

## **Estación Patricios, Empalme de la resistencia**

### **Autores:**

Dra. Mabel Hayes.<sup>1</sup>

Lic. Inés Hayes.<sup>2</sup>

Miguel A. Domínguez.<sup>3</sup>

Alejandra Arosteguy<sup>4</sup>

Lic. Juan M. Diez Tetamanti.<sup>5</sup>

### **Introducción:**

El presente trabajo forma parte de una intención en conjunto entre los realizadores del Documental “Estación Patricios”, agentes sociales locales de la localidad de Patricios, e integrantes del campo de la investigación social.

El trabajo en coparticipación no solamente se ajusta a una construcción en conjunto, sino que forma parte de una propuesta dual que se inicia en la elaboración del documental “Estación Patricios”. A partir de allí, se intenta establecer un marco de referencia entre el arte, la creación, la documentación, y la ciencia social y territorial.

En síntesis, lo que sigue es un intento de unión de criterios, de miradas y análisis sobre conflictos y formas sociales vinculadas a la actividad ferroviaria y su impacto en el territorio. Todo ajustado a una reflexión local que otorga inducción.

Entendemos al territorio como una construcción social, en constante cambio, transformación y resignificación. Del mismo modo, en este trabajo se intentan construir las miradas desde diferentes acciones y disciplinas que observan y analizan, con el objetivo, una cuestión central: la de la exclusión social, la integración territorial y la resistencia.

Debemos recalcar la dupla en la que se enmarca este trabajo, en unión íntima con el video documental “Estación Patricios”, que es en definitiva quien le otorga fuerza, lo hace didáctico e intenta popularizarlo.

### **El empalme, acción y resistencia.**

El trazado de las vías ferroviarias en la Argentina, no sólo ha implicado una estructuración compleja del territorio en relación a nodos, terminales y transferencias de personas y mercaderías. El trazado ferroviario, la industria ferroviaria nacional y las instituciones vinculadas a esta actividad, han sellado un relevante marco de referencia social vinculado a la defensa de los derechos laborales, la integración / desintegración

---

1 Coordinadora del grupo de Teatro de Patricios. [bichofeo@speedy.com.ar](mailto:bichofeo@speedy.com.ar)

2 Licenciada en Comunicación Social. Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la UNLP. [inihayes@yahoo.com](mailto:inihayes@yahoo.com)

3 Comunicador Audiovisual. Facultad de Bellas Artes de la Universidad Nacional de La Plata. La Vía Producciones. Grupo de Teatro Comunitario "Patricios Unido de Pie". Patricios. [madnsu@hotmail.com](mailto:madnsu@hotmail.com)

4 Directora de grupo de teatro “Patricios Unidos de Pie” y “Los Cruzavías”. Actriz. Dirección Escénica CELCIT. Diplomada en Pedagogía tetatral.

5 Licenciado en Geografía. Universidad Nacional de Mar del Plata. Grupo de Estudios de Ordenación del Territorio. Becario CONICET. Asociación de Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos. [jmdiezte@yahoo.com.ar](mailto:jmdiezte@yahoo.com.ar)

socio-territorial nacional, y un modelo industrial nacional.

Tangencialmente, la memoria social ligada a la actividad ferroviaria suele asociar a este medio de transporte con periodos benefactores económicos. De esta forma, podemos decir que la estructura concreta se halla vinculada con el desarrollo de la construcción de la identidad de inserción social, fuertemente arraigada en el territorio, el trabajo y el bienestar, y apoyada por un pasado ideal (o real) que se relea como justo socialmente, y aparentemente anterior a las políticas deconstructoras de los bienestares otorgados por el modelo de Estado benefactor (Diez Tetamanti. 2003).

No obstante ello, a partir de quienes participaron activamente en organizaciones ferroviarias, el pasado se configura de modo conflictivo. Las permanentes reivindicaciones laborales, las huelgas, la defensa de espacios de trabajo, y la resistencia a reestructuraciones operativas y funcionales implantadas desde múltiples periodos de gobierno, han marcado con vigor la historia ferroviaria argentina.

En la localidad rural de Patricios, 743 habitantes, (DPE: 2004) la memoria recuerda un pasado repleto de agentes activos sociales y económicos que inician sus actividades en 1907. A partir del trazado de las vías de la Compañía General de Buenos Aires (en adelante “Compañía”), de capitales franceses, el sector centro de la provincia de Buenos Aires incorpora un ferrocarril de trocha angosta (1000 mm.). De esta forma, la Compañía entraría en competencia de espacio territorial e hinterland con el Ferrocarril Oeste (Británico), el Ferrocarril Midland (Británico) y el Ferrocarril del Sud (Británico). La Ley Nacional 2793 de Ferrocarriles adjudicaba el derecho de construcción a la empresa que tuviera con anterioridad la concesión. De esta manera, las concesiones con menor capital y apoyo gubernamental –dentro de la cual se encontraba la Compañía– deberían ceder posibilidades de extensión territorial de la traza a las empresas preexistentes. Así, tanto la Compañía, como el FC Midland y el FC Provincial de Buenos Aires se verían impedidos de ampliarse, para ser finalmente condicionados ante los intereses de las compañías Británicas con más influencias en la economía y la política nacional.

Finalmente, la Compañía funcionaría con tres ramales principales (transporte de cargas y pasajeros): Estación Buenos Aires – Patricios – V. de La Plaza; Estación Buenos Aires – Patricios – General Villegas; Estación Buenos Aires – La Plata; y Estación Buenos Aires – Pergamino - Vedia.

El periodo posterior a 1946, –durante el primer gobierno de Perón– año en el que se nacionalizan los ferrocarriles privados, marca el hito inicial de un gradual traspaso de esta línea a lo que finalmente se denominaría como Ferrocarril Nacional General Belgrano. Se conforma así, un nuevo sistema ferroviario nacional, en el que la competencia entre líneas y compañías desaparece para integrar un complejo sistémico administrado –inicialmente– por el Estado Nacional a través de la Empresa Nacional de Transportes.

Las posteriores décadas desde 1960 hasta 1990, se caracterizaron por generar un ajuste en la estructura y funcionalidad del transporte. Podemos citar a partir de Silvestre Damus tres reformas / reestructuraciones respecto del sistema ferroviario: “el llamado “PLAN LARKIN”<sup>6</sup>, del año 1961; el “PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO”, del Consejo Nacional de Desarrollo, concebido como capítulo especial del Plan Nacional de

<sup>6</sup> Esta comisión, encabezada por un general estadounidense del mismo nombre, consideraba innecesarias un 40% del total de la red ferroviaria que por entonces alcanzaba los 45.000 km. La política norteamericana pretendía beneficiarse con la adquisición de partes del ferrocarril, y estimular la construcción de caminos y el crecimiento de su propia industria automotriz en el marco del plan de incentivo al capital extranjero impulsado por el presidente Frondizi.

Desarrollo, 1965-1969, publicado en abril de 1965 y un último "PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS", alternativo al anterior, elaborado por el Consejo Nacional de Desarrollo, técnicos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino" (Damus; S: 1966). De los tres mencionados, el plan quizás con mayor impacto socio-territorial es el Larkin. Este Plan, según FIEL (1998) "recomendaba entre otras medidas el levantamiento de 14.000 kilómetros de vías por tener los mismos una demanda insuficiente y existir otras alternativas modales". Este proceso conocido posteriormente como "motorización" –dado el impulso otorgado a la construcción de caminos y fabricación de vehículos automotores- produjo un cambio tajante para el ferrocarril cambiándose el manejo de los sistemas de transporte terrestre a manos del complejo automotriz (Alonso; L 1992).

El Plan Larkin, de gran impacto territorial no completó el asfaltado de caminos que fueron reemplazando al ferrocarril. Numerosas líneas quedaron aisladas por extensos caminos de tierra que quedan intransitables en épocas de lluvia, generando deducibles problemas concretos de abastecimiento y transferencia. Este plan a largo plazo, no cesa conjuntamente al gobierno de Frondizi, sino que continuó siendo aplicado durante el período de facto 1976 –1983 y, entre 1989 y 2001, paralelamente a la toma de posesión paulatina de los servicios, por parte de empresas administradoras privadas.

En este marco, la localidad de Patricios se incluye como un referente con identidad de suma importancia en lo relacionado con la lucha sindical y social. Recuperar el testimonio de los actores de la resistencia se constituye como una forma para estructurar los modos de diseño territoriales actuales en la Argentina.

La referencia de la acción social en Patricios, es significativa al momento de extrapolar el conflicto cíclico en el ámbito nacional. Las estrategias de resistencia, y subsistencia se plasman en el testimonio y el territorio local como forma de representación de un modelo de unidad y solidaridad desde la clase trabajadora.

La recurrencia del discurso social local en Patricios, que rememora un pasado con dinamismo social asociado a la actividad ferroviaria confluyen en el concepto de *edad dorada*. La *edad dorada* refiere a que "frente a las transformaciones que alteran las relaciones sociales y económicas... ..los planos, las perspectivas del paisaje, las topografías naturales, la cultura suele elaborar estrategias simbólicas y de representación..." (Sarlo; B. 2000). Esto, convertido en tópico ha merecido el nombre de "*edad dorada*". En Patricios, la *edad dorada* se presenta como memoria del conflicto, de la acción, de la subsistencia y lucha. De esta forma, la memoria recuerda dinamismo, integración, solidaridad, estrategias y resistencia. El relato local se alimenta del pasado y (re)construye una nueva dinámica que, además de vincularse con las actuales tareas productivas locales, (re)vive activamente el pasado a través de la representación y la producción artística.

De este modo, la sociedad local ha creado el grupo de teatro comunitario "Patricios Unido de Pie", en donde a partir de la creación colectiva *Nuestros Recuerdos*<sup>7</sup> se rescatan escenas vivenciadas de fundación y dinámica social de la localidad, íntimamente vinculada al ferrocarril. En donde la memoria de la inclusión territorial y la cohesión social se activa y resiste, al tiempo que en conjunto precipita nuevas y

---

7 Nuestros Recuerdos es obra teatral generada a partir de una creación colectiva de los vecinos actores de la localidad de Patricios, en sus orígenes en el año 2003 participaron 30 personas; actualmente ya suman 50. La obra cuenta la historia de los grupos migratorios que dieron origen a Patricios, italianos, gallegos, franceses, criollos, la importancia del tren en sus vidas, la tristeza por la pérdida de la identidad y el arraigo funcional, la fuente de trabajo, la recuperación de la esperanza y el espíritu de resistencia.

concretas acciones de desarrollo local como el reclamo de accesos asfaltados, la realización de eventos artísticos y culturales, y la defensa militante por una real inclusión de las localidades rurales dentro del sistema socio-territorial nacional.

Así, la localidad de Patricios reforma su condición de empalme ferroviario y su relevancia operativa en la comunicación e integración territorial. La preeminencia se reconfigura en un empalme de acciones locales y regionales que resisten al cambio creando, al tiempo que se involucran en la vida local nuevas formas de inclusión endógenas y expansivas.

El conflicto, la resistencia y la reconfiguración social actual local de Patricios, de modo sistemático, ha quedado moldeado y documentado en el documental que completa, sintetiza y nutre a este trabajo: *Estación Patricios*.

*Estación Patricios*, nace del compromiso de comunicar -a través del formato documental- la lucha de un pueblo por mantener sus fuentes de trabajo. A través de entrevistas en profundidad a ex ferroviarios, hijas de ferroviarios y mujeres de trabajadores del ferrocarril; así como al investigador Juan Carlos Cena y al historiador y periodista Osvaldo Bayer, se intenta mostrar cómo la clase trabajadora se fue organizando desde principios del siglo XX para conseguir sus derechos básicos, y cómo se fue deteriorando la actividad ferroviaria hasta desencadenar en el cierre y la clausura de la mayoría de los ramales del interior del país.

El documental se centra en el caso de Patricios, pueblo que nació a la vera del ferrocarril en 1907. Patricios pertenece al Partido de Nueve de Julio, provincia de Buenos Aires y nació gracias al tendido de vías por las que llegaban los trenes de la Compañía General Buenos Aires. En 1927, según lo recuerda Raúl Alberca -maquinista jubilado y encargado del Museo Ferroviario- el pueblo estaba casi formado: “había dos estaciones de servicio, un hotel, un cine, muchos almacenes y dos gremios pujantes: La Fraternidad y la Unión Ferroviaria”.

Durante los dos gobiernos peronistas (1946-1955), en la estación y en los talleres, en los que se reparaban las locomotoras, trabajaban 49 equipos de maquinistas y foguistas. Sin embargo, aquella época de apogeo se vio interrumpida por la llegada de la autoproclamada “Revolución Libertadora” que permitió que el Fondo Monetario Internacional ingresara a nuestro país y sugiriera la venta o concesión de los ferrocarriles bajo la justificación de que éstos daban pérdidas.

En la década del '70 se despidieron y desaparecieron miles de trabajadores y, en 1977 Patricios vio pasar el último vagón. De seis mil habitantes quedaron setecientos. Familias enteras fueron desarraigadas y desmembradas. La sombra de la desocupación oscureció repentinamente al pueblo, se cerraron comercios y hoteles; mientras que el cine, testigo de niños que se hicieron adolescentes y de adolescentes que se convirtieron en adultos, levantó sus butacas y guardó el proyector. Las calles de tierra y los alrededores de la estación, antes transitadas a toda hora, quedaron vacías.

Sin embargo, pese a que ésta fue la historia, los trabajadores –como lo demuestra *Estación Patricios*- nunca se resignaron a este destino. Durante la presidencia de Frondizi, cuando estaba por implementarse el Plan Larkin los trabajadores ferroviarios de todo el país llevaron adelante una huelga que duró 41 días. Fue a fines de 1961.

Patricios, como lo cuenta el vecino Raúl Alberca y lo confirman las vecinas Nilda Katcof y Nelly Alberca, quedó vacío de hombres. Sólo quedaron las mujeres y los chicos porque los trabajadores se escondieron en campos vecinos para que no los obligaran a ir a trabajar. Querían respetar la huelga, luchaban en contra de los despidos y la reducción de personal.

A mediados de 1961, Frondizi lanzó el decreto 4061/61 que congelaba el déficit ferroviario, condicionaba los aumentos salariales a aumentos de tarifas, suprimía 14.000 km de vías, ramales e instalaciones y patrocinaba la privatización de servicios y entrega de los talleres de la estatal Empresa Ferroviaria del Estado Argentino –EFEA–. El régimen laboral sería modificado y miles de trabajadores quedarían en la calle. La supervisión del proyecto quedaría a cargo de la *Comisión Larkin*, integrada por expertos norteamericanos.

En octubre de 1961, más de 200 mil ferroviarios se sumaron a la huelga en todo el país. Con la misma fuerza con la que los trabajadores se unieron para la lucha, el Estado usó toda su maquinaria para romper la huelga. Según cuenta Raúl Alberca, “a muchos compañeros les ofrecían dinero para que se reintegraran a trabajar”. En esos días el gobierno le ofrecía a los maquinistas y foguistas dinero adicional por trabajar durante la huelga. Se obligaba a los trabajadores a presentarse a trabajar o de lo contrario, quedar detenidos por la policía. Según se relata en las entrevistas, durante la huelga llegó a despacharse hacia Patricios, un tren con militares para obligar a los hombres a trabajar.

Frondizi ofrecía pagar 5 mil pesos por retiro voluntario por cada año de servicio, además de facilidad para conseguir viviendas con créditos. “Lamentablemente el que no tenía capacidad de lucha se fue sumando a esto y muchos aceptaron las indemnizaciones y los retiros voluntarios”, se entristece Raúl Alberca.

Sin embargo, frente a la política de Estado, la sociedad civil también apoyaba a los trabajadores. Los comerciantes ofrecían mercaderías y los cines, sus recaudaciones para el fondo de huelga.

Si bien la batalla fue perdida por los trabajadores, ya que 54 mil ferroviarios fueron desplazados y muchos talleres se cerraron, los días de huelga demostraron la organización y la solidaridad que puede alcanzar un pueblo, cuando lucha por algo que le pertenece. La participación de las mujeres fue también de un valor incalculable porque fueron quienes sostuvieron a los hombres llevándoles comida y cuidando sus hogares e hijos. Juan Carlos Cena relata en el documental que las mujeres de Laguna Paiva, llegaron a desnudarse, y con su ropa hicieron antorchas con las que prendieron fuego un tren con militares y policías mandado por el gobierno.

### **Conclusión:**

La conclusión no es estricta, dada la dualidad de la producción de este trabajo. Es necesario, como hemos remarcado en la introducción, asistir el video documental, donde lo local se impone como referencia al conflicto.

No obstante, lo sindical, lo microsocioal y la acción se entremezclan en el ejercicio de la construcción de un territorio. Las reformas estructurales territoriales, ejecutadas a partir de reestructuraciones en el sistema de transporte a desde el Estado, no solamente deben observarse desde el plano global, sino que lo micro, lo estricto en el seno de la dinámica social nos hace evidente el impacto del cambio.

Hemos intentado misturar, intercalar, una serie de acciones oficiales con el sentimiento y la acción local. La experiencia de Patricios nos relata y nos da cuenta del esfuerzo y el compromiso de la resistencia de mujeres y hombres ante el desmembramiento forzado de la sociedad.

Patricios no solamente relata, además tiene el valor de conservar y crear. El relato está en la memoria que se propaga. La propagación se efectúa en la conservación de los elementos que fueron parte de una función socioeconómica. La función se resignifica en el arte y la militancia, en la esperanza actual que lucha se pone en escena y revive.

El empalme que bifurcaba vías a partir de la Estación Patricios, ya no une pueblos a través de una empresa ferroviaria. El Estado, mediante sucesivos gobiernos decidió retirar esa funcionalidad en el territorio. Por tiempos quedó el despojo, el destierro y la exclusión. El recuerdo reconstruyó la función del tren. La función de unir, de “sentirse parte”. El recuerdo obstinado en dignidad se convirtió en muestra a través del teatro comunitario de Patricios. La muestra, la escena, la participación renovada de los vecinos de Patricios refuncionaliza actualmente la dinámica social local. Regenera una cuota de la dignidad social extirpada. Une, anima y contagia a otros territorios. Se opone y propone.

En definitiva, el recuerdo de la pérdida del ferrocarril en Patricios, funciona hoy, como agente de innovación y motorización de la acción social.

Ficha Técnica *Estación Patricios*

**DIRECTOR:** Miguel Angel Domínguez

**PRODUCCIÓN, INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA:** Inés Hayes, María José Sánchez

**IDEA:** María José Sánchez, Inés Hayes y Miguel Angel Domínguez

**DIRECTOR DE FOTOGRAFÍA Y CÁMARA:** Miguel Angel Domínguez  
Patricios, 2006

### **Bibliografía:**

- Alonso, Luis, "Privatización del transporte y modelos sociales futuros", Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1992.
- Diez Tetamanti, Juan Manuel. "Ensayo sobre la significación simbólica de la rehabilitación del espacio estatal como reconstrucción del imaginario Nacional y herramienta de Progreso" (el caso de los ferrocarriles). En Revista Margen. [en línea] <http://www.margen.org> N° 33. Año 2004.
- DPE Dirección Provincial de Estadística. Cuadernos de Estadísticas Sectoriales Bonaerenses. "Población por localidad. Censo 2001". La Plata. 2004.
- FIEL. Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. "Regulación de la competencia y de los servicios públicos." . Ed. Fiel. Buenos Aires. 1998.
- Sarlo B. "Una Mirada periférica". Ed. ?. Buenos Aires. Año 2000.
- Silvestre Damus "La Planeacion Ferroviaria en la Republica Argentina" *Desarrollo Económico*, Vol. 5, No. 20 (Ene. - Mar., 1966), pp. 511-522