

La “historia del sistema ferroviario argentino” en el aula. Repensando periodizaciones y prácticas a partir de investigar sobre el mundo del trabajo ferroviario.

por *Luisina Agostini*

ISHIR (CONICET/ Universidad Nacional de Rosario)

luisinaagostini@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-5670-0554>

Recibido: 29/02/2020 - Aceptado: 18/04/2020

DOI: <https://doi.org/10.14409/cya.v0i30.8917>

Resumen

Como parte de intereses personales por estudiar el mundo del trabajo ferroviario y con la inquietud de articular mis investigaciones con mi tarea docente me propongo discutir las periodizaciones que sobre la llamada “historia del sistema ferroviario argentino” aparecen en las escuelas secundarias de la provincia de Santa Fe en las que trabajo. En este artículo revisaré los discursos y relatos que simplifican una historia del tren en la Argentina a partir de la forma en que algunos manuales escolares tratan el tema. Luego expondré las líneas de investigación que contribuyen a estudiar el mundo del trabajo ferroviario y privilegian las dinámicas sociales existentes en los espacios locales. En tercer lugar, recuperaré una experiencia docente y de intervención en la comunidad llevada a cabo en la ciudad de San Cristóbal, provincia de Santa Fe, que presenta un interesante abordaje del tema ferroviario que favorece a la problematización y el pensamiento crítico de los estudiantes.

Palabras clave: ferrocarril, historia enseñada, historia investigada, manuales escolares, mundo del trabajo

The ‘history of the Argentine railway system’ in the classroom. Reflecting periodizations and practices from researching the world of railway work.

Abstract

As part of personal interests to study the world of railway work and with the concern of articulating my research with my teaching task I intend to discuss the periodization that on the so-called ‘history of the Argentine railway system’ appears in the secondary schools of the province of Santa Fe where I work. In this article I will review the speeches and stories that simplify a history of the train in Argentina based on the way some school manuals deal with the subject. Then I will expose the lines of research that contribute to study the world of railway work and privilege the social dynamics existing in local spaces. Thirdly, I will recover a teaching and intervention experience in the community carried out in the city of San Cristobal, Santa Fe province, which presents an interesting approach to the railway issue that favors the problematization and critical thinking of students.

Keywords: railway, taught history, researched history, textbooks, world of work

Punto de partida.

Como parte de intereses personales por estudiar el mundo del trabajo ferroviario y con la inquietud de articular lo que investigo con la docencia me propongo discutir las periodizaciones que sobre la llamada “historia del sistema ferroviario argentino” se trabajan en las escuelas secundarias¹. El recorrido como docente por las aulas del secundario me acercó a relatos contruidos y plasmados en manuales escolares y reproducidos por los docentes en sus programas y clases que naturalizan acontecimientos económicos y políticos de la historia Argentina. En ellos el sistema ferroviario se estudia reducido a sus condiciones de factor económico, generador de caminos de cara a la economía agroexportadora y no se profundiza en el carácter de dinamizador social, de generador de una industria ferroviaria, de un mundo del trabajo con obreros ferroviarios como sujetos sociales protagonistas de luchas colectivas como parte del movimiento obrero argentino.

Me dedico a investigar el mundo del trabajo ferroviario en la Argentina de la década de 1960. Me interesa estudiar las características de trabajo y vida de los ferroviarios como sujeto colectivo organizado, agremiado que presentaba prácticas de sociabilidad y de lucha sindical históricamente contruidas y puestas en juego durante la huelga nacional ferroviaria de 1961, sostenida para defender su fuente laboral (Agostini, 2018). Me acerqué a las experiencias de vida de hombres y mujeres que han vivido en torno a la actividad ferroviaria en las localidades de Laguna Paiva y San Cristóbal, ambas ciudades de la Provincia de Santa Fe. Estudiar las vidas de los sujetos ferroviarios en sus espacios sociales localmente situados tiene la particularidad de poder trazar los cambios y continuidades en la dinámica de su historia vivida.

Las identificaciones contruidas por estos sujetos ferroviarios y sus familias son interpeladas por los procesos políticos y las medidas económicas relacionadas con el sistema ferroviario durante el siglo XX. Estudiar la huelga ferroviaria de 1961 implica visibilizar la lucha obrera pero también atender a la existencia de comunidades ferroviarias contruidas históricamente y puestas en jaque en determinados momentos históricos del siglo XX. La relación entre procesos y acontecimientos es fundamental para poder trazar los vaivenes de la trama social ferroviaria sostenida en los espacios estudiados. Esto puede posibilitar articulaciones significativas entre ese pasado y el presente, en este sentido contribuir a lo que para Carlos Pereyra es la tarea de la investigación histórica, es decir, “recuperar el movimiento global de la sociedad, producir conocimientos que pongan en crisis las versiones ritualizadas del pasado y enriquecer el campo temático incorporando las cuestiones suscitadas desde la perspectiva ideológica del bloque social dominado” (Pereira, 1984:24). Coincidimos con el autor cuando plantea que compiten distintos modos de organizar el pasado, y esto responde a los intereses de quienes crean los discursos históricos, a sus posicionamientos de clase y a sus preocupaciones del por qué y cómo recordar. De esta manera, conviene dejar en claro que en las aulas es necesario trabajar para interrogar esos discursos y desentrañar esos otros que existen y pueden tener que ver con el presente de la sociedad.

Así, me propongo en este artículo revisar la forma de periodizar esa historia del sistema ferroviario argentino que se naturalizó en las aulas, que tiene como protagonista a la red ferroviaria y no a los sujetos ferroviarios. En este sentido y a partir de nuevas preocupaciones y abordajes en la investigación sobre el mundo del trabajo ferroviario creo necesario privilegiar a los trabajadores ferroviarios como sujetos históricos a estudiar en las escuelas y también generar nuevas entradas al conocimiento histórico en las que los estudiantes sean productores colectivos de aprendizajes.

El taller como un dispositivo que invita a la problematización para estimular la curiosidad (Garriga y Pappier, 2018), incentivar la reflexión y la intervención de todos los participantes es la metodología que me interesa recuperar para resignificar la vida histórica, que al decir de José Luis Romero (2008 [1988]), implica la temporalidad del transcurso y del cambio, una temporalidad experiencial del devenir biológico del individuo, del devenir social de los grupos y del devenir de la creación cultural. Entendiendo que la vida histórica no es mera determinación cronológica, nos interesan los ferroviarios en su devenir social. Por lo tanto, cuando en las aulas enseñamos formas de transmisión del tiempo histórico creemos que la cronología ayuda a medir, pero no debe

proyectar en una explicación histórica sus propias características de movimiento regular, uniforme y lineal. Así, coincido con el planteo de Pilar Maestro González:

... la capacidad explicativa atribuida a los orígenes, la linealidad e irreversibilidad del proceso único, la coherencia interna asegurada por el orden en cadena de los acontecimientos, el carácter acumulativo y natural del progreso, siempre en dirección hacia el presente, la periodización en edades, la valoración de ciertos hitos fechables, la manipulación numérica como única dificultad de comprensión del tiempo, el prurito de la exactitud y la objetividad de una forma específica, son características de un enfoque historiográfico que identifica la concepción epistemológica del tiempo histórico, con las características de su medición convencional, cronológica (Maestro González, 2001:87).

Cuando eso sucede no estamos pensando históricamente, y lo más peligroso es que estamos transmitiendo un repertorio acabado de sucesos a los estudiantes coartando la posibilidad de interrogar y problematizar. Ahora bien, José Luis Romero en una encuesta sobre cómo se enseña la historia del país en 1973 decía que en la escuela secundaria,

... la simple enseñanza de los hechos políticos no enseña a pensar históricamente. Y esto es lo que, en la medida conveniente, debe empezar a hacerse. Qué es pensar históricamente, es cosa difícil de explicar en pocas líneas. Pero aun a riesgo de caer en un simplismo, yo diría que consiste principalmente en acostumar a examinar el revés de la trama. Es importante que se enuncien los hechos políticos, y no me niego a que se repitan de memoria, aunque sea un mecanismo odioso. (...) Lo importante es que se le dé al adolescente algo más: algo que lo incite a buscar qué hay detrás del puro episodio. Esto supone que los profesores y los autores de textos partan del principio de que el análisis histórico debe referirse a procesos y no a hechos. (Romero, 1973:s/d)

Con respecto a la historia del ferrocarril en la Argentina es necesario cambiar el eje temático y temporal para poder poner metodológicamente a la historia local como una puerta de entrada para examinar ese revés de la trama. Sostengo que si flexibilizamos la temporalidad cronológica y alteramos esa linealidad manifiesta, identificamos a los sujetos ferroviarios en su devenir histórico y potenciamos los espacios locales conocidos y transitados por los estudiantes estaríamos generando en nuestros alumnos posibilidades para pensar históricamente.

A continuación voy a revisar esos discursos y relatos que simplifican una historia del tren en la Argentina a partir de la forma en que algunos manuales escolares tratan el tema. Luego expondré las líneas de investigación que contribuyen a estudiar el mundo del trabajo ferroviario y privilegian las dinámicas sociales existentes en los espacios locales. En tercer lugar, recuperaré una experiencia docente y de intervención en la comunidad llevada a cabo en la ciudad de San Cristóbal, provincia de Santa Fe, que presenta un interesante abordaje del tema ferroviario que pretende romper con la burocratización y adaptación a la lógica de una educación bancaria², con el objetivo de “pensar el pasado en términos de encrucijadas a partir de las cuales eran posibles varias opciones, evitando admitir sin discusión que la fórmula que se impuso era la única posible” (Fontana, citado por Aisenberg y Alderoqui, 1994:199).

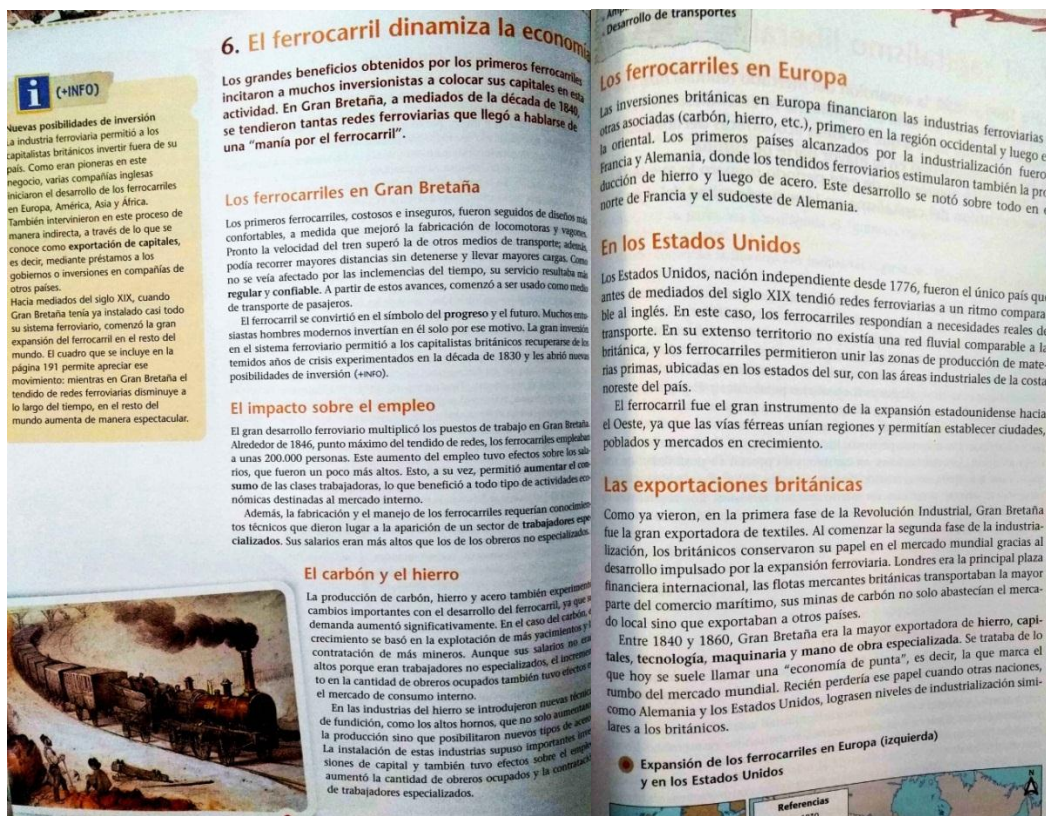
1. Los relatos de los manuales sobre la historia del tren.

Los manuales escolares que muchos docentes utilizamos y están disponibles en las bibliotecas de las escuelas contribuyen a configurar representaciones del mundo social, de alguna manera estos textos parecen erigirse como legitimadores de lo que se debe enseñar o ser transmitido. Para Gonzalo de Amézola (2008) los textos actuales han incorporado innovaciones como por ejemplo: la ampliación del concepto de fuente histórica; el estudio de procesos socioeconómicos; la inclusión de las condiciones materiales de vida como objeto de estudio y la formación de clases sociales pero existe falta de coherencia integral y muchas veces la colocación de imágenes y recursos responde más a una necesidad del mercado que a una cuestión de la enseñanza. Es conveniente que frente a estos cambios nos preguntemos ¿Cuáles de ellos han prosperado en las aulas? Los docentes de

historia: ¿han capitalizado los nuevos temas de la agenda de investigación que tienen que ver con otros discursos separados de los grandes héroes y gestas patrióticas y, se enfocan en desentrañar las formas de vida de los grupos sociales dominados? ¿Los docentes toman estos manuales completos como la única forma de entrada al conocimiento histórico de sus alumnos? Son interrogantes amplios que merecen un estudio en sí mismos pero nos interesa formularlos a los fines de dejar en claro que es necesario que los docentes nos convirtamos en los autores de los materiales de enseñanza y, si bien los manuales disponibles son insumos interesantes y facilitadores de la planificación de las clases, estas no deben reducirse a la reproducción sin filtro crítico de los contenidos que los textos traen. Realizar esta tarea implica plasmar en la propuesta pedagógica nuestras posturas académicas, nuestras formas de aprender la disciplina, nuestras concepciones de tiempo, espacio y las maneras de entender las relaciones sociales, nuestras decisiones políticas a la hora de enseñar.

Un recorrido por algunos manuales escolares me permite marcar ciertos momentos comunes en los que se hace referencia al tren como objeto relacionado con la historia Argentina³. A partir de una historia lineal de políticas económicas e institucionales se destacan hitos materiales (como habilitación de ramales, cuantificación de vías, inauguración de tramos y locomotoras, entre otros) que indicarían la conformación de una red ferroviaria nacional⁴. También y como resultado de la Revolución Industrial el transporte ferroviario se erige como un avance central de Inglaterra al mundo y este es un tema que también se analiza en manuales y aulas. Los alumnos de Historia en el 3er año de la secundaria estudian el proceso revolucionario inglés y ven a la locomotora a vapor como el invento descollante del siglo XIX (imagen 1), ese contenido lo retomamos a fines del cursado para relacionarlo con los contenidos referidos a la conformación de la red ferroviaria argentina desde fines del siglo XIX en el contexto de la inserción del país en el sistema capitalista mundial de la mano del modelo agroexportador.

Imagen 1. AAVV (2007). Una Historia Para pensar. Moderna y contemporánea. Buenos Aires: Kapelusz. Págs. 190-1.

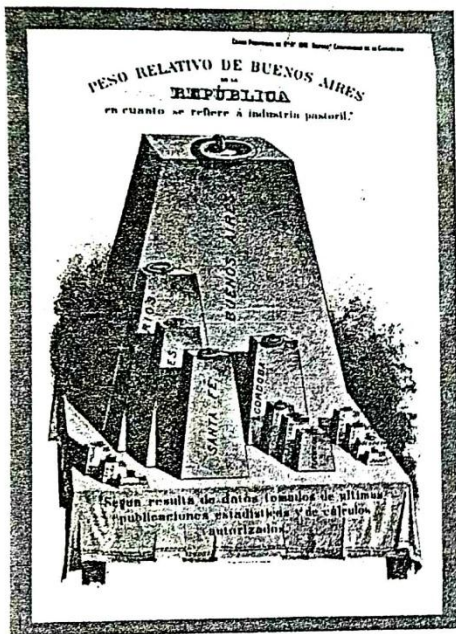


El estudio de la Argentina de 1880 se centra en una historia política que estudia las características del Régimen Oligárquico y los beneficios económicos de la elite conservadora, en este contexto se prioriza el esquema geográfico de la red ferroviaria que consolidó el país macrocefálico adonde las vías troncales o principales llevaban la materia prima al puerto de Buenos Aires desde donde se exportaban y servían para introducir a las provincias los productos manufacturados que llegaban al gran puerto. El otro aspecto importante de este proceso tiene que ver con las inversiones extranjeras de capitales ingleses y franceses y la formación de las empresas ferroviarias extranjeras como actores económicos centrales para generar el “progreso” de la nación (Imágenes 2 y 3).

Imagen 2. AAVV (1998). *Historia de la Argentina contemporánea*. Polimodal. Buenos Aires: Santillana. Pág. 87.

La suerte diversa del interior del país en la Argentina agroexportadora

Otro límite del modelo económico agroexportador fue el modo desigual en que las diferentes regiones de la Argentina se integraron en él. El crecimiento que hemos descrito tuvo como epicentro una región privilegiada por la naturaleza: la Pampa húmeda. La región pampeana concentró el desarrollo generado por este modelo, pero el resto del país participó de esta prosperidad de un modo, en general, limitado.

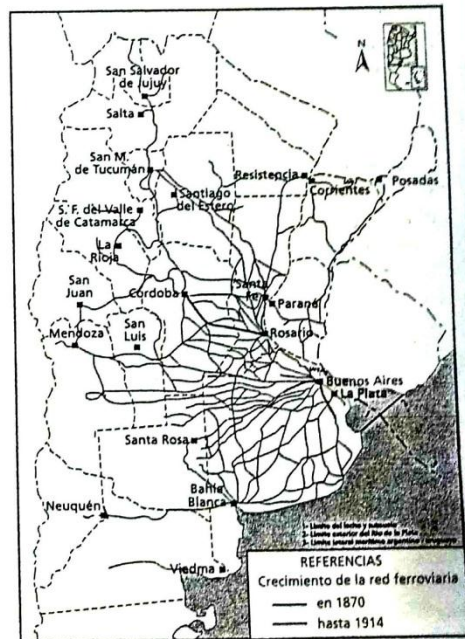


Grabado que ilustra el Censo Provincial de Buenos Aires en 1881. Se observa claramente el predominio bonaerense.

EXTENSIÓN DE LA RED FERROVIARIA	
Años	Extensión (km)
1857	10
1860	39
1870	732
1880	2.313
1890	9.254
1900	16.767
1910	27.713
1913	33.478

Fuente: R. Cortés Conde y E. Gallo. *La formación de la Argentina moderna*. Buenos Aires, Paidós, 1973.

De todas maneras, hubo excepciones: algunas regiones, como Cuyo y Tucumán, desarrollaron economías propias dedicadas, no al mercado externo, pero sí al mercado interno. Cuyo producía vinos y Tucumán, azúcar para la Pampa húmeda, una zona que, gracias a su espectacular crecimiento demográfico los proveía de un gran mercado. Por su parte, el Estado nacional intervenía protegiendo a estas economías regionales de la competencia extranjera a través de una política de gravado de importaciones. Ésos fueron los casos más afortunados, pero vastas regiones del interior del país languidecieron sin remedio como consecuencia de un proceso de declive. Este declive, justo es decirlo, no se inició durante la segunda mitad del siglo XIX con la implantación del modelo agroexportador sino mucho antes, cuando el mundo colonial –que tenía su particular sistema de integración regional– se quebró para siempre.



Extensión de las líneas ferroviarias.



- Estudien el mapa.
- Presten atención a la forma que adquiere el trazado de las vías férreas y al lugar donde convergen. ¿A qué se debe ese particular esquema?

Nótese que en este texto escolar hay una referencia a la comunidad conformada en torno al establecimiento del ferrocarril no solo en Buenos Aires sino en el “interior del país”. Esta referencia no se encontró en otros manuales.

Imagen 3. AAVV (1998). Historia de la Argentina contemporánea. Polimodal. Buenos Aires: Santillana. Pág.85.

Más “camino de hierro”

El desarrollo del ferrocarril provocó una rebaja radical en el precio de los fletes. De este modo, se sumaron a la actividad productiva las tierras más alejadas de los puertos de embarque y de los centros de consumo. Pero el papel del ferrocarril fue mucho más allá ya que, tal como señalaba Juan Bautista Alberdi, se convirtió en un verdadero “agente de cultura”. Los “camino de hierro” ayudaron a la integración efectiva del Estado nacional y tuvieron hondo impacto en la vida de la gente. En torno de cada estación, tanto en Buenos Aires como en el interior del país, se concentraba un tipo específico de comunidad que incluía obreros, empleados, jefes ferroviarios, y se establecía un poblado nuevo, con su escuela, su parroquia, su sala de primeros auxilios, su biblioteca, etcétera. Pueblos enteros construyeron sus redes de sociabilidad alrededor del ferrocarril y de los trabajadores ferroviarios.

La extensión del tendido ferroviario aumentaba año a año. En 1887 ya llegaba a 6.700 km; en 1900 había 16.600 km y en 1914, 35.500 km.

La financiación de las inversiones en ferrocarriles se realizó en su mayoría con capital extranjero, pues se necesitaban sumas de dinero muy elevadas para poner en marcha una empresa de tal envergadura. En el momento de la inserción de la Argentina en la economía mundial, no había ninguna posibilidad de disponer de grandes sumas de capital nacional. Al final del período que estamos estudiando, en 1913, los ferrocarriles representaban el 36 % del total del capital extranjero invertido en el país.

Sobre estas cuestiones se hace referencia en los relatos escolares. Con respecto a la organización de los trabajadores ferroviarios no existe mención a su sindicalización y a los conflictos como la gran huelga de 1912 o la de 1917.

En 4to año los alumnos estudian el Peronismo histórico de la década de 1940 que es el otro momento en el que con el proceso nacionalizador de servicios públicos se vuelve a hablar del ferrocarril en las aulas. Generalmente los manuales utilizan los afiches publicitarios para mostrar el discurso peronista y exponer los beneficios de la medida, no hay mención a conflictos sindicales de 1950 y 1951, como tampoco a los problemas de infraestructura e inversiones existentes antes y después de la nacionalización ferroviaria (Imágenes 4 y 5).

Imagen 4. AAVV (2010). *Historia. Argentina y el mundo. La primera mitad del siglo XX*. Saberes Claves. Buenos Aires: Santillana. Pág. 199.

El Primer Plan Quinquenal: un proyecto industrializador

Como viste en el capítulo anterior, durante la década del 30, el crecimiento industrial se había planteado como una circunstancia excepcional, relacionada con la conjuntura económica internacional. Sin embargo, durante el gobierno peronista, la industria pasó a ocupar un rol protagónico en la economía argentina, en el desarrollo del agro.

Ya con los precios de las materias primas restablecidos, luego del fin de la Segunda Guerra Mundial, el Estado dejó de volver al modelo agroexportador, aprovechando los altos ingresos en concepto de exportaciones de carne y utilizó las divisas acumuladas durante la guerra para impulsar el desarrollo del sector industrial.

El organismo que llevó a cabo esta política fue el IAPI (Instituto Argentino de Promoción del Intercambio). Esta entidad regulaba el comercio exterior comprando toda la producción agropecuaria local para luego exportarla a precios mayores, obteniendo así una importante ganancia. Estos ingresos fueron esenciales para desarrollar la política económica del primer gobierno peronista, que quedó expresada en el Primer Plan Quinquenal.

El plan fue presentado como el camino para alcanzar "la independencia económica". Para ello, era necesario romper los lazos de dependencia con el extranjero, logrando una economía autosuficiente. Según el plan, en el período de cinco años (entre 1946 y 1951) había que cumplir con tres metas: desarrollo de la industria nacional, la nacionalización de los servicios públicos y el rescate de la deuda externa.

El proceso de industrialización fue estimulado por los créditos que otorgaba el Banco de Crédito Industrial a los empresarios locales con el objetivo de aumentar la inversión. A su vez, se estableció un régimen de aranceles que protegía a la industria local de las importaciones, pero que ofrecía facilidades a las compras de maquinaria e insumos al exterior, necesarias para el funcionamiento del proceso industrializador.

Ahora bien, si la industria iba a producir grandes cantidades de mercaderías, era necesario garantizar una demanda que pudiera consumirlas. Por eso, el plan incluyó políticas orientadas a aumentar la capacidad de consumo de la población. Entre ellas, se destacó el aumento de sa-

larios, que permitió que, hacia el año 1949, los trabajadores recibieran el 53% de la riqueza producida en el país.

Las nacionalizaciones de los servicios públicos, además de romper otro lazo con el extranjero, permitieron abaratar las tarifas de estos. Una de las más importantes fue la nacionalización de los ferrocarriles, que abarató el transporte de mercancías y de pasajeros en la Argentina. También se nacionalizaron empresas, aumentó la producción de YPF, se crearon empresas como Gas del Estado, Agua y Energía Eléctrica y nació Aerolíneas Argentinas.

Las nuevas empresas, además de ofrecer bajas tarifas, se convirtieron en una importante fuente de empleo público, acrecentando el déficit estatal. Esta política se llevó a cabo no solo con las reservas acumuladas por la guerra sino también con los ingresos del IAPI.

Por último, durante este período, el Estado argentino logró cancelar su deuda externa y se mantuvo al margen de los organismos internacionales de crédito que se crearon durante la posguerra.

Propaganda oficial sobre la nacionalización de los ferrocarriles.

ACTIVIDADES

3. Explica el funcionamiento del IAPI.

a) ¿Por qué cumplió un rol tan importante en las políticas económicas del primer gobierno de Perón?

b) ¿Por qué creés que el agro se vio perjudicado por este organismo?

A continuación hay una mención a la crítica de la oposición frente a las nacionalizaciones al plantear la compra de “hierro viejo”, lo que puede abrir la explicación al estado del sistema antes de la nacionalización.

Imagen 5. AAVV (2010). *Una historia para pensar. Argentina siglo XX*. Buenos Aires: Kapelusz. Pág. 160.

Glosario

* Salario real: Cálculo del poder adquisitivo de un trabajador, es decir, de la cantidad de artículos de consumo y de servicios que puede comprar con su salario nominal (en dinero).

i (+INFO)

Una nacionalización polémica

Publicidad del Ferrocarril Nacional General Roca, en la que se destaca una frase oficial referida a las obras del gobierno.

En 1948, el gobierno argentino firmó con Gran Bretaña el Pacto Andes, por el cual los ferrocarriles fueron adquiridos con parte de las libras bloqueadas en Londres por las exportaciones argentinas del período de la guerra y otra parte a cuenta de las futuras exportaciones de carne. Los británicos estaban muy interesados en esta venta porque las empresas ferroviarias les dejaban poca rentabilidad y desde la Primera Guerra Mundial habían disminuido notablemente las inversiones en la renovación del equipamiento. Por su parte, el Estado peronista consideraba que esta era una nacionalización clave para el control de los flujos y del transporte de pasajeros pero, además, como símbolo de independencia económica reclamada por distintos sectores desde la década de 1930. En cambio, la oposición criticó la compra de los ferrocarriles, a los que llamaban “fierros viejos”, y el precio que se pagó por ellos le resultaba oneroso.

El Primer Plan Quinquenal

El gobierno peronista llevó adelante una política de intervención en la economía. Su proyecto se orientaba a profundizar la industrialización para el mercado interno. Para que esto fuese posible era necesario aumentar el consumo de la población, lo que a su vez requería una reducción del ingreso nacional en favor de los sectores populares. Para los propósitos, entre 1947 y 1951 se desarrolló el Primer Plan Quinquenal.

Las divisas acumuladas durante la guerra y los recursos generados por la sustitución de importaciones se utilizaron para sostener la actividad de importaciones y para fomentar el desarrollo de las industrias mecánicas y la metalurgia liviana. Para incentivar a los pequeños y medianos industriales vinculados a esas actividades, el Estado les ofreció créditos del Banco de Crédito Industrial.

Como la producción industrial estaba orientada hacia el mercado interno, resultaba imprescindible contar con un creciente número de consumidores. Las medidas más importantes en ese sentido fueron la mejora en el salario y la política de pleno empleo. Además, el Estado fijó precios máximos de artículos de primera necesidad y controló el valor de los alquileres y los salarios rurales. Como consecuencia de los aumentos salariales, de hasta el fin de la década se produjo un fuerte crecimiento de la parte de los trabajadores en el ingreso y de su capacidad de consumo y ahorro.

El Estado realizó también una gran inversión en obras públicas, especialmente en la construcción de viviendas, hospitales y escuelas. Al mismo tiempo, nacionalizó importantes sectores de la economía: teléfonos, gas, ferrocarriles, energía eléctrica, puertos, empresas de navegación fluvial y de ultramar, transporte aéreo. Esta política contribuyó a generar empleo y a afianzar los principios nacionalistas del gobierno peronista. Pero también suscitó críticas desde sectores opositores que consideraban que el Estado gastaba excesivamente (+INFO).

Los límites del modelo

Si bien el modelo de industrialización y redistribución del ingreso permitió un crecimiento notable de la producción y el consumo, existían algunos problemas de debilidad que comenzaron a notarse a fines de la década de 1940.

Por un lado, los fondos que el Estado empleaba para fomentar el desarrollo del mercado interno provenían de las divisas generadas por las exportaciones agrícolas. Esto implicaba que cualquier disminución de la demanda repercutiría inmediatamente en la provisión de recursos para la industria.

Por otro lado, las industrias dependían de insumos y de maquinarias importados, cuyos altos costos hacían necesaria una gran cantidad de divisas para adquirirlos. Además, hasta 1949 el boicot estadounidense privó a la Argentina de ciertos insumos industriales y de la posibilidad de mayores exportaciones a Europa, durante la aplicación del Plan Marshall.

La propaganda oficial destacaba el logro del pleno empleo.

Como parte de la crisis del Estado de Bienestar Peronista es que pueden aparecer reflejadas en los materiales didácticos recién a partir de 1976 las políticas económicas del Terrorismo de Estado sobre los bienes del Estado con la figura del ministro de economía Martínez de Hoz como artífice del paquete de medidas neoliberales. No hay referencias a las características que presentó ni a los problemas que tuvo el sistema ferroviario entre la nacionalización de 1948 y la década de 1970. Como parte del proceso de instalación del neoliberalismo en Argentina, el menemismo es el otro momento político en el que se hace referencia al sistema ferroviario con su privatización, y a partir de ciertas frases resonantes del ejecutivo nacional como por ejemplo “Ramal que para, ramal que cierra” se introduce la problemática del despojo del sistema de transporte y aparecen los trabajadores como protagonistas al formar parte de los nuevos desocupados⁵.

Además de los acontecimientos políticos como organizadores de la historia existe una cuestión ausente que es la referencia a la historia local. En este recorrido por los contenidos relacionados con el tren, la presencia del ferrocarril parece ser igual en todo el país, es decir, la supervivencia actual del sistema ferroviario de pasajeros en Buenos Aires de alguna manera invisibiliza las historias regionales de localidades provinciales en las que la presencia y la ausencia del tren marcaron la historia de sus pobladores, como es el caso de la provincia de Santa Fe, en donde vivo y desempeño mis tareas de docencia e investigación.

2. El mundo del trabajo ferroviario en la agenda de investigación histórica. Viejos y nuevos problemas.

Cuando comencé a indagar sobre los estudios referidos al ferrocarril me encontré con diferentes perspectivas, aquellos que se ocupan de estudiar las políticas empresariales llevadas a cabo por la Empresa de Ferrocarriles antes de la nacionalización y aquellas implementadas luego de 1948. Aquellos que trabajan sobre las administraciones extranjeras enfatizan en la estrecha relación de los rieles con el modelo agroexportador y en este sentido estudian sobre las posibilidades y limitaciones de las empresas en invertir para modernizar los servicios según el impacto de las crisis mundiales sobre la economía argentina (Regalsky, 2007; Schvarzer, 1999; López y Waddell, 2007; Salerno, 2003). También existen estudios que se preocupan por analizar las características de la infraestructura ferroviaria, el complejo industrial, de talleres ferroviarios y de profesionalización antes del cambio producido por la nacionalización (Palermo, 2015, 2006; Badaloni, 2015, 2016).

Los estudios sobre las políticas ferroviarias del Peronismo enfatizan en las condiciones de la nacionalización, en el tipo de estado empresario peronista y sus dificultades para gestionar las empresas estatales (Belini y Korol, 2012; Doyon, 1977). Con respecto a los análisis sobre las políticas ferroviarias desarrolladas por los gobiernos pos peronistas hay trabajos que refieren a la política de racionalización ferroviaria correspondiente al gobierno de Arturo Frondizi, 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 (Rougier, 2013; Schvarzer, 2007). Aquellos que indagan en las continuidades de estas políticas en otro contexto internacional y nacional como durante la última dictadura militar cuando se profundizan las medidas de desmantelamiento de los ferrocarriles (Iramain y Pérez, 2017; Benedetti, 2002).

La creación del sistema ferroviario argentino, a fines del siglo XIX, necesitaba de mano de obra especializada que pudiera desempeñar las funciones de mantenimiento de la estructura férrea y del material rodante. Eso generó el desarrollo, durante la primera mitad del siglo XX, de una industria destinada a la producción de coches motores, fábrica de vagones, ensamble de material importado, conformando así un complejo industrial importante sostenido por los talleres de Tafi Viejo, Junín, Liniers, Remedios de Escalada, Pérez, La Plata, María Juana, Paraná, Alta Córdoba, Laguna Paiva, San Cristóbal, Cruz del Eje, entre otros. Estos nudos laborales estaban habitados por trabajadores con diferentes saberes en torno al funcionamiento del sistema ferroviario. Encontramos estudios sobre los talleres ferroviarios, en los que se registran las partes de los mismos, sus producciones, la dotación del personal y los requisitos que los trabajadores tenían que cumplir para acceder a los

cargos. Como también otros, que se ocupan de estudiar la crisis del sistema ferroviario argentino para mostrar la pérdida del desarrollo técnico y específico que se realizaba en estos núcleos laborales que cerraron, con el avance de las políticas privatistas (Schvarzer, 1999; Pistola, 2009; AAVV, 2010; Blanco, 2009; López y Waddell, 2007).

Con respecto a las privatizaciones de la década de 1990 en Argentina, 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 generales (Schvarzer, 1993; Sosa Martos, 2014; Agostini y Brandolini, 2018).

En este repaso rápido por las investigaciones que existen sobre el tema debo referirme un conjunto de producciones que han registrado estos procesos desde la perspectiva de la propia experiencia, que corresponden a aficionados, mayormente ex obreros ferroviarios (Reati, 2006; Cena, 2009; Lucita, 1999).

Por otro lado, las investigaciones sobre las luchas obreras tienen una larga tradición en la historiografía argentina. Sobre las particularidades de los gremios ferroviarios, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, Joel Horowitz (1985) realiza un interesante abordaje que destaca el poderío de estos sindicatos dentro del mundo obrero. En este mismo sentido, Juan Suriano (1991) analiza el período inicial de conformación de la tradición de lucha obrera de los ferroviarios y explora los elementos identitarios presentes a comienzos del siglo XX en el sindicalismo del riel. Con respecto a la constitución de las comunidades obrero- ferroviarias y a su movilización los aportes de Badaloni (2011) incorporan la perspectiva de la historia de las empresas como constitutivas de la identidad ferroviaria.

En íntima relación con la conformación de este mundo de trabajo ferroviario, dentro del universo simbólico generado por los talleres y los rieles, adquieren un singular lugar las mujeres y la familia ferroviaria. En este sentido, para complejizar el estudio del conflicto obrero se hace indispensable incorporar la perspectiva de género para indagar en aspectos no siempre visibles en estos escenarios sindicales y masculinos. Esta cuestión es una perspectiva fructífera que abre nuevos interrogantes y explicaciones sobre el funcionamiento de las comunidades obreras y puntualmente ferroviarias.⁶

No se han producido de manera exhaustiva estudios sobre los conflictos obreros durante el gobierno peronista y, puntualmente sobre el problema ferroviario encontramos pocos trabajos (Contreras, 2008; Badaloni, 2008). Esto puede deberse a la impronta de investigaciones clásicas sobre los orígenes del Peronismo y las que plantean una alta cuota de burocratización sindical como elemento central para analizar la relación entre el movimiento obrero y el Peronismo.

Con respecto a las causas de la lucha ferroviaria de 1961, conflicto sobre el que investigo existen estudios referidos al desarrollo de la huelga en Buenos Aires y en algunas provincias del interior del país (Schneider, 2005; López y Waddell, 2007; Mengascini, 2011; AAVV, 2010; Scodeller, 2007; Agostini, 2018). A partir de mi relación con el tema y con el estudio de la huelga ferroviaria de 1961 en la localidad santafesina de Laguna Paiva creo en las potencialidades del abordaje del conflicto desde la historia local en clave regional y desde la historia social porque permite complejizar la mirada sobre la construcción de las subjetividades. La clase obrera ferroviaria conformó prácticas de lucha arraigadas y transmitidas por la experiencia de sus miembros, de ahí que puedo encontrar en la especificidad de los espacios laborales ferroviarios los soportes de una identidad ferroviaria existente y desafiada a lo largo del siglo XX. Este posicionamiento tiene que ver con la renovación de la forma que la historia tenía de abordar lo social que, desde las últimas décadas del siglo XX, revisa las conceptualizaciones que reducen lo regional a las cuestiones administrativas y de límites geográficos y abona visiones que colocan el énfasis en la región como una construcción humana e histórica. De esta manera, no considero que lo local sea un ejemplo de casos más generales sino que la singularidad que revisten para su investigación ciertos espacios y localidades ferroviarias, está en estrecha relación con las prácticas y experiencias que los sujetos sociales allí presentes realizan a lo largo del tiempo conformando la esencia de su comunidad

(Fernández, 2007). Las posibilidades metodológicas de la historia local me permiten pensar en el largo plazo, es decir, estudiar cambios y continuidades en ciclos de protesta, en la historia de una localidad, resaltando esos momentos en los que una coyuntura somete a los actores sociales. La perspectiva de la historia social y de la historia vivida es necesaria para romper con los moldes de los períodos pre- establecidos como importantes, conflictivos, necesarios de estudiar a nivel nacional. Poder investigar aquello que marcó la vida para algunos sujetos y no para otros supone delimitar, tiempo y espacio para explicar la dinámica social y los efectos que los procesos y problemas locales han tenido en la constitución y re constitución de las identidades individuales y colectivas que le dan sentido a la historia⁷. Un poco de estas preocupaciones pueden trasladarse al aula, a continuación recuperaré una experiencia docente anclada en la historia ferroviaria local.

3. Una experiencia pedagógica situada entre el tren, los ferroviarios, el museo y las aulas.

Las frases: “Pueblo de nubes, creado por el humo de tus máquinas no puede morir quien te dio la vida...” y “Resignificar el pasado para construir el futuro” aparecen en el Museo Ferroviario de San Cristóbal desde el año 2013. Localidad ferroviaria desde fines del siglo XIX, se convirtió en la sede un un gran taller del ferrocarril Belgrano que actualmente está administrado por la empresa Belgrano Cargas. Como resultado de la iniciativa de docentes y alumnos de la Escuela Normal Superior N° 40 de la localidad para participar en el año 2010 de las Olimpiadas Nacionales de Historia organizadas por la Universidad Nacional del Litoral, y en la categoría C: Trabajos de Iniciación en la Investigación se dedicaron a estudiar sobre el cierre de los Talleres Ferroviarios ocasionado durante la década de 1990. Los alumnos de 5to año y su docente de la materia historia, Viviana Molina recopilaron fuentes escritas, realizaron entrevistas orales a ex ferroviarios y concretaron una investigación titulada “El capítulo más triste de nuestra historia. El cierre del ferrocarril” que presentaron en la instancia nacional de la competencia cuya temática era las “Transformaciones en los procesos de trabajo en las sociedades capitalistas. La crisis del trabajo y las formas de acción colectiva”. Obtuvieron el 1er premio a nivel nacional y comenzaron a pensar en conformar un Museo Ferroviario en San Cristóbal⁸. Viviana Molina nos comentó que,

Estos alumnos que participaron de las Olimpiadas y nosotros los docentes nos embarcamos en un sueño, concretar un Museo Ferroviario. A principios del 2013 surgió la posibilidad de restaurar dos aulas del Viejo Colegio Nacional, que estaba en la Estación La Francesa. Se formó una comisión, se hizo una campaña de socios y así comenzamos la tarea. La restauración de dichas aulas estuvo coordinada por los miembros de la comisión, acompañada por un grupo de profesionales docentes y no docentes y también de alumnos abocados a la tarea de concretar el proyecto. El espacio físico destinado al Museo Ferroviario San Cristóbal es la primera Estación del Ferrocarril Santa Fe: La Francesa (la línea se libró al servicio público –Santa Fe-Rafaela-Lehmann- en 1885, prolongándose hasta San Cristóbal, en el año siguiente). Por su valor simbólico, constituye una reliquia cultural de la ciudad, que debe preservarse a fin de contar con un espacio para la recuperación de la historia oral, un centro de investigación para los jóvenes, un sitio para el debate historiográfico, para diferentes exposiciones de la ciencia y del arte. Por la importancia emocional que representa, consideramos que puede ser un singular centro turístico de visita para viajeros que se acercan a nuestra ciudad, como así también para niños y jóvenes de la localidad y de la zona.⁹

Entre 2013 y 2018 realizaron variadas actividades para poner en funcionamiento el museo, las formales como gestionar la personería jurídica y aquellas relacionadas con recuperar las fuentes ferroviarias y poder armar un recorrido didáctico en las salas del museo. Los alumnos colaboran en variadas actividades, desde las que se relacionan con el mantenimiento del edificio como aquellas que corresponden a la organización de actividades entre el museo y la comunidad de San Cristóbal. También la recepción de las fuentes históricas donadas al museo por la comunidad, la clasificación y exhibición del material, la elaboración de jornadas de reflexión e intervención en el espacio público con acciones que visibilizan al tren como patrimonio de la comunidad. Por ejemplo la convocatoria a la comunidad a través de la creación de un facebook que los invita a:

Museo Ferroviario San Cristóbal, resignificar el pasado para construir futuro", es un proyecto que tiene como objetivo recuperar nuestro patrimonio cultural, retazo de nuestra historia y parte de nuestra común identidad sancristobalense. Es un gran desafío, pero haremos todo lo posible por lograrlo. Es por ello que solicitamos a la comunidad fuentes históricas (fotos, documentos escritos, restos materiales, vestimentas, relatos, etc.) que atestigüen la historia ferroviaria de nuestra ciudad. Creemos que con su colaboración, todos los que vivimos y soñamos con este proyecto podemos hacerlo posible.¹⁰

Desde 2013 se programaron tareas para conmemorar tres fechas del calendario que fueron tomadas como significativas: el Día del Ferrocarril (30 de agosto), el Día del Ferroviario (1 de marzo), Día Internacional de los Museos (18 de mayo). Diseñaron un logo para el Museo, pintaron murales alusivos a la historia del ferrocarril en la localidad, realizaron una bicicleteada por las calles de la ciudad, prepararon un concurso fotográfico abierto a la comunidad que registró imágenes del pasado y presente ferroviario, convocaron a trabajadores ferroviarios jubilados y en actividad para dialogar sobre sus experiencias de trabajo en los talleres, entre otras. También participaron de actividades organizadas con otras instituciones locales como la Sociedad Italiana y asistieron a conmemoraciones oficiales organizadas por la municipalidad de San Cristóbal.

Los alumnos realizaron un video "Memorias de un andén"¹¹ en el que a partir de la conversación de un abuelo con su nieta recuperan algunas características de la historia del ferrocarril en la localidad. El video cuenta con dramatizaciones realizadas por los adolescentes que personificaron a los obreros de los talleres en su lugar de trabajo y las situaciones de despido sufridas durante la década de 1990.

¿Por qué importa escribir sobre esta experiencia? El abordaje de la historia local en las aulas que los docentes generaron en la escuela N°40 fue lo suficientemente problematizadora y movilizadora como para salir de la escuela y tender puentes con la comunidad a partir de un dispositivo de enseñanza y aprendizaje de la historia como el Museo. Este se erigió como un espacio de convergencia de las preocupaciones de los docentes sobre el pasado y presente ferroviario y de la comunidad por pertenecer al relato identitario que este Museo iba a construir.

Las docentes diseñaron una interesante manera de narrar y exponer esa historia del ferrocarril en San Cristóbal porque en el recorrido didáctico que ofrecen para otros colegas y alumnos de nivel primario, secundario y terciario el eje está puesto en el trabajo y el trabajador ferroviario dentro de la comunidad sancristobalense. La visita se inicia en el andén de la Estación La Francesa,

empiezo a explicar a los chicos que San Cristóbal surge por la concurrencia de tres factores, la estancia ganadera San Cristóbal, la llegada de las primeras líneas del ferrocarril en 1886 y los talleres ferroviarios en 1892. Cuando San Cristóbal comienza a crecer surge el elemento de trabajo fuerte que son los talleres y entonces entramos en la sala que se llama Sector Talleres y yo explico las diferentes secciones que tenían los talleres, y tomamos objetos para dar ejemplo de sus herramientas, su vestimenta. Hubo profesores de 1er año que tenían que dar fuentes históricas y entonces se trabajó con clasificación de fuentes, también con la memoria oral, testimonios, restos materiales, etc. Vamos sacando objetos y explicando con apoyo en fotografías de algunas de las secciones de los talleres, carpintería, fundición, herrería (...) con respecto a la vestimenta explicamos la diferencia cuando los ferrocarriles eran nacionales y ahora una vestimenta nueva del Belgrano Cargas. También mostramos la vestimenta de los torneos deportivos que se hacían los trabajadores de cada sección, por ejemplo tenemos una del taller eléctrico. (...) También explico que el trabajador ferroviario defendía sus derechos a través de la Unión Ferroviaria, La Fraternidad, APDFA y muestro los carnets, y explico lo que significan los diferentes gremios (...) paso a mostrar la maqueta del sistema de señalización ferroviaria, que sería símbolo de La Fraternidad, que utilizaban los maquinistas para rendir y para conducir la locomotora y les muestro el reglamento. Luego hago referencia a las vías, a las diferentes longitudes y las trochas, remarcamos el Belgrano y el mantenimiento realizado por la sección Vía y Obra.¹²

La periodización que se manifiesta en el relato de la guía del Museo presenta la flexibilidad de movimiento entre pasado y presente, las fotos que se exponen materializan la historia vivida. Esto abona nuestra crítica a la periodización imperante en los manuales escolares que lejos de la historia local registran acontecimientos reducidos a la importancia del tren con relación al modelo agroexportador y abandonan la posibilidad de indagar en los sujetos ferroviarios como los protagonistas de la historia enseñada para poder anclar los procesos generales en los hombres y mujeres de carne y hueso. Así los relatos de los manuales chocan con la historia vivida en San Cristóbal, no vamos a encontrar la historia ferroviaria de los sancristobalenses sino generamos los espacios de recuperación de la historia local y de sus actores. Viviana cuenta que en el relato que ofrece a los visitantes “destaca la época de esplendor del taller ferroviario y se recuperan los momentos de crisis como la racionalización ferroviaria de 1961 y el Plan Larkin, los tiempos de la última dictadura militar y la amenaza del cierre del taller y la década de 1990”¹³. Con respecto a esta última etapa, Viviana comentó que se trabaja con fotos del estado del material rodante, de la destrucción y abandono de las instalaciones ferroviarias. Y se menciona la etapa actual con la reactivación del Belgrano Cargas en 2001 que tiene a obreros trabajando en los talleres, se destaca también la colaboración de los ferroviarios en actividad que donan herramientas que van recuperando y restaurando.

A modo de cierre.

Un elemento fundamental de esta experiencia fue que la periodización elegida de esta historia del ferrocarril en San Cristóbal no cumplió los requisitos cronológicos tradicionales sino que al trabajar con problemas y temas como el trabajo, el cierre de los talleres, la problemática edilicia de las instalaciones ferroviarias, la desocupación de los obreros en los años ‘90, la sociabilidad obrera, la profesionalización de los trabajadores, entre otras, y al preocuparse y ocuparse en contar con fuentes históricas fue necesario dotar de sentido y significado histórico a esos elementos. Arlette Farge plantea que

el documento, el texto o el archivo no son la prueba definitiva de una verdad cualquiera, sino el montículo ineludible cuyo sentido se tiene que construir después a través de cuestionamientos específicos (...) el sentido no aparece con la evidencia de un tesoro encontrado. Se debe encontrar bajo el aparente desorden de los relatos, de los hechos y de los acontecimientos (Farge, 1991:78).

Claro está que en esta experiencia convergen algunos factores singulares que la hicieron posible: la creatividad de los docentes, la iniciativa para poder motivar y movilizar a sus alumnos sobre un tema que tiene que ver con la identidad de la localidad en la que viven, una historia local ferroviaria que no tenía una institución que se dedique a recuperar las fuentes ferroviarias del pasado, fuentes provenientes de la colaboración de la comunidad, entre otras.

En la localidad los talleres están en funcionamiento, muchos de los estudiantes que visitan el Museo tienen familiares relacionados con el trabajo ferroviario, obreros jubilados participan no solo donando objetos relacionados con su trabajo sino hablando de sus experiencias, llegan voluntariamente a conversar con la gente y también son invitados por el Museo para jornadas programadas. Esto no quiere decir que para trabajar con fuentes históricas, necesitemos contar con todos estos elementos, o que para generar una propuesta pedagógica que introduzca la práctica del trabajo del historiador necesitemos montar un museo o decididamente contar con la visita a instituciones que resguarden las fuentes (archivos, bibliotecas). La posibilidad de seleccionar fuentes, en este caso referidas al trabajo ferroviario en San Cristóbal, disponerlas en un relato, construir un conocimiento histórico por medio de explicaciones y argumentos sobre las prácticas ferroviarias, poner a disposición de los visitantes el material, fomentar la observación, la lectura, la interpretación y la interrogación forman parte de las decisiones de los docentes en fomentar las capacidades necesarias para pensar históricamente. Las investigadoras Caldo y Garcilazo cuando escriben sobre sus experiencias de explicar el oficio de historiar a niños y adolescentes plantean que cuando estos “se acercan a la historia lo que hacen es tramitar un saber ya convertido en contenido

de libro de historia” (Caldo y Garcilazo, 2016:63) la experiencia vivida por los alumnos que formaron parte de la creación del museo rompe el molde del saber acabado y plasmado en los libros, y la apuesta destinada a sostener el espacio creado como lugar no solo de visita sino de enseñanza de la historia va en el mismo sentido.

Bibliografía

- AAVV (2010). *Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola.
- Agostini, L. (2018). *La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas*. Tesis de Maestría. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Agostini, L. y Brandolini, C. (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.
- Aisenberg, B. y Alderoqui S. (1994) (comp.). *Didáctica de las Ciencias sociales II*. Buenos Aires: Paidós.
- Andújar, A., Caruso, L., Gutiérrez, F., Palermo, S., Pita, V. y Schettini, C. (2016). *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Rosario: Prohistoria.
- Badaloni, L. (2011). La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. En Dicósimo, D. y Simonassi, S. *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social* (145-159). Rosario: Prohistoria.
- Badaloni, L. (2015). Ferrocarriles e ingenieros: Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales. *H-Industri@*, 9(16), 1-12.
- Badaloni, L. (2016). Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. *Revista de historia industrial*, 63, 133-160.
- Belini, C. y Korol, J. C. (2012). *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Benedetti, A. (2002). Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998). *Realidad Económica*, 185, s.d.
- Caldo, P. y Garcilazo, R. (2016). ¿Volver a la escuela o abrir las puertas a ella? *Iber. Didáctica de las ciencias sociales, geografía e historia*, 82, 62-66.
- Cena, J. (2009). *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- Contreras, G. (2008). *La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista*. Programa de Investigación Sobre el Movimiento de la Sociedad Argentina, documento de trabajo N° 71. Recuperado de <http://www.pimsa.secyt.gov.ar/publicaciones/DT%2071.pdf>
- De Amézola, G. (2008). Esquizohistoria, La Historia que se enseña en la escuela, la que preocupa a los historiadores y una renovación posible de la historia escolar. Buenos Aires: Libros del Zorzal.
- Doyon, L. (1977). Conflictos obreros durante el régimen peronista (1946-1955). *Desarrollo Económico*, 17(67), 437-473.
- Farge, A. (1991). *La atracción del archivo*. Valencia: Alfons El Magnanim.
- Fernández, S. (comp.). (2007). *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema: Discusiones, balances y proyecciones*. Rosario: Prohistoria.
- Freire, P. (2005). *Pedagogía del oprimido*. México: Siglo XXI.
- Garriga, M. y Pappier, V. (2018). El taller. En Gorza, A. y Valobra, A. (edit.). *Género y derechos. Una propuesta para el aula de Ciencias Sociales* (35-39). La Plata: UNLP/ Ministerio de Educación.

- Horowitz, J. y Wolfson, L. (1985). Los Trabajadores Ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico*, 25(99), 421-446.
- Iramain, L. y Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistorica*, 39(e021), 1-19.
- Jensen, S. (2010). Diálogos entre la Historia Local y la Historia Reciente en Argentina. Bahía Blanca durante la última dictadura militar. *XIV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles: congreso internacional (1426-1447)*. Santiago de Compostela.
- Larroca, J. y Vidal, A. (1987). *Centenario de La Fraternidad. Rieles de Lucha 1887-20 de junio-1987. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*. Buenos Aires: La Fraternidad-Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras.
- López, J. y Waddell, E. (comp.). (2007). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumière.
- Lucita, E. (1999). *La patria en el Riel. Un siglo de Lucha de los trabajadores ferroviarios*. Buenos Aires: Del Pensamiento Nacional.
- Maestro González, P. (2001). Conocimiento histórico, enseñanza y formación del Profesorado. En: Arrondo, C. y Bembo, S. (comp.). *La formación docente en el profesorado de historia: un ámbito en conflicto (71-111)*. Rosario: Homo Sapiens.
- Mengascini, H. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria.
- Palermo, S. (2006). Elite técnica y estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910). *Estudios Sociales*, XVI(30), 9-42.
- Palermo, S. (2007). ¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917. En Bravo, M. C., Gil Lozano, F. y Pita, V. (comps.). *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX (91-121)*. Tucumán: UNT.
- Pereira, C. (1984). Historia, ¿Para qué? En AAVV. *Historia, ¿Para qué?* (9-33). México: Siglo XXI.
- Pistola, J. (2009). El ferrocarril como un eje material y simbólico en la mirada Citybellina, *H-industri@*, 5(3), 1-21.
- Reati, A. (2006). *Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Rosario: UNR.
- Regalsky, A. (2007). Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914. *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, 46, 171-203.
- Regalsky, A. y Salerno, E. (2008). En los comienzos de la empresa pública argentina: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930. *Investigaciones de Historia Económica*, 4(11), 107-136.
- Romero, J. L. (1973). Respuesta a una encuesta de Crisis. *Crisis*, 8. Recuperado de <http://www.jlromero.com.ar/publicaciones/como-se-ensena-la-historia-del-pais1973>
- Romero, J. L. (2008). El concepto de vida histórica. En Romero, J. L. *La vida histórica (13-24)*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Rougier, M. (comp.). (2013). *Estudios sobre la industria argentina 2*. Buenos Aires: Lenguaje Claro.
- Salerno, E. (2003). *Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1901-1928)*. Documentos de Trabajo N° 6, CEEED-UBA.
- Schneider, A. (2005). *Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Schvarzer, J. (1993). El proceso de privatizaciones en la Argentina. Implicaciones preliminares sobre sus efectos en la gobernabilidad del sistema. *Realidad Económica*, 120, s/d.
- Schvarzer, J. (1999). *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Buenos Aires: CISEA.

Schvarzer, J. (2007). Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Buenos Aires: UBA.

Scodeller, G. (2007). Conflictos sindicales durante los años del frondizismo en Mendoza. El caso de los trabajadores ferroviarios y del petróleo. *XI Jornadas Interescuelas/ Departamentos de Historia*. Tucumán: UNT.

Sosa Martos, A. (2014). Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Tafi Viejo (Tucumán, Argentina). *Historia Oral*, 17(1), 193-218.

Suriano, J. (1991). Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Latinoamericana Dr. Ravignani*, Tercera Serie, 4, 91-115.

Manuales consultados

AAVV (1998). *Historia de la Argentina contemporánea*. Polimodal. Buenos Aires: Santillana.

AAVV (2007). *Una Historia Para pensar. Moderna y contemporánea*. Buenos Aires: Kapelusz.

AAVV (2010). *Historia. Argentina y el mundo. La primera mitad del siglo XX*. Saberes Claves. Buenos Aires: Santillana.

AAVV (2010). *Una historia para pensar. Argentina siglo XX*. Buenos Aires: Kapelusz.

Notas

¹ Me refiero a las escuelas secundarias de la Provincia de Santa Fe, cuyo diseño curricular se encuentra disponible en <https://www.santafe.gov.ar/index.php/educacion/content/download/218364/1135170/file/Anexo%20III%20Resol%20630-14.pdf>

Al respecto se distingue: el espacio curricular Historia para el ciclo básico que abarca 1er y 2do año del secundario. Luego los espacios correspondientes al ciclo orientado donde Historia corresponde a la formación general. Más adelante, los espacios curriculares de la formación específica adonde Historia corresponde a la orientación en Ciencias Sociales y Humanidades. Con diferente carga horaria y contenidos generales se presenta como un diseño abierto, “orientador” para los docentes.

² La educación bancaria corresponde al desarrollo que Paulo Freire expuso en su libro *Pedagogía del Oprimido*. En el capítulo II el pedagogo brasileño plantea que existen tres tipos de relaciones dominantes entre educador y educando: narrativa, discursiva y disertadora (Freire, 2005:77). Entendemos que estas relaciones persisten en la actualidad en las aulas de la escuela secundaria santafesina y en las clases de historia aún predomina la narración de un pasado estático alejado a la realidad experiencial de los alumnos, discursos que carecen del esfuerzo por materializar con fuentes ese pasado lejano y poder generar en los alumnos la curiosidad por conocerlo.

³ La selección corresponde a que son los que en la escuela secundaria adonde trabajo (ESSO N° 433 Manuel Belgrano) se utilizan con frecuencia y están disponibles en la biblioteca.

⁴ Existen en internet algunos recursos educativos relacionados con el tema que nos ocupa, por ejemplo: <https://www.educ.ar/recursos/20089/la-red-ferroviaria-argentina> presenta un recorrido por las fechas que significaron la construcción y destrucción de la red ferroviaria, se presentan imágenes del aumento o disminución de la red según los periodos históricos entre fines del siglo XIX y 1914, luego la nacionalización de los ferrocarriles. Se sigue con el estado de la red en la década de 1990. Se realiza una mención al deterioro sufrido en el sistema ferroviario durante la última dictadura cívico- militar al aplicarse políticas neoliberales. No hay imágenes o textos referidos a los trabajadores, los pueblos y ciudades que formaron parte del sostenimiento de la red ferroviaria, es decir que prima un discurso técnico, operativo del objeto sin relacionarlo con los sujetos.

⁵ A partir de la práctica cotidiana en las aulas, del diálogo con colegas, de las reuniones con directivos, de la elaboración de programas y materiales para trabajar en las aulas puedo decir que son pocos los docentes que pretenden abordar contenidos de la historia argentina pos dictadura. Generalmente limitados por los tiempos escolares se excusan en que no alcanzan a terminar “lo que hay que dar” por lo que esa historia más cercana en el tiempo los alumnos la aprenderán luego. En este sentido, las problemáticas sociales de los años 90’ no suelen ser estudiadas en la materia. No se encontraron referencias en los manuales a la privatización del ferrocarril en esos años.

⁶ Las contribuciones de Natalie Zemon Davis en la década de 1970 y Joan Scott, en los años ’90 del siglo XX rompen con el binarismo de los sexos y plantean la necesidad de estudiar las experiencias de las mujeres con relación a los hombres, no por oposición, dentro de las relaciones sociales, de poder, sexuadas. En Argentina vamos a encontrarnos con investigaciones que adhieran a estos enfoques desde una historia social en perspectiva de género. Por ejemplo, Andújar, Caruso, Gutiérrez, Palermo, Pita y Schettini, 2016. En este libro los capítulos que se presentan a cargo de Laura Caruso, Silvana Palermo, Andrea Andújar y Florencia Gutiérrez narran las experiencias de los trabajadores en la

constitución de sus espacios laborales mayoritariamente masculinos durante la primera mitad del siglo XX. Serán centrales para el estudio de las huelgas ferroviarias de 1917 los aportes de Silvana Palermo, 2007.

⁷ Trabajé con las memorias del conflicto para atender a las formas de registrar las experiencias de los trabajadores y sus familias. Esto supone también poner en tensión fuentes escritas y orales.

⁸ Diario El Litoral, “Jóvenes de San Cristóbal ganaron en las Olimpíadas Nacionales de Historia”, 21 de noviembre de 2010, disponible en <https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2010/11/21/regionales/REGI-01.html>

⁹ Viviana Molina actualmente es la presidenta de la Comisión del Museo Ferroviario de San Cristóbal. Entre 2015 y 2018 compartimos con ella muchas de las actividades que el museo lleva adelante por lo que en este trabajo exponemos fragmentos de las conversaciones que hemos tenido. Agradezco enormemente la siempre cordial asistencia y predisposición de Viviana Molina y de Miriam Díaz y hago extensivo el agradecimiento al resto del equipo del Museo Ferroviario de San Cristóbal.

¹⁰ Palabras extraídas del Facebook del Museo Ferroviario de San Cristóbal https://www.facebook.com/groups/178208595674717/?epa=SEARCH_BOX

¹¹ Video disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=fFJyuBz5EQg>

¹² Relato de Viviana Molina sobre el recorrido de la visita guiada al museo, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018.

¹³ Relato de Viviana Molina sobre el recorrido de la visita guiada al museo, San Cristóbal, 30 de agosto de 2018.