

# **FERROCARRILES ARGENTINOS: HISTORIA, COYUNTURA Y PERSPECTIVA**

**ENCUENTRO 3**

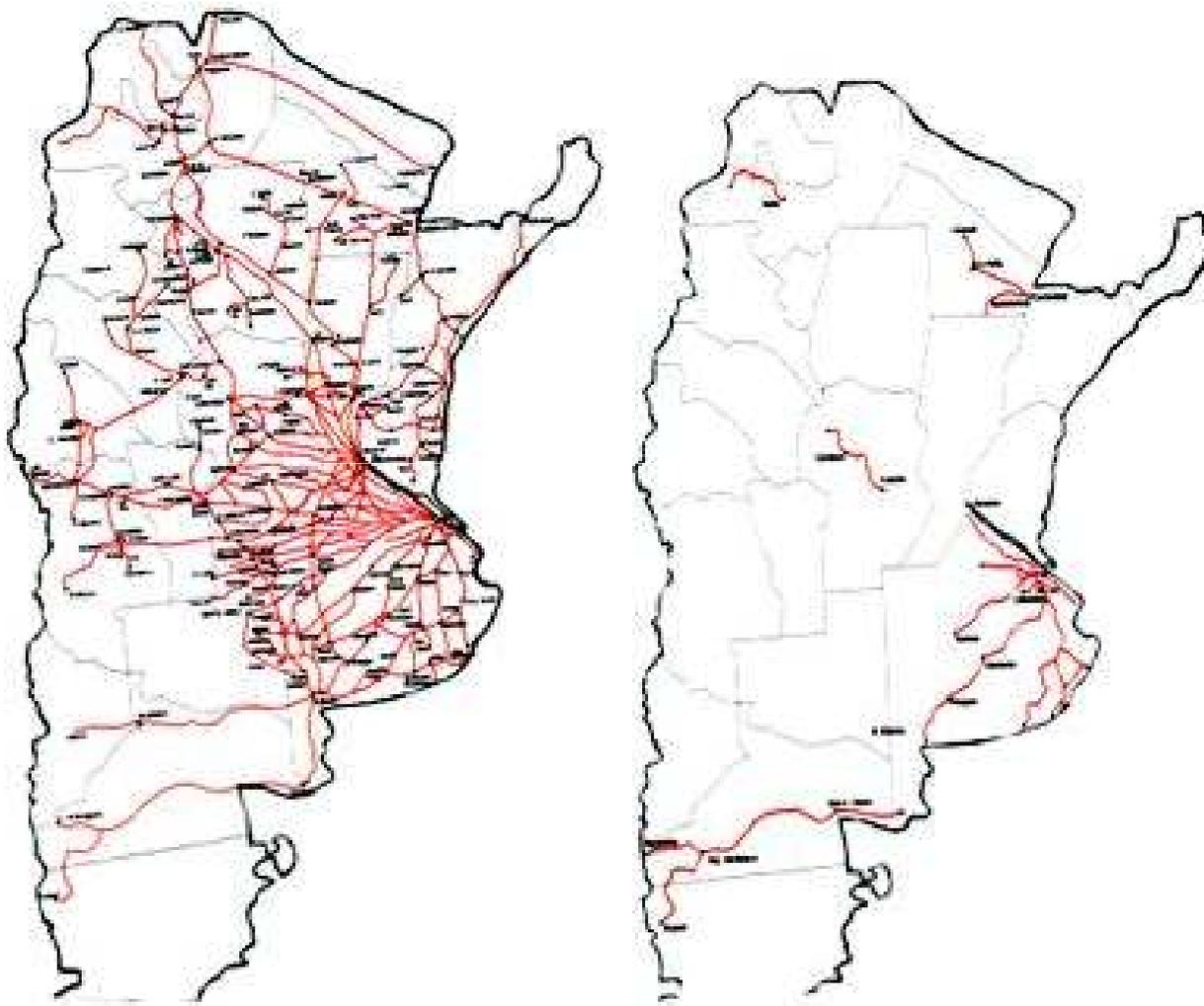
**ACERCA DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES  
DEL DESGUACE DEL SISTEMA FERROVIARIO**

**Dr. Gabriel Montes Rojas  
Mg. Eduardo Raíces**

**Instituto de Estudios Judiciales  
Suprema Corte de Justicia  
La Plata, 5 de noviembre de 2012.**



# SUPRESIÓN DE RAMALES

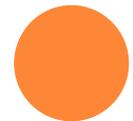


Fuente: Asociación de Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos (APDFA), vía J. C. Cena.



# EFECTOS SOCIALES

- Desarticulación de buena parte del territorio nacional, postergando zonas y poblaciones del interior del país. Incomunicación.
- Despoblamiento: 870-1200 pueblos “fantasma”.
- Suspensión de servicios esenciales (trenes aguateros, plantas potabilizadoras, usinas eléctricas, mutuales, etc.).
- Deterioro marcado de la prestación de transporte ferroviario para la población en general.
- Interrupción de una experiencia laboral, cultural y política colectiva. Quiebre de un saber obrero (“cultura del trabajo”) acumulado y expandido a través de generaciones.



# DE UN MODELO SOCIETAL A OTRO

- Luchas sociales y políticas (siglos XIX-XX).
- Crisis del 29, intervención estatal. Estado de bienestar:
  - 1- Rol de conciliación y negociación entre capitalistas y trabajadores. Ordenamiento social.
  - 2- Políticas públicas derivadas del reconocimiento de reivindicaciones sociales. Legislación laboral protectora, ampliación de derechos. Ciudadanía social.
  - 3- Papel gravitante del movimiento sindical en el esquema social de bienestar.
  - 3- Regulación de relaciones productivas, planificación, estímulo, financiación y producción.

Correlato social: integración del individuo en distintas estructuras normativas y sociales que dan orientación y certezas al sujeto. “Identities fuertes”.



## EL TRABAJO EN LA “SOCIEDAD SALARIAL” O “DE BIENESTAR”

El trabajo “ofrecía sobre todo junto a la familia, la matriz base de la estabilización de la existencia social, a partir de la cual el acceso a otros modos de participación social eran posibles: educación, cultura, consumo, ocio, etc.... De modo que, en la sociedad salarial, el trabajo era más que trabajo”

Robert Castel



# LOS FERROVIARIOS EN LA SOCIEDAD “DE BIENESTAR”

- Ambiente de trabajo.
- Policlínicos.
- Espacios de sociabilidad vinculados (clubes, sindicatos, bibliotecas, Las Comunas-LF).
- Formación técnica profesional.
- Derecho de preferencia para hijos: transmisión de ocupación e identidad ferroviaria. “Familia ferroviaria”.



## LA IDENTIDAD FERROVIARIA

“Los trabajadores del riel somos nada más ni nada menos que la carnadura imprescindible de ese medio de transporte que es el ferrocarril. Porque entre ese objeto metálico que es puesto en movimiento llamado tren, y ese carnal que lo prepara orgulloso y lo encaballa para que se deslice por las enrielladuras de nuestro territorio, se establece una relación biunívoca vital, substancial: ocurre lo real maravilloso entre el hierro en movimiento y ese ser humano, toda una correspondencia casi mágica. No se puede dividir esa relación que nace desde su parición. Viene desde cuando el vapor de agua, al intentar liberarse, transformó ese esfuerzo en una fuerza descomunal (...). El ferroviario es parte indivisible del ferrocarril. Él, es el ferrocarril carnal.”

Juan Carlos Cena



## SOCIEDAD NEOLIBERAL

- Presupuesto: el mercado, mejor asignador de recursos y satisfacción de necesidades individuales.
- Desmantelamiento del aparato estatal de bienestar e instancias relacionadas (seguridad social, etc.).
- Tendencia a eliminación de marcos regulatorios sociales.
- Estado: intervenir para liberalizar y asegurar condiciones de acumulación.
- Desregulación de relaciones laborales. “Flexibilización”.
- Quiebre del modelo identitario anterior: el trabajo y la política (peronismo “clásico”) abandonan su lugar de referencia central. Crisis general de la “cultura del trabajo”.



# VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO

## Talleres Tafí Viejo (1910-FCN).

Superficie: 22 ha.

- Producción de repuestos; fabricación de calderas; reparación, diseño y fabricación de vagones (“El Capillense”; luego en parte “Tren Alma”); fundición.
- 2200 trabajadores (pico 5500).



Representación de talleres Tafí Viejo durante la gestión inglesa. Fuente: <http://museoferroviariotafiviejo.blogspot.com.ar/>



# VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO



# VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO

## **Documental: “Un gigante dormido” (2009)**

Realizadores: Sandra Godoy y Julio Tejeda.

Duración: 42 min.

Edición: Julio Tejeda

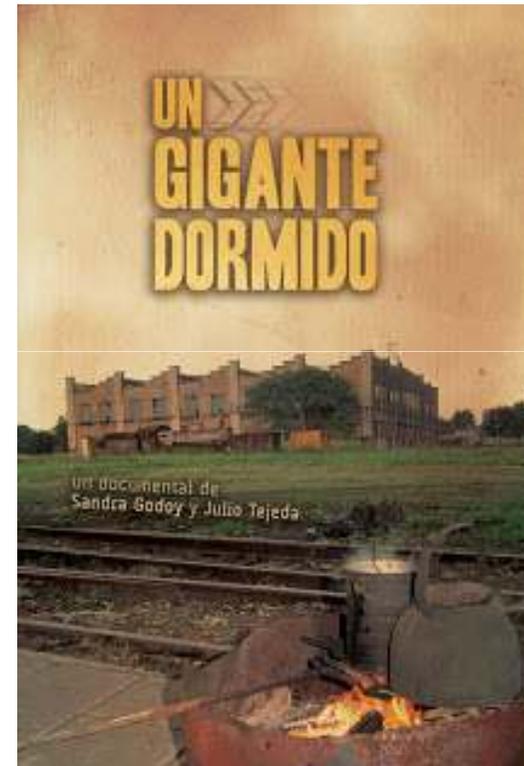
Investigación: Sandra Godoy

Locución: Julián Rodríguez

Música: Felipe Jacome

Cámara: Alfredo Carbonel; Claudio Remedi  
y Julio Tejeda

Masterización de Sonido: Marcelo Lusdulfo



# VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO

## Cronología contemporánea de los talleres de Tafí Viejo

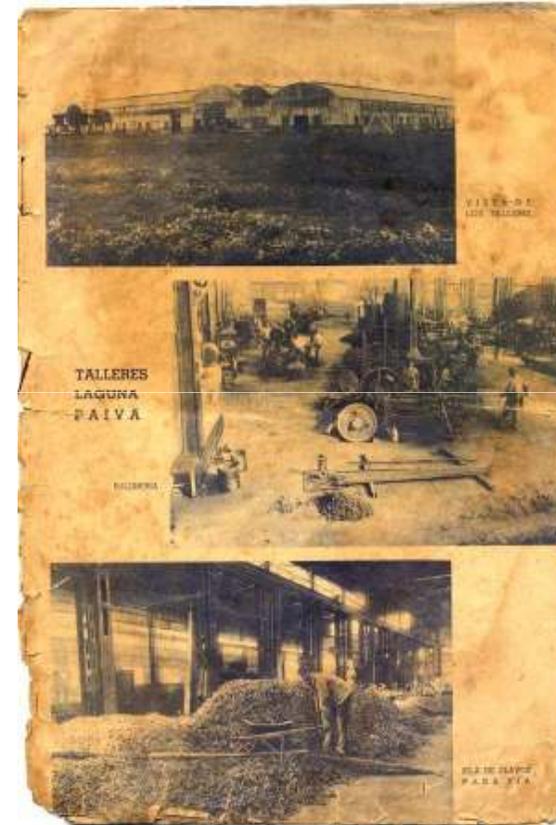
- Presidente N. Kirchner en los talleres (septiembre de 2003)
- 66 empleados (2004)
- 1er. Congreso Nacional Ferroviario (2004)
- 2008: reinauguración de una de las naves de los talleres.
- 2010: acto por centenario de su creación.
- Aprox. 100 empleados (2011)
- Gestiones comunales para reactivación integral (octubre de 2012).



# VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO

## Laguna Paiva

- Estación Laguna Paiva FCN (1906); pueblo Reinaldo Cullen (1913). Ciudad Laguna Paiva (1969).
- 1915: inauguración de los talleres. Reformas de locomotoras, construcción de vagones de pasajeros y carga. Planta de oxígeno (hospitales).
- 1800 operarios (1958); 1050 (1986); 800 (hasta 1993).
- “Día del ferroviario”: Paiva, “la ciudad del riel”.
- 1961: “Paiva la heroica”. Resistencia de la “familia ferroviaria”.
- Conatos resistentes en 1991 ante proceso de concesionamiento de los ferrocarriles.
- 1993: cooperativa COTILPA, con aval de la UF (concesionaria del Belgrano Cargas). Desfalcos varios. Dotación: 150 operarios.
- 2001: nueva gestión de cooperativa.
- 2007: venta de instalaciones a EMEPA (Ferroviás; Ferrocentral; UGOFE-Roca-B.S.-S.M., etc.)
- 2012, octubre: intimación a retiros voluntarios; rumores sobre cierre de talleres.



Los talleres en 1937. Fuente:  
<http://www.lagunapaivaweb.com.ar>



## VI(D)AS PARALELAS: LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LAGUNA PAIVA Y TAFÍ VIEJO

### **De la “Paiva heroica” a la dilución de la identidad ferroviaria. La comunidad disgregada.**

“Venían amenazando, porque ya en los 70 se decía que iba a cerrar y como esto es la razón de ser y la identidad, sobre todo de una población, no se puede creer que el único sostén de todo eso, la principal fuente de trabajo se cierre... no se puede creer, entonces nunca se creía... pero llegó en momento en que sucedió.”

Ex ferroviario paivense

“Hay dos cárceles cerca y los chicos apuntan a terminar el secundario y hacerse policía o guardiacárcel. Incluso los profesionales, con carreras universitarias, se tiran al escalafón de oficiales. La población de Paiva es media envejecida, porque toda la gente que salió del ferrocarril se puso su kiosquito, su almacén, para hacer lo que se puede. Y los adolescentes que pudieron se fueron a estudiar afuera.”

Docente paivense.

“...Acá hay una identidad ferroviaria, es como un espíritu sin cuerpo... Está en el aire y hay una sensación en los jóvenes que si seguimos pensando en el ferrocarril no vamos a salir nunca de esa encrucijada... Hay que borrar, no negar la historia, simplemente encontrar un cambio, otras expectativas, que surjan otros sectores, buscar una identidad distinta y que dejen de decir: ‘Paiva, la ciudad del riel’, la ciudad ferroviaria...Que no sea un museo...”

Empleado municipal paivense





# BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Castel, Robert (2002), “Centralidad del trabajo y cohesión social”. En Carpintero, Enrique y M. Hernández (Comp.), *Produciendo realidad. Las empresas comunitarias*, Buenos Aires, Topía.
- Cena, J. C. (2008), *El ferrocarril*, Buenos Aires, La Rosa Blindada.
- Felder, R. (1994). “El estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista. La reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas”, *Realidad Económica*, n° 123.
- Svampa, Maristella (editora) (2002), *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*, Buenos Aires, Biblos,.
- VV.AA. (2010), *Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*, Buenos Aires. Artículos de Nuria Bril, Florencia Schkolnik, Juan Carlos Cena y Eduardo Raíces. Entrevista a Miguel Ángel Herrera.
- Páginas web: <http://http://museoferroviariotafiviejo.blogspot.com.ar/>  
(Ariel Espinoza)
- <http://www.lagunapaivaweb.com.ar>

