FHUC-UNL.
 - Fernando Castillo, “Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina” Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18529910004> Consulta septiembre de 2016.
 - Gabriela Águila y Cristina Viano. [Trabajador@s y militantes: sobre algunas vertientes de la izquierda peronista del norte al sur del cordón industrial del Gran Rosario entre 1969 y 1976. Una aproximación desde la Historia Oral](#). *Anuario de Historia 19*, Rosario, Escuela de Historia, Facultad de Humanidades y Artes, UNR, 2002
 - Hugo Mengascini. *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario, Prohistoria, 2011
 - Javier Jolly, “Privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos. El caso de los Talleres Pérez. 1989-2008” Disponible en: https://www.academia.edu/21866994/Cooperativa_de_Trabajo_Ferroviaria Consulta septiembre de 2016.
 - Jorge López y E. Waddell (Comp.) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria*. Bs. As., Lumiere, 2007
 - Jorge Schvarzer. *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940*. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires, 2007
 - Juan Carlos Cena. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires, Ed. La Nave de los Locos, 2009

Luisina Agostini – Carolina Brandolini

- Kathryn Sikkink. *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*. Siglo XXI Editora, Argentina, 2009; Carlos Altamirano. *Bajo el signo de las masas (1943-1973)*. Ariel Historia
- Laura Badaloni. *Conflicto, consenso y rutina del trabajo. El caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX en Rosario y sus alrededores*. Tesina de Grado, Rosario, diciembre del 2006.
- Luisina Agostini. “El conflicto ferroviario de 1961 en Laguna Paiva. Dispositivos de control social en el espacio local”, ponencia presentada en las *IV Jornadas de Trabajo sobre Historia Reciente*, Rosario, 14, 15 y 16 de mayo de 2008.
- Luisina Agostini. Acciones colectivas, dispositivos de control social y representaciones sociales en el espacio regional. Un abordaje del conflicto ferroviario nacional de 1961 en Laguna Paiva, Pérez y Basavilbaso. Un estado de la cuestión. Trabajo Final de Especialización en Cs. Soc. y Humanidades, UNQ, 2015.
- Marcelo Rougier(Comp.) *Estudios sobre la industria argentina 2*. Buenos Aires, Lenguaje Claro Editora, 2013
- Maurice Halbwachs. *Los marcos sociales de la memoria*. Anthropos Editorial, 2004.
- Oscar Paúl. “Los ferrocarriles en la vida de Laguna Paiva”. Ponencia presentada en III Congreso de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Historia y Perspectiva. Santa Fe, 1998
- Oscar Paúl. *La declaración de ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen*. Santa Fe, Imprenta Lux S.A. 2001; entre otros.
- Oscar Videla (Comp.) El Villazo La experiencia de una ciudad y su movimiento obrero. Tomo I. *Revista Historia Regional*, Libros Sección Historia, Instituto Superior del Profesorado N° 3 Villa Constitución, 1999.
- Paul Ricoeur. *La lectura del tiempo pasado: Memoria y olvido*. Madrid, Arrecife Producciones, 1999.
- Ruth Felder. “El Estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista. Consideraciones sobre la reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas”. *Realidad económica*, N° 123, Buenos Aires, 1994.
- Sandra Fernández (compiladora) Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y proyecciones. Rosario, Ed. Prehistoria, 2005.
- Sandra Fernandez. “El revés de la trama: contextos y problemas de la historia regional y local”, disponible en: http://www.estudioshistoricos.org/edicion_1/sandra-fernandez.pdf Consulta julio de 2016.
- Silvana Palermo “¿Trabajo femenino y protesta masculina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina*, 2007

Recibido: 10/09/2016

Evaluated: 15/11/2016

Versión Final: 10/12/2016