

La familia ferroviaria de mediados del siglo XX. Junín, provincia de Buenos Aires.

Sagastume, Ana Leticia.

Cita:

Sagastume, Ana Leticia (2017). *La familia ferroviaria de mediados del siglo XX. Junín, provincia de Buenos Aires. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/52>

Mesa 10: Familias, infancias y ancianidad. Miradas desde la historia social.

Título: La familia ferroviaria de mediados del siglo XX. Junín, provincia de Buenos Aires.

Autora: Sagastume, Ana Leticia.

Pertenencia institucional: UNNOBA-UNLP (carrera Doctorado en Historia)

PARA PUBLICAR EN ACTAS

Introducción

Este trabajo intenta explorar cómo se construyó la representación social de “familia ferroviaria” en la ciudad de Junín, provincia de Buenos Aires, lugar donde existió uno de los centros industriales ferroviarios más importantes de Argentina, teniendo en cuenta la cantidad de operarios empleados¹, la dimensión de los talleres² y la calidad de las producciones³.

Para ello, se examinaron fuentes orales, construidas a partir de entrevistas en profundidad realizadas a trabajadores ferroviarios que ingresaron en la empresa en las décadas del cuarenta y cincuenta.⁴ Al momento de analizar el material, se tuvo en cuenta el concepto de “imaginario social” de Bronislaw Baczko, quien lo define como “un esquema colectivo de interpretación de las experiencias individuales, tan complejas como variadas, la codificación de las expectativas y esperanzas, así como la fusión, en el crisol de la memoria colectiva, de los recuerdos y de las representaciones del pasado”.⁵

A través de estos imaginarios, según el autor, un grupo social es capaz de definir su

¹ En 1948 había 2.307 operarios en Talleres Junín, lo que no incluye al personal de oficina del Departamento Mecánica, de lo cual no se tiene registro. Esta cifra se elevó durante el gobierno peronista, hasta alcanzar 3.007 empleados en 1954. En 1958, las dotaciones de talleres se habían incrementado aún más, alcanzando la cifra de 3.236 operarios. Datos obtenidos de Crocco, Aymar. “Talleres Junín. Reseña histórica, potencial alcanzado”. Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, 2010.

² Si se tiene en cuenta el Plan de Mediano Plazo de 1969, estudio comparativo realizado de la totalidad de talleres ferroviarios de Argentina, los Talleres Junín sólo eran superados en superficie cubierta y personal empleado para la actividad por los de Tafí Viejo, considerados los más importantes de Argentina

³ Para sostener esto, nos basamos, por un lado, en la percepción de los propios actores que destacan la calidad de la mano de obra y del trabajo resultante. Ver <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/cps/article/view/3600>, trabajo en el que se sugiere que la identidad ferroviaria de Junín se construyó a partir de un imaginario de excelencia. Por el otro, en datos brindados en el Plan de Mediano Plazo que califica al estado de instalaciones y maquinarias como “bueno”.

⁴ Este trabajo forma parte de un estudio más amplio que recupera las memorias de ferroviarios de Junín entre 1948 y 1993. Para preservar el vínculo de los informantes con su comunidad, los nombres de los testigos que se mencionan son pseudónimos.

⁵ Baczko, Bronislaw. *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1991, p. 3.

identidad elaborando una representación de sí mismo, marcando la distribución de los papeles y de las posiciones sociales, expresando e imponiendo creencias entre sus miembros. A su vez, estos dispositivos provocan la adhesión de los individuos a un sistema de valores, interviniendo en su interiorización, moldeando conductas, cautivando energías y conduciendo a acciones comunes.

Otro de los conceptos que se emplean para el análisis es el de “representación social”, ligado profundamente al fenómeno de los imaginarios sociales. Denise Jodelet la define como una forma de conocimiento socialmente elaborado y compartido que tiene un objetivo práctico y que concurre a la construcción de una realidad común a un conjunto social. Es, en otras palabras, un saber del sentido común que rige en la relación de los individuos con el mundo, orientando y organizando las conductas y comunicaciones sociales.⁶

Jodelet observa que, para el historiador, la representación resulta un elemento necesario de la cadena conceptual, ya que permite pensar las relaciones entre lo material y lo mental en la evolución de las sociedades. Se trata, entonces, de un saber práctico que sirve para actuar en el mundo, lo que implica que tiene un rol crucial en la vida social.

Existen algunos trabajos realizados que analizan la “familia ferroviaria”. Si bien Joël Horowitz⁷ no emplea el concepto, se acerca a la problemática al estudiar a los trabajadores ferroviarios en tanto “comunidad ocupacional”, por haber establecido una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida, de manera tal que la existencia completa fuera de éste se encontraba impregnada por sus relaciones, intereses y valores. A partir de ello, el autor indaga en cómo, desde la Unión Ferroviaria pudieron alcanzar importantes logros, entre 1920 y 1943, y transformarse en una suerte de élite dentro del movimiento obrero, con altos sueldos y buenas prestaciones sociales.

Por su parte, Laura Badaloni⁸ estudia la “familia ferroviaria” de principios del siglo XX, dando cuenta de diferentes estrategias empleadas por la empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA) para fomentar la lealtad de los trabajadores y promover lazos de

⁶ Jodelet, Denise. “Las representaciones sociales: un campo en expansión”. Jodelet, D (comp) Les representatios sociales. Universitaires de France, Presses, 1989, p. 9.

⁷ Horowitz, Joel. «Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)». *Desarrollo Económico* 25, n. 99 (diciembre de 1985): 421-446.

⁸ Badaloni, Laura. “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino” en. Dicósimo, Daniel, y Silvia Simonassi. *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011.

identificación hacia la empresa, en el marco de prácticas paternalistas. Se trata de un estudio realizado en el marco de la corriente historiográfica que se conoce como *historia de empresas*.

A diferencia de los anteriores, este trabajo, en cambio, aborda un período posterior que incluye a ferroviarios que, si bien formaron parte de la compañía inglesa Buenos Aires al Pacífico (BAP), transitaron la mayor parte de su historia de vida dentro de la empresa estatal Ferrocarril San Martín. Además, el eje está puesto en cómo y por qué los actores se apropiaron de la representación de “familia ferroviaria”, antes que en las estrategias de la empresa para identificar al personal con sus objetivos o en las prácticas sindicales de los trabajadores representados a través de una entidad gremial.

El núcleo familiar del ferroviario

Durante las décadas del cuarenta y cincuenta, el empleo ferroviario era uno de los más codiciados de la ciudad de Junín, tanto por los buenos salarios como por las condiciones laborales beneficiosas para el trabajador. Por lo tanto, ingresar en la empresa era un verdadero logro a nivel social, de acuerdo a lo que recuerda Franco: “Entrar al taller era como ganar la lotería. Era el trabajo más importante que ofrecía Junín en ese tiempo”.

Los ingresos seguros que los ferroviarios percibían les permitían convertirse en “buenos partidos”, otorgándole algunas ventajas frente a la competencia masculina, tal como rememora Dionisio: “Las mamás que tenían sus hijas casaderas veían con muy buenos ojos que ellas se casaran con un ferroviario, porque tenían un sueldo asegurado”, o Dimas: “Cuando la hija se casaba con un ferroviario, la madre lo gritaba a los cuatro vientos”. Incluso, este trabajador llegaba a competir con profesiones ampliamente prestigiadas: “Cuando yo entré, un ferroviario se cotizaba más que un doctor. Las chicas buscaban a un ferroviario, no a un doctor”.

De esta manera, contar con un empleo de ese tipo ampliaba las posibilidades del varón a la hora de lograr el favor de la dama, en un contexto en el cual formar el hogar familiar parecía una de las máximas expectativas sociales. “Gracias al ferrocarril, logré formar una familia”, cuenta Mariano, afirmación que se repite en la mayoría de los relatos. El esquema de esa familia al que el ferroviario aspiraba, contemplaba un hombre activo socialmente, a

través de su trabajo, y una mujer, en el hogar, en tareas domésticas y al cuidado de los hijos, que si percibía un salario, lo hacía para acompañar el sueldo principal. “Yo llegaba de trabajar -recuerda Tomás- veía a mi señora, y a mis hijos y con eso estaba cumplido”. En tanto, Pedro coincide con ese modelo en el que el hombre desempeñaba una actividad social a través de la labor remunerada, en tanto la mujer estaba restringida al espacio íntimo: “A mí no me importa si usted es millonaria o tiene campo. Usted viva bien y yo vivo bien. Me importa llegar a mi casa, sentarme a comer con mis hijos y tener todo lo que necesito”.

Lograr construir la casa familiar era otra de las expectativas sociales que emergieron de los relatos y, la empresa ferroviaria, fue determinante en ese sentido. “Esta casita es muy humilde –dice Tomás- pero es muy difícil que hoy un obrero tenga la posibilidad de tener una. Yo la pude hacer, con esfuerzo, con trabajo, pero pude”. “Yo me hice mi casa gracias al ferrocarril”, coincide Franco. En efecto, para consolidar la unión “eterna” del matrimonio y la familia, aparece crucial su materialización a través de una edificación, tan sólida como el proyecto, que desafía, en el mismo sentido, al tiempo y a las vicisitudes de la vida. Por la importancia que tenía este logro, casi iniciático de la familia, era una costumbre común que los compañeros ferroviarios colaboraran en la construcción del hogar. En esa instancia, el saber técnico conjunto de los integrantes de los Talleres Junín y las amistades forjadas en esa comunidad ferroviaria jugaban un rol crucial, como cuenta Renato: “Casi todos los ferroviarios tenían su casa. Muchos lo hacían porque tenían la colaboración de compañeros que eran pintores, carpinteros, albañiles, electricistas”. Esa gran aspiración del ferroviario se solía convertir en “deseo realizado”, a través de un ritual colectivo en el que participaban los compañeros, tal como evoca Pablo: “La mayoría de los ferroviarios se hacían su casa. Compraban un lotecito, la iban levantando de a poco. Cuando llegaba el techo, ahí se reunían todos. Íbamos todos a hacer la losa. Y entonces, ya podía vivir, aunque no tuviera piso. Cada tanto había una losa para hacer. Yo me hice así la casa cuando me casé”. De esta manera, tener el techo era el símbolo de la concreción del sueño de la casa propia y del inicio de la historia familiar.

Existen otros recuerdos que dan cuenta de la centralidad que ocupaba ese núcleo familiar en la vida del ferroviario. Como, por ejemplo, cuando Benjamín rememora su estadía en la cárcel, en el año 1976, como consecuencia de su participación activa en la Unión

Ferroviaria. “Una noche me vinieron a buscar –relata-, un susto para la familia, ya que yo tenía las hijas chicas. Que a uno lo saquen de la casa a las doce de la noche es muy triste. Porque uno piensa, por qué, qué delito he cometido. Pero tuvimos suerte, gracias a la familia. Porque cuando uno no tiene el apoyo de la familia está listo. Es siempre lo que te salva”. De esta manera, esa familia a la que intenta preservarse de los peligros (como aparece en la primera parte del relato), por la que el ferroviario actúa y se sacrifica, es también la que lo ampara (como se muestra al final del discurso). Puede advertirse, entonces, que constituye una representación dotada de fuertes sentidos en el plano imaginario en aquel mundo ferroviario de mediados del siglo XX.

Así como significaba un refugio ante los peligros que acechaban en el exterior, la familia era también caracterizada por la armonía de sus vínculos. Por tanto, los conflictos eran soslayados. Continuando con el relato de Benjamín, cuando este ferroviario de Vía y Obra relata el regreso a su hogar, luego de pasar algunos días preso, exalta, precisamente, el acuerdo con su esposa en momentos difíciles: “Llegué a mi casa, le dije a mi señora y a mis hijas que me habían dejado cesante del ferrocarril. Mi esposa, en lugar de reprocharme para qué me había metido en el gremio, no me dijo nada. Me dijo, bueno, vamos a seguir tirando para adelante”. En la misma línea, al hablar de su labor como delegado del gremio, el sindicalista expresa la importancia que para los integrantes de la Unión Ferroviaria tenía la familia del ferroviario, algo que podría resultar llamativo si se analizara al sindicato desde un plano exclusivamente funcional. “El que está en el gremio -plantea Benjamín- tiene que estar siempre al lado del compañero. Y a veces, no solo hay problemas de trabajo, sino de familia. Y los problemas familiares son los más difíciles de resolver”. “Problemas” y “conflictos” en contraposición a la armonía que prescribe la representación de familia para el ferroviario.

David, de La Fraternidad, también asocia el modelo familiar con una armonía que precisó resolver las diferencias para funcionar como tal, al recordar el único desacuerdo que tuvo con su esposa que, más tarde, pudo resolverse: “No quise ser inspector para no dejar de pertenecer a La Fraternidad y mi señora no estuvo de acuerdo. De las cosas que hice, nunca me dijo nada, pero sí en esa ocasión. Fue la única vez que me dijo algo. Pero después ella vio que yo tenía razón, porque un inspector no se puede jubilar a los 55 como sí me pude jubilar yo”.

El fin de un linaje

Como se ha planteado en el inicio del apartado anterior, ingresar al ferrocarril era considerado un logro a nivel social. La capacitación técnica que brindaba la Escuela de Artes y Oficios (luego Escuela Industrial “Antonio Bermejo”) favorecía el ingreso a la empresa de sus alumnos, ya que los primeros diez mejores promedios podrían entrar al ferrocarril directamente. Sin embargo, la empresa también privilegiaba el ingreso de hijos de ferroviarios, a quienes no necesariamente se les había inculcado conocimientos técnicos, pero sí valores y formas de conducta a través del núcleo familiar de origen. Puede inferirse que esto le ahorra tiempo y le facilitaba a la compañía “imprimir” toda una serie de significaciones, normas y prohibiciones hacia el novato.

En consecuencia, era común que abuelo, padre, hijo, hermanos compartieran la experiencia de trabajar o haber trabajado en el ferrocarril construyendo una suerte de “linaje ferroviario”, si se tiene en cuenta el prestigio que tenía la actividad hasta antes de la década del sesenta. De esta manera, en muchos de los casos se trataba de un ingreso a un mundo que no era completamente desconocido para el aprendiz, peón o aspirante. La vinculación con los recuerdos de la infancia propiciaba, probablemente, la ligazón afectiva del ferroviario hacia la compañía, en otras palabras, la identificación con la empresa. Dionisio lo expresa de un modo conmovedor: “A mí prácticamente me acunó el ferrocarril. Yo nací en una estación ferroviaria, Malena. Cuando uno nace en el lugar se produce un arraigo distinto. Es su pertenencia a la empresa”. Mariano cuenta una experiencia parecida: “Mi papá era ferroviario y yo nací en una casilla del ferrocarril. Es decir, yo al ferrocarril lo viví desde chiquito, dentro de mi familia, porque siendo mi papá ferroviario todos los recuerdos que tenía de su trabajo estaban vinculados a la empresa”. “Al ferrocarril lo quiero, primero porque mi papá era ferroviario”, expone David. “Lo mío es sangre fraternal⁹, mi viejo era maquinista”, declara Adolfo. “Mi papá era ferroviario, mi mamá enfermera ferroviaria, así que toda la vida ligada al ferrocarril”, recuerda Tomás.

Era, entonces, una costumbre tan común que padre e hijo pertenecieran a esa enorme

⁹ La Fraternidad es el gremio que nucleaba a los conductores de locomotora. Con la Unión Ferroviario eran los dos gremios más importantes del ferrocarril.

familia ferroviaria, que los entrevistados que habían ingresado de otro modo se sentían casi obligados, en el momento de brindar su testimonio, a fundamentar su identificación con la empresa. Como Renato que cuenta que en su familia “ferroviario no había nadie”. “El cariño por el ferrocarril lo logré viendo qué se hacía, cómo se trabajaba”, dice.

El ferroviario anterior, que llegó a tener uno de los puestos más altos en la empresa (jefe de Talleres Junín), explica que este privilegio que tenían los hijos de los trabajadores procedía de una costumbre de la época en que la empresa era de capitales británicos, antes de la nacionalización de 1948:

“Los ingleses eran muy vivos. Cuando un operario les pedía que un hijo entrara al taller, entraba siempre que él haya tenido muy buen desempeño. O sea, que ese era el mejor antecedente. No le iban a pedir ni a hacer análisis psicológico, no, no. Si no tenía medidas disciplinarias, si no había sido faltador, si no había sido enfermo consuetudinario, lo dejaban entrar. Porque, ¿sabe quién iba a cuidar al hijo? Ni el jefe, ni el supervisor: el padre. Porque, también, había otro criterio también en los padres. En cumplir. Sabía que ese hijo le iba a cumplir al pie de la letra con la disciplina, la obediencia, el trabajo.”

De esta manera, la empresa se aseguraba la transmisión de determinados valores hacia el novato (disciplina, obediencia, esfuerzo, cumplimiento) por parte del padre, los cuales habían sido enseñados incluso antes del ingreso, en el propio núcleo familiar. Al mismo tiempo, le ahorra la puesta en funcionamiento de mecanismos de control respecto del trabajo del nuevo operario. Del relato emerge también la autoridad que denotaba el padre frente al hijo en el modelo familiar de mediados del siglo XX.

Sin embargo, aquellos ferroviarios que habían partido “desde abajo” en los puestos de peones o aprendices (como era costumbre), que habían sudado siendo jóvenes y puesto a prueba su capacidad física, que habían ensuciado manos, ropas y rostro con grasa del taller, que habían logrado ascender en la escala laboral y social a partir del esfuerzo y la demostración de capacidades, al igual que sus padres y abuelos; estos ferroviarios no desearon lo mismo para sus hijos. Aun cuando gracias a las posibilidades que brindaba el ferrocarril, estos trabajadores se habían convertido en actores prestigiosos y prestigiados, por su saber técnico, por su proceder social y por sus envidiables salarios. Quizás los ferroviarios estudiados, que habían ingresado en las décadas del cuarenta y cincuenta, amparados desde una posición económica más ventajosa que sus padres, habían intentado

evitar en su descendencia los sufrimientos que implicaban partir desde la escala más baja y emplear el cuerpo juvenil como principal herramienta en el trabajo en los inicios de la carrera ferroviaria. Con sus hijos acercándose a la edad adulta en la década del sesenta y setenta, consideraron que el mejor camino que sus retoños podían emprender era el de estudiar una carrera universitaria. Cuenta orgulloso Mariano, quien ingresó como aprendiz en el año 1950 y llegó a ser una de las máximas autoridades de la línea San Martín, jefe del Departamento de Mecánica: “Gracias al ferrocarril, logré hacer de mis cinco hijos, cinco profesionales universitarios. Tengo dos hijos contadores, dos médicos, una psicóloga. Por eso, ¿cómo no voy a querer al ferrocarril si me brindó la posibilidad de mantener a mis cinco hijos cuando la Universidad no estaba aun en Junín y los tuve que mantener en La Plata?”. El relato se reitera en Dionisio: “Yo tuve tres hijos y los pude mandar a la Universidad de La Plata”. Aunque Germán no pudo lograrlo, el estudio se encontraba dentro del horizonte de expectativas para los hijos de este maquinista, lo cual era posibilitado - a su vez- por los buenos ingresos percibidos: “Yo planifiqué toda mi vida y me salió tal cual, desde que ingresé hasta que me jubilé. Me casé, tuve dos hijos y quise que estudiaran. Ninguno quiso, pero si algunos de mis hijos hubieran querido, estaba todo planificado para que lo hagan”. Del último testimonio surge también la previsibilidad que propiciaba el ferrocarril en la vida del trabajador y la seguridad que le brindaba al momento de organizar sus etapas vitales.

En esta instancia del relato, fue preciso preguntar por qué no habían favorecido un camino ferroviario para sus hijos si el ferrocarril, ligado a su propia historia de vida, les había permitido tener una vida satisfactoria. De acuerdo a Mariano:

“Usted puede pensar que cómo si yo estaba contento y estaba bien, no intenté promocionar a algunos de mis hijos para que también hicieran una carrera en el ferrocarril. No, yo tenía otro concepto, ya tenía una visión más amplia de la sociedad. Ya me daba cuenta que se necesitaban otros recursos para poder defenderse en la vida. Y esos recursos había que lograrlos a través del estudio y la profesionalización. Entonces, les inculqué a mis hijos para que se transformaran en profesionales. Y si trataban de transformarse en profesionales tenían que escaparle un poco a la empresa ferroviaria. Tenían que hacer la facultad en la carrera que les gustara, pero que se profesionalizaran. Por eso, lo intenté dentro de mis recursos para que ello ocurriera, pero siempre dentro de la base de mi economía ferroviaria.”

En tanto, Casio razona en la misma línea:

“Yo les quise dar un estudio considerando los nuevos avances y las posibilidades que brinda una carrera universitaria, los alenté para que la hicieran. Después, si recibidos de esa carrera universitaria, hubieran entrado al ferrocarril hubiera sido muy satisfactorio. Pero como tuvieron la oportunidad de entrar a empresas multinacionales, entraron. No obstante, ninguno siguió la carrera que yo pretendía.”

Más atentos a los nuevos tiempos que corrían y a las nuevas oportunidades que se les abrían a los jóvenes, estos ferroviarios resultaron el último eslabón de ese “linaje ferroviario” por el que, al menos, tres generaciones habían vivido del ferrocarril y formado parte de esa comunidad del riel. Veinte años más tarde, en la década del noventa, iban a lamentar el final, el cual se había iniciado, probablemente, cuando ellos estaban en las cúspides de sus carreras y el ferrocarril era una fuente laboral codiciada. “Soy un integrante de la generación que cerró los ferrocarriles. La culpa la tengo yo”, iba a intentar ilustrar Mariano al recordar el cierre de los talleres en los noventa y el rol histórico que tuvieron él y sus compañeros.

Paralelamente a este cambio en el orden imaginario, el perfil productivo de Junín también se transformó, ciudad que pasó de ser uno de los polos de la industria ferroviaria más importantes de la Argentina a convertirse en una localidad de comercios y servicios educativos, de salud y profesionales, ofrecidos a una vasta región de influencia.

La familia ferroviaria

Al ser uno de los centros de reparación ferroviarios más importantes de la Argentina, Talleres Junín albergaba una gran diversidad de especialidades en cuarenta y cinco secciones. Al mismo tiempo, la estructura jerárquica del centro industrial era escalonada y sumamente compleja, permitiendo ascender al ferroviario por antigüedad, por un lado, y concursos, por el otro, en los que demostraban capacidades y formación específica para el puesto. A esto hay que sumarle las actividades no vinculadas propiamente con la reparación, pero sí con el movimiento del tren: oficinas administrativas de la línea San Martín, conductores, señaleros, etc. Todo ello nos permite imaginar, en esas casi treinta hectáreas que ocupaban los Talleres, además de las oficinas administrativas dispuestas frente a él, un panorama múltiple, heterogéneo, cambiante y efervescente. “Era una

industria, o mejor dicho, varias industrias dentro de un taller”, sostiene Renato. Mariano amplía: “Siempre se habla de los talleres de Junín, pero no era solamente eso. Era un conglomerado de cosas ferroviarias, un complejo ferroviario en la ciudad. Algunas con vinculación directa con el taller y otras no tanto. Por ejemplo, estaba el Departamento Mecánica de toda la Línea San Martín, Vía y Obra, Almacenes, Tráfico”. Esa diversidad de actividades se complejizaba aún más a partir de las diferencias políticas entre los trabajadores que, en distintos momentos, llevó a enfrentamientos concretos entre ferroviarios. Así y todo, puede advertirse que la representación simbólica de “familia ferroviaria” operó con éxito entre estos trabajadores.

La existencia de esta “segunda familia”, tal como ellos mismos la definen, era justificada por un importante tiempo compartido, diario y a lo largo de toda la vida, si se tiene en cuenta que la expectativa era entrar y jubilarse en la empresa. Se trataba, entonces, de un vínculo indisoluble que, como el de aquella familia nuclear, compuesta por hijos y esposa, era “para siempre”, o más precisamente, mientras dure la existencia. En otras palabras, era una institución sólida que, en el plano imaginario, desafiaba el paso del tiempo y permitía enfrentar la incertidumbre y volubilidad propias del devenir social. “La relación entre ferroviarios era hermosa -expresa Tomás, militante de la línea rosa dentro de la Unión Ferroviaria- Era otra sociedad y otra forma de vivir. Una cosa muy especial, porque si yo te digo que entré a los 14 años, fui adolescente, fui adulto, me casé, tuve hijos... ¡Viví todo ahí! Y los compañeros míos lo mismo. Así que éramos una familia. Una familia ferroviaria”. Renato, que alcanzó el puesto más alto de Talleres y formó parte del personal de dirección, coincide en su discurso con este obrero ferroviario: “Uno estaba con el compañero casi más tiempo que con la familia. De ahí que uno llegaba a tener mucha intimidad, siempre con varones, eso sí”. En tanto, Ulises, militante de la línea verde del gremio (opositora a la de Tomás), acuerda: “Éramos como una familia, porque pasábamos mucho tiempo juntos, entrábamos a la seis de la mañana y salíamos a las dos de la tarde”.

Aun cuando existieron, a lo largo de esta historia compartida, diversos conflictos entre ferroviarios, los testigos resaltan la armonía en las relaciones de la “familia ferroviaria”, como atributo que funda y otorga sentido la representación. Mencionamos sólo algunos de los enfrentamientos que cuestionan esta idea de unión sin conflictos: las diferencias entre los “peruanos” y los “contreras” para referirse a los peronistas y antiperonistas, luego de la

caída de Perón en 1955; el asesinato de José Raúl Piva en 1972, militante de la lista verde, por parte de integrantes de la lista azul; el impedimento de volver a trabajar con el retorno de la democracia, hacia los integrantes de la lista rosa por parte de la lista verde, entre otros. Así y todo prevalecen los significados que asocian esa “familia ferroviaria” a una comunión en la que sus integrantes estarían desprovistos de diferencias, de la misma manera que en las significaciones ligadas a la *otra* familia, la nuclear, que tienden a resaltar el acuerdo. “Todo se hacía dentro de la mayor armonía, era la modalidad de trabajo de la empresa”, explica Casio. “Yo siempre pensé -dice Benjamín de la lista verde- ‘lo que discutimos dentro de la seccional [gremial] quedó adentro’. Afuera somos todos compañeros”. “Éramos todos amigos”, asiente Victorio.

Como se ha sugerido, el vigor que ejercía la representación de “familia ferroviaria” era tal, que interpelaba a sujetos de diversas jerarquías e ideologías diferentes. A continuación se intentará desentrañar algunos sentidos asociados a ella, por los cuales los sujetos se percibían como integrantes del mismo colectivo. En principio, la solidaridad en tanto comportamiento esperable para el trabajador del riel, integrante de esa comunidad ferroviaria. “El ferrocarril era como una segunda casa, de amistad y ayuda. Nos cuidábamos unos a los otros”, asegura Ulises y profundiza: “Cuando le pasaba algo a un compañero, todos intentábamos solucionar el problema”. Un ejemplo que da cuenta de este accionar solidario ha sido expuesto arriba: la colaboración de los compañeros en la construcción del hogar destinado a la familia. Tomás también relata la colecta que recibía su esposa cuando en 1976 lo dejaron cesante:

“Mi señora percibía el sueldo de ferroviario. ¿Por qué? Porque hacían colecta para mí. A ella no le faltó nunca un peso. Por eso te digo que era una familia. Fue un reconocimiento a una persona que había peleado por ellos, con equivocaciones y todo. La cuestión es que ella venía a la casa y tenía el sueldo. Había radicales, peronistas, delegados, de todo... a mí me contaba Lucero que hacían cola cuando llegaba la hora de girar la plata para mí. Por eso te digo que era una familia... Los compañeros reconocían mi conducta, no solamente la mía, sino de los demás. Porque nosotros compartíamos todo con los compañeros”.

La representación de familia ferroviaria también implicó la distribución de papeles en el interior de ella, así como conductas o comportamientos esperables en quienes ejercían esos roles. Así, se establece la obligación de transmitir o compartir los conocimientos por parte

de quien los posee, así como de tener una actitud abierta por parte de quien no los posee, generando un vínculo entre *maestros* y *aprendices* guiado exclusivamente por la búsqueda de ampliar el saber. “La forma de trabajo requiere de una amistad sincera, de no ocultar nada; especialmente conocimientos. Ni envidia porque el otro sepa más. Al contrario, aprovecharlo para aprender”, explica Renato.

En esa comunidad sumamente estratificada que era el ferrocarril y, especialmente, los talleres como centro industrial que reunía actividades diversas, el respeto hacia el personal superior era otro de los modos de comportamiento esperables y valorados. “Había un código de mucho respeto en el trato, mucho respeto hacia los superiores”, valora Dionisio, quien llegó a ser jefe de Talleres, el segundo puesto más alto. Mariano, por su parte, rememora:

“Yo siendo joven, tenía veintiún años, era jefe de personas de cuarenta, cincuenta años. Pero con un gran respeto mutuo. Se aceptaba que así fuera la cosa porque cada uno se daba cuenta de que debía ser así. No es que por ser viejo tenías que ser jefe y por ser joven, el último orejón del tarro. No, si las condiciones se daban gente joven podía ocupar puestos de jefatura. Incluso tuve amigos a mi cargo, siempre en una atmósfera de mucho respeto. Afuera podíamos jugar al fútbol, ir al cine, a bailar... Pero adentro había un escalafón y se respetaba.”

De esta manera, ese respeto se fundaba en lo que se mencionó antes: la demostración de capacidades y la posesión de algunos conocimientos requeridos por parte de quien ejercería la jefatura. Victorio, capataz de Electricidad, coincide en señalar la legitimidad de quienes llegaban al cargo de jefatura: “Antes de darle un cargo a un jefe, le tomaban exámenes. Era gente que sabía la que llegaba”. Seguidamente, el operario añade otra dimensión, que da cuenta de un respeto en el sentido inverso, de los jefes hacia los subordinados: “Tenían la condición de exigirle a la persona que iba a ser jefe buenas relaciones laborales, humanas. Y si el tipo no estaba bien formado, probaban al siguiente”. “Siempre tuve mi respeto hacia ellos”, dice Casio, refiriéndose al personal a su cargo, y continúa con emoción: “Primero, estaba la parte humana, yo siempre los respeté. Nunca suspendí a nadie, siempre los llamé a la reflexión”.

Puede inferirse, a partir de varios relatos, que el respeto que se tenía hacia el personal jerárquico no era meramente formal, sino que tenía algún grado de autenticidad. Varios jefes se emocionan al recordar que, luego de haberse retirado, sus subordinados seguían

demostrando aprecio hacia ellos. Como Renato: “El compañerismo del ferroviario es notable. Eso lo puedo ver ahora, después de veintipico de años. ¡Gente a la que le he aplicado medidas disciplinarias! Me ve ahora, me saluda...”. O Clemente: “Todo el personal era amigo mío. Tal es así que cuando yo me jubilé, todavía mi señora estaba viva, y salíamos por ahí, siempre encontrábamos alguno y le decían: ‘Señora, cuídalo a este, que este es una joyita’. Porque yo nunca jodí a nadie, nunca tuve la intención de embromar a otro. En toda mi vida suspendí uno solo”. En tanto, Casio se conmueve hasta las lágrimas al expresar el vínculo que, al momento de la entrevista, tenía con quienes habían integrado la división de Planificación y Control:

“Puedo decir que tengo amigos del ferrocarril. Pese a que a veces el jefe es el resistido dentro del grupo humano... hoy la mayor parte de los componentes de la división Planificación y Control...(silencio, intenta contener el llanto)... hacen reuniones (se quiebra y cambia el timbre de la voz), a las cuales me invitan (llora, luego tiene lugar un largo silencio). Podrás darte cuenta hasta donde llegan mis sentimientos (lo dice con la voz quebrada, luego tiene lugar otro silencio). Me consideran un amigo, no el jefe (se quiebra la voz nuevamente). Un compañero más, un amigo... (continúa hablando con la voz quebrada). A esta edad me llena de satisfacción, te das cuenta... Me tocás sentimientos...”

Además del respeto en el trato y la generosidad a la hora de compartir los conocimientos, los jefes eran valorados por el personal a su cargo en tanto eran capaces, en momento puntuales, de ponerse a trabajar a la par de ellos. “Me acuerdo de un capataz... ¡Un señor capataz! Sin decir una palabra, él nos guiaba. Nunca un grito, muy suavemente. Prácticamente, trabajaba junto a nosotros”, recuerda Benjamín. En tanto Damián coincide cuando evoca esta práctica ejercida por él, en tanto jefe: “Yo trabajaba a la par de los peones para darle ánimo, me metía de los vagones que la grúa levantaba para poder armar los rieles. Para incentivarlos... A veces no querían meterse porque tenían miedo de que se cortara un cable. Pero cuando yo me animaba, se animaban otros”. De esta manera, esa estratificación jerárquica pronunciada que mostraba el escalafón laboral era mitigada por este tipo de prácticas, las cuales se explicaban, a su vez, a partir de un tipo de tradición empresarial que consistía en que el empleado, para llegar a ser jefe, debía atravesar diversas posiciones a lo largo de su carrera laboral. En otras palabras, el jefe podía ejercer las tareas de sus subordinados porque, en otro momento de su vida laboral, había estado en

ese lugar. En ese sentido, el nuevo rol que de jefe no era arbitrario, sino que estaba fundado en un saber reconocido por sus pares.

Más allá de todos aquellos aspectos que definían la relación entre sus integrantes, esa “familia ferroviaria” también establecía un lugar en el mundo que ordenaba el accionar de cada uno. La enorme diversidad de tareas llevadas adelante, realizadas por parte de individuos con convicciones distintas, podían converger en un mismo punto a partir de la convicción de ser parte de un proyecto más vasto. Como sintetiza Pablo:

“Éramos una familia porque estábamos orgullosos de nuestro trabajo. Todos estábamos al servicio del desarrollo. Porque nosotros participábamos en el desarrollo del ferrocarril, en el transporte de gente, en el transporte de carga.”

¿Pero qué sería de una familia sin los momentos de disfrute y fiesta, espacios que permiten descomprimir las tensiones cotidianas? En la “familia ferroviaria” estas experiencias de ocio y celebración se concretaban, fundamentalmente, de dos maneras: cenas o peñas en las que el personal de determinada sección se reunía a comer en una gran mesa común; y encuentros deportivos realizados en Junín o en otras localidades de la línea San Martín.

Ulises explica la existencia de dicha “familia”, precisamente, por esos encuentros: “Se formaban peñas y se hacían fiestas periódicamente. Por eso era como una familia”. “Se compartía bien -recuerda Victorio- porque cada sección tenía su peña y cada tres o cuatro meses se reunían. Había comunidad, había familia”. “Se comía un asado, a veces llevaban una guitarra y alguno cantaba”, rememora Pablo.

Las “peñas”, entonces, eran encuentros entre varones que pertenecían a determinada sección que, sin las presiones laborales cotidianas y normas que regían las prácticas, favorecían vínculos diferentes entre compañeros a partir de la puesta en juego otros aspectos humanos: diversión, afectividad, disfrute. En esas instancias las normas y roles perdían vigencia momentáneamente, consolidando el sentido de pertenecer a una misma comunidad del riel. La estructura jerárquica del ferrocarril era dejada de lado momentáneamente para establecer relaciones más horizontales, tal como deja entrever Clemente: “Coloma, un tipo muy jodón organizaba peñas que hacíamos en el Club Junín o el Newbery. Nunca me dejaron de lado porque fuera el jefe, yo era parte de ellos”.

El personal de dirección también organizaba sus propios encuentros que, a diferencia de las peñas, tenían la particularidad de reunir a la “primera” familia, participando también esposas e hijos del ferroviario. Esto permitía consolidar la construcción de un tipo de

modelo familiar aceptado y fomentado por los directivos de la empresa, a través de sus prácticas. Renato distingue: “Cuando se era operario no era tanto la reunión con la mujer. Pero cuando ya pasaba a ser supervisor o de dirección, ya se unía más la mujer en la compañía de esa reunión, con otras personas del mismo escalafón”. Se trataba, entonces, de encuentros sociales que, estaban guiados por la búsqueda del disfrute por parte del grupo de personas que, habitualmente, destinaban su tiempo en común al trabajo. Sin embargo, parecieran no implicar una disolución completa de los roles, ya que las condiciones en que estos encuentros se llevaban adelante no permitían eludirlos del todo. Más bien, favorecían la ostentación de esos papeles: padre de familia, esposo y par de otro directivo del ferrocarril. Sin embargo, en algún sentido, propiciaban una distensión de las normas de aquella familia de origen, si se tiene en cuenta que había una inversión de los roles tradicionales de hombres y mujeres, tal como cuenta Dionisio, quien fuera jefe de Talleres Junín:

“Tuve la característica de intentar generar un grupo de trabajo ameno. Siempre tuve grupos de trabajo bastante numerosos. ¿Qué hacíamos para integrar ese grupo? Una o dos veces por mes nos reuníamos para comer juntos con la familia. Pero ese día cocinábamos los hombres. Las mujeres no trabajaban. En ese sentido se empezó a formar como una familia. Esa modalidad existía en las secciones del taller, había lo que se llamaba peñas. Ponían una pequeña cuota por mes y luego hacían un asado, se reunían todos juntos. Le ponían un nombre a esa peña, pero no participaba la familia. Y yo me interesé más para que participara la familia. Y eso facilitó mucho nuestro trabajo porque los argentinos arreglamos mucho de nuestros problemas en torno a una mesa. Se creó una gran camaradería en ese sentido, lo cual no solamente me sirvió para trabajar con mi gente, sino para encarar los problemas más agudos.”

A partir del testimonio de Dionisio, puede observarse, entonces, que esos espacios destinados al ocio que, en apariencia, resultaban un desvío de los objetivos de la empresa, eran funcionales a ella. De esta manera, la construcción simbólica de “familia ferroviaria” operó exitosamente, a partir de estos momentos, identificando al personal con los objetivos del ferrocarril.

A su vez, los encuentros deportivos ocasionales, organizados en el tiempo del ocio del trabajador, permitían poner en juego otros aspectos humanos que eran dejados de lado en el vínculo estrictamente laboral. De esta manera el ferrocarril atravesaba íntegramente la

vida del individuo, en sus obligaciones y momentos destinados al descanso. Adicionalmente, estos encuentros propiciaban la vinculación con personal de otras áreas. Tomás así lo explica: “Por ejemplo, yo tenía quince años, el de Montaje también. Entonces organizábamos un partido de fútbol, de básquet, de lo que sea. Y se generaba una relación más fluida”. Estas competencias, en principio informales, daban lugar a campeonatos con un carácter más formal que permitían ampliar aún más la magnitud de esa “familia ferroviaria” conectando a los ferroviarios de Junín con los de otras ciudades, tal como explica Mariano:

“Había grupos deportivos y competencias en todos lados. Venían grupos de fútbol, de básquet, de tenis a Junín. Y después íbamos nosotros y jugábamos en otros lugares. Yo te diría que por eso se puede hablar de una familia ferroviaria con cierto grado de integración.”

Conclusiones

La representación social de “familia ferroviaria” les permitió a los ferroviarios de Junín ordenar toda una serie de experiencias individuales, definiendo valores comunes, expectativas y modos de comportamiento esperables. Al mismo tiempo, permitió establecer y legitimar algunos roles dentro del colectivo, en la medida en que definió las prácticas adecuadas para dichos papeles.

Como en la familia de origen del trabajador, el vínculo con esta comunidad era percibido como permanente y mantenido cotidianamente a lo largo de la vida, ya que el ferroviario tenía la expectativa de ingresar y jubilarse en la empresa. De esta manera, las relaciones amorosas, de amistad entre compañeros, también eran experimentadas como indisolubles.

Aun cuando diferentes acontecimientos históricos y memorias ferroviarias dan cuenta de enfrentamientos y conflictos entre trabajadores, en el plano imaginario prevalece el atributo de *armonía* para definir y explicar los modos de vinculación dentro de esa familia ferroviaria, como ocurre con la representación de origen de la cual procede el material simbólico. Esa armonía estaba vinculada con un trato esperable entre jefes y subordinados, el cual debía ser respetuoso entre ambas partes. Además, a partir de este vínculo asimétrico debía favorecerse un intercambio entre maestros y aprendices (los jefes y el personal a cargo), de manera tal que los primeros estaban obligados a transmitir sus saberes, mientras

los segundos debían estar abiertos a recibir la enseñanza. Estos roles definidos se acercaban al modelo de familia tradicional, que establecía unos progenitores responsables de la transmisión de conocimientos (relacionados con conductas y valores) y unos hijos obligados al respeto y a la adquisición de dichos saberes.

Colaborar con los objetivos y problemáticas del resto de compañeros que integran esa *segunda* familia era otro de los atributos que definían el “ser” ferroviario y, en la misma línea que se ha planteado, también podrían relacionarse con las características que definen a la familia de origen. En suma, puede advertirse que el sistema simbólico en el que se basa la representación social de “familia ferroviaria” tomó sus materiales de aquella *primera* familia, que ya era una significación social ampliamente extendida y legitimada. Probablemente, esto puede explicar parte de su éxito, en tanto representación que integra el universo de significaciones que corresponden al imaginario social de la época estudiada.