

## Introducción

*El cronista que narra los acontecimientos sin distinguir entre los grandes y los pequeños, da cuenta de una verdad: que nada de lo que una vez haya acontecido ha de darse por perdido para la historia.*

Walter Benjamin

Este libro recupera las memorias de un conjunto de trabajadores ferroviarios de la ciudad de Junín, en la provincia de Buenos Aires, lugar donde existió uno de los polos de la industria ferroviaria más importantes de la Argentina. A partir de entrevistas en profundidad realizadas a trabajadores que desempeñaron diversas tareas y ocuparon distintas jerarquías durante el período de existencia de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (1948-1993), se intentó recrear los valores y los sentidos encarnados en prácticas concretas llevadas adelante por los integrantes del colectivo ferroviario. Comprender ese micromundo, con sus singularidades, nos permitió adentrarnos en el imaginario social de una época determinada, entender cómo los individuos diferenciaron en un momento determinado lo valioso de lo no valioso, cómo definieron lo prohibido y lo permitido, cómo establecieron modos de relación y acordaron los sueños y objetivos comunes. En otros términos, conocer las características de la cultura ferroviaria nos permitió vislumbrar, a partir de una perspectiva dinámica del análisis del proceso cultural, cómo fue vivir en el mundo en cierta época y cómo ese sentido de realidad se habría ido modificando.

Simultáneamente al intento de reconstruir ese “mundo ferroviario” hemos indagado en la vivencia de los protagonistas respecto de los hechos históricos que acaecieron durante los cuarenta y cinco años de vida de la empresa estatal. Esto es: ¿cómo experimentaron los ferroviarios juninenses los sucesos políticos, económicos y sociales que afectaron a Ferrocarriles Argentinos?, ¿qué significados les atribuyeron y cuáles son las interpretaciones actuales sobre esos acontecimientos? Lo que emerge de los relatos –y el lector podrá corroborarlo en el libro– es que en Junín tuvo lugar una experiencia

histórica particular si se la compara con otros estudios sobre el tema. Al mismo tiempo, a través de este libro hemos intentado recuperar la memoria local durante esta etapa presentando los hechos que conmovieron a los protagonistas y que conforman esa historia singular de Junín. Así, esta contribución puede permitir ampliar nuestro conocimiento sobre la historia de esta empresa estatal y sobre la cultura ferroviaria.

Este libro se divide en dos partes. En la primera, denominada “Historias de vida”, reconstruimos el mundo ferroviario a partir de las biografías de los entrevistados. Algunos de los temas que recorre esta primera parte son: el rol central que jugó el conocimiento en aquel mundo, la preponderancia que el empleo ferroviario tuvo a nivel social, la profunda ligazón afectiva de los ferroviarios con la institución, la influencia del ferrocarril en los ritmos de la ciudad, los fundamentos del orgullo ferroviario que consolidaron la identidad, algunas normas de acción de aquella “familia ferroviaria” y los modos de relación aceptados entre sus integrantes, las celebraciones y actividades llevadas adelante por el colectivo, los recuerdos de los momentos de auge y declive de la empresa estatal entrelazados con la historia personal. En otras palabras, podríamos decir que “Historias de vida” constituye el eje vertical de las memorias que recuperamos; esos recuerdos eternizados, ese pasado añorado en el que el ferroviario ha decidido anclarse sin importarle el paso del tiempo porque fundamentan su *verdad*, dan sentido a su propia vida. Esta parte está compuesta por evocaciones en las que el testigo ha resuelto detenerse para saborear, compartir y *explicarse* ante los demás. Como señala Joël Candau (2002: 30), la memoria “vacía” de duración a los acontecimientos, es decir, hace desaparecer las coordenadas temporales objetivas: “a veces la memoria le da al tiempo una extensión mayor y se esfuerza por lentificar o eternizar el pasado como sucede con ciertos recuerdos del ritmo de un ritual”. Maurice Halbwachs (2004: 92) también observa esta alteridad en los recuerdos: “cuando los acontecimientos se precipitan o nuestra reflexión se acelera, o nos encontramos en un estado de exaltación o agitación afectiva, tenemos la impresión de haber vivido años en tan sólo unas horas o unos días”.

La segunda parte, titulada “Historia vivida”, transita la experiencia subjetiva y personal en relación con la historia del ferrocarril: las tradiciones inglesas, las nuevas prácticas que emergieron como

consecuencia de la nacionalización efectuada en 1948 durante el gobierno de Juan Domingo Perón, las memorias relacionadas con la “movilización” o militarización dentro del ferrocarril de la década del sesenta, el Plan de Transporte de Largo Alcance o Plan Larkin que se intentó implementar durante el gobierno de Arturo Frondizi, los recuerdos vinculados a los distintos gobiernos dictatoriales, el rol y accionar de los gremios ferroviarios en los diferentes momentos históricos, el intento de eliminar esa cultura ferroviaria con la concesión de ramales durante el gobierno de Carlos Saúl Menem en la década del noventa y la posterior destrucción o desaparición de bienes y memorias que habían pertenecido a la empresa a lo largo de su historia. Estas rememoraciones de los testigos son contextualizadas por medio de otros estudios históricos con el objetivo de que el lector pueda comprender la época desde una óptica ampliada. Podríamos decir que, a diferencia de la primera parte, “Historia vivida” sería el eje horizontal del libro: aquí los ferroviarios explican qué hechos los tuvieron como testigos y protagonistas, cómo y por qué aquel mundo querido y añorado se transformó y tuvo su fin.

Esta investigación se enmarca en el método biográfico que, de acuerdo con la definición de Ruth Sautu (2004: 31), apunta a reconstruir, desde los mismos protagonistas, un proceso ubicado históricamente: a partir de los distintos relatos de vida intentamos reconstruir la historia colectiva. Desde esta metodología cualitativa interesan las creencias, valores, representaciones y emociones que los protagonistas experimentaron en el pasado y no tanto los hechos o sucesos del período estudiado, lo cual podría obtenerse con otros procedimientos metodológicos. En otras palabras, hemos apuntado a comprender los significados que para ellos tuvieron los hechos vividos.

Como instrumento central para acceder al sistema de sentidos y al universo de significaciones del colectivo ferroviario empleamos la entrevista en profundidad. A diferencia de la entrevista periodística, en la que el entrevistador interactúa basándose en su propia idiosincrasia y necesidades informativas, y en la que cobran especial relevancia los saberes y conceptos previos al momento de realizar las preguntas, en la entrevista en profundidad el investigador debe esforzarse para tener una actitud abierta y receptiva que le permita ir adentrándose paulatinamente y comprendiendo la cultura que está investigando. Para ello debe relativizar sus creencias y conocimientos

previos en una postura de constante atención hacia sí mismo durante el trabajo de campo.

Los nombres de cada uno de los ferroviarios entrevistados para este libro son, en realidad, seudónimos, ya que antes de iniciar las entrevistas nos habíamos comprometido a preservar la identidad de los informantes. Nuestro objetivo fue que los testigos hablaran abiertamente y sin temor al juicio posterior de sus pares respecto de todas sus experiencias significativas. Por tanto, el compromiso de confidencialidad era crucial. Esto nos permitió obtener información valiosa en la reconstrucción de la memoria, evitando a la vez dañar la imagen de los testigos o su vínculo con la comunidad.

De este modo, a lo largo de estas páginas el lector podrá conocer cómo fue el mundo ferroviario que se disolvió, así como introducirse en la sociedad de aquel momento. Pero, tal como nos plantea Candau (2002: 31), el acto de recordar no está separado de la intención del momento de evocación: cuando rememoramos estamos movilizándolo el pasado al servicio de un proyecto futuro, el cual se inscribe en este presente. Pues bien, el anhelo último que guía esta investigación es que nos preguntemos como sujetos sociales qué mundo queremos construir hoy, en base a los errores y aciertos de los que nos antecedieron y también en función de nuestros sufrimientos y sueños actuales. Es el lector, en este caso, quien debe responderse esa pregunta. Como expresa Walter Benjamin en *Tesis de filosofía de la historia* (1989: 188):

La historia es objeto de una construcción cuyo lugar no está constituido por el tiempo homogéneo y vacío, sino por un tiempo pleno, "tiempo-ahora".