



## CUADERNOS DEL MONAREFA

### Nº 5 MUJERES FERROVIARIAS

Por Juan Carlos Cena \*

Presentación: Elena Luz González Bazán \*\*

15 de septiembre del 2020



## Presentación

# MUJERES FERROVIARIAS...

El papel de la mujer en el Movimiento obrero, desde su creación, organización y trabajo, parece que es ignorado o se trata de relegar.

Como si la historia pudiera reescribirse desde espacios acotados a la participación del hombre como esencia de la lucha y también de la no pelea, las mujeres quedan siempre en un segundo plano. En la actualidad, el sindicato de La Fraternidad no acepta que las mujeres sean conductoras.

No tienen relevancia muchos de los problemas como los que en la actualidad se determinan como los derechos de la mujer... la realidad de su participación en la creación, organización y lucha de este Movimiento obrero argentino es más imponente y merece libros de recreación.

Estas mujeres son herederas de aquellas que se jugaron la vida por la Independencia en el continente, que montaron un caballo, que empuñaron armas y sacrificaron familias, hijos, padres, afectos y amores, todo por la libertad.

El hombre siempre tendrá como objetivo de vida la libertad, en tal sentido, no dudará en combatir, batallar y luchar por ella. Le dedicará ingentes momentos de su existencia por la emancipación, ser

soberanos, libres, dignos, porque aquellos pueblos que no luchan por esos ideales, no merecen llamarse pueblo...

En esta historia, a nivel mundial, que podemos observar a partir de los textos y las imágenes, retratan mujeres de trabajo y de ideas, en nuestro país el machismo ha jugado en contra... y eso es evidente.

Las mujeres ferroviarias, que pinta el trabajo de Juan Carlos Cena, es de un valor inestimable porque nos acercan al coraje de muchas de ellas que no todas estaban enroladas en algún partido político, simplemente eran trabajadoras que sufrieron la injusticia cuando soportaron la persecución a sus compañeros y amigos, como fue el caso de Violeta Fiumara... o la militancia por salarios justos y un trabajo digno como el de Graciela Torres Bonaldi. O el caso de las mujeres de Laguna Paiva, Mechita, entre otras localidades, que se opusieron con un valor impensado a los bastonazos, golpes y represión de las fuerzas del orden y las agachadas de los rompehuelgas o krumiros.

Por ello, el papel de las mujeres en la historia, no solo de nuestro país, sino del continente americano y del mundo, merece tiempos e investigaciones inmensas que retraten esas hazañas honrosas.

Las mujeres le mostraron a la humanidad que su debilidad se transforma en fortaleza cuando está en riesgo la libertad. Que son capaces de sacrificarse por esa libertad cuando está asediada, como las mujeres que se unieron a los ejércitos de Espartaco buscando el aire fresco de una vida vivible y cuando fueron derrotados, ante el avance de nuevos tiempos de esclavitud, sacrificaron sus vidas y de sus hijos para buscar la emancipación en el territorio de la eternidad...

O las mujeres de Laguna Paiva o de Mechita o tantas otras que utilizaron sus ropas para quemar el tren donde venían los representantes de quienes iban a esclavizar sus vidas...

O aquellas que durante el proceso independentista, en nuestro continente oprimido, no dudaron en ser correos, mensajeras, luchadoras por sus ideales de liberación y arriesgaron sus vidas y muchas, pero miles, encontraron la muerte y, antes, los peores oprobios.

O quizás, el sacrificio de perder sus hijos por la emancipación como fue Juana Azurduy y tantas más.

O arriesgarse a todo ante la cobardía de los hombres y luchar hasta el final por lograr su independencia... en el caso de las mujeres Cochabambinas.

O en caso de las mujeres salteñas, jujeñas o tucumanas que jugaron sus existencias y lo hicieron con valor y decisión, al lado de hombres como Martín Miguel de Güemes o bien sirviendo a los ejércitos belgranianos y/o sanmartinianos, porque supieron introducirse en las filas enemigas y pasar información, como espías, cocineras, mensajeras o vendedoras... todo valió y todo fue un enorme riesgo para su integridad física... pero estaban convencidas que la autonomía, la emancipación se logra jugándose por los ideales, su convicción de ser libres...

O aquellas mujeres como Vicente Aguino o Eguino que montó en su casona un arsenal clandestino y junto a sus compañeras se transformaron en las hacedoras de buscar la libertad y servir por la causa de la independencia de estos vastos territorios... todo sufrieron, pero nada las amilanó... siguieron su camino para ser libres... el anhelo

más maravilloso que buscó y busca la raza humana para vivir una existencia digna.

O en el caso de las mujeres malvinenses, la única guerra que se libró en el siglo XX, ellas, no dudaron en estar en el frente de batalla para curar, ayudar y mitigar dolores de los soldados argentinos.

Ante la realidad actual, son miles las mujeres que en el área de salud juegan su destino a cada minuto, a cada hora... sin desfallecer...

Son miles las mujeres que debiéramos nombrar, homenajear... imposible por la extensión... por ello, en estos ejemplos, reconocer y recordar a todas.

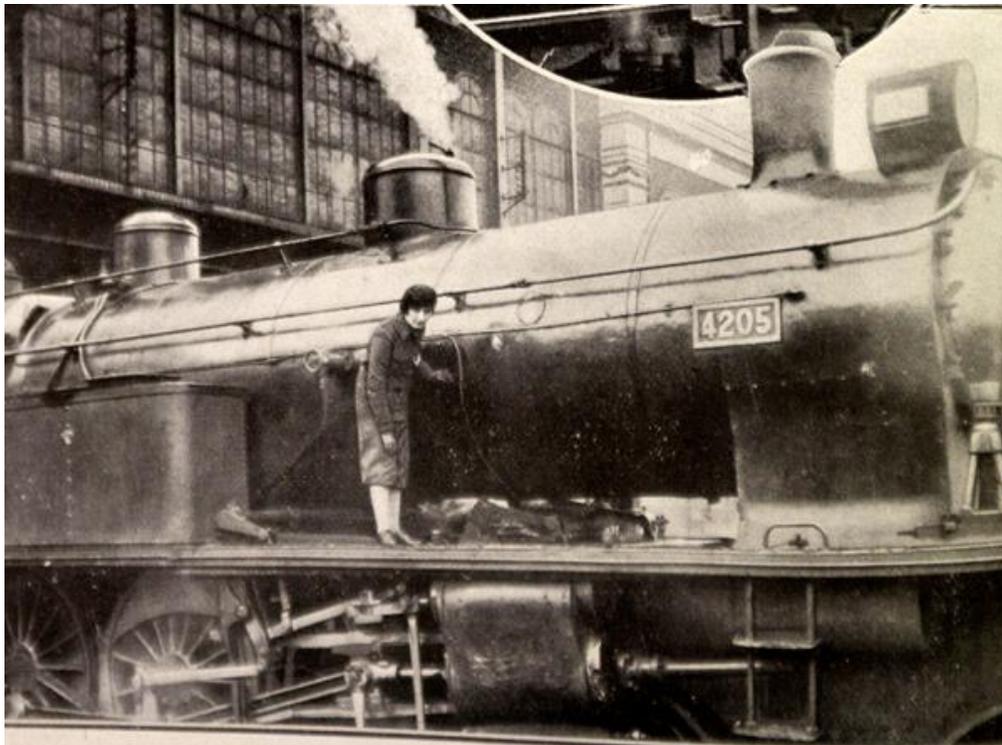
Las mujeres marcaron un camino junto al hombre... es lo que se debe resaltar... cada uno tiene sus características personales respetables, pero la vocación por ser libres, independientes, dignos y admirables por sus ideas... esos valores son de los dos...



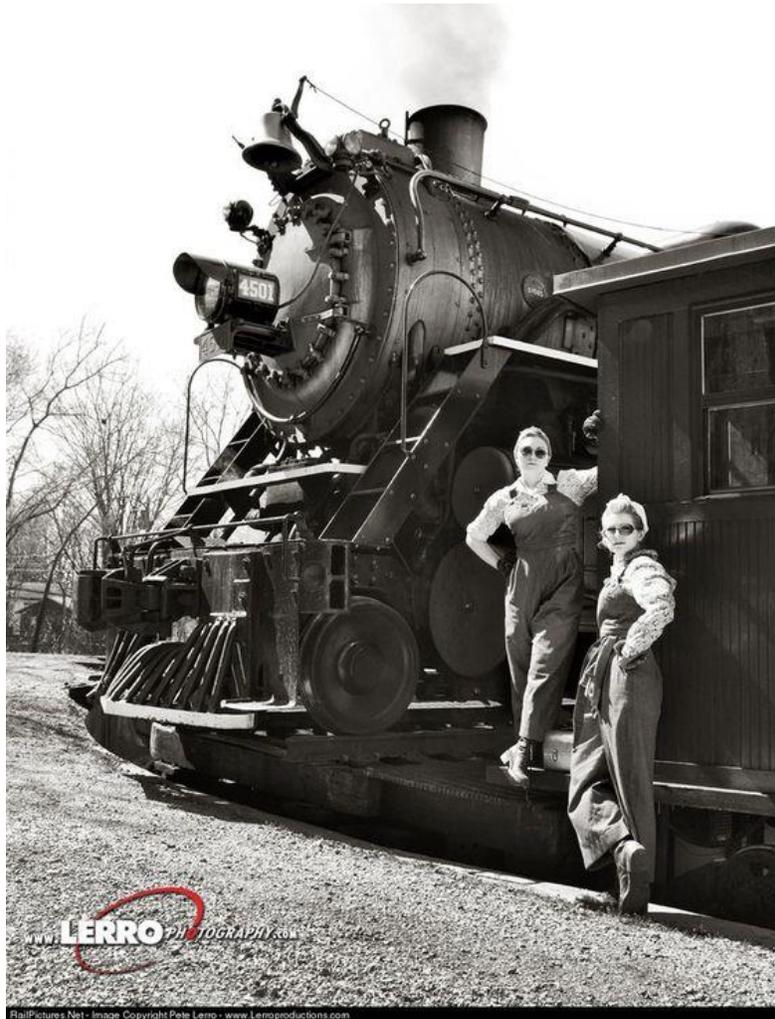
## Homenaje a la primera mujer maquinista



## Revisando la locomotora antes de partir



## Ferrovias en la mesa giratoria



## Observando las vías antes de partir



## Ferroviaria conductora

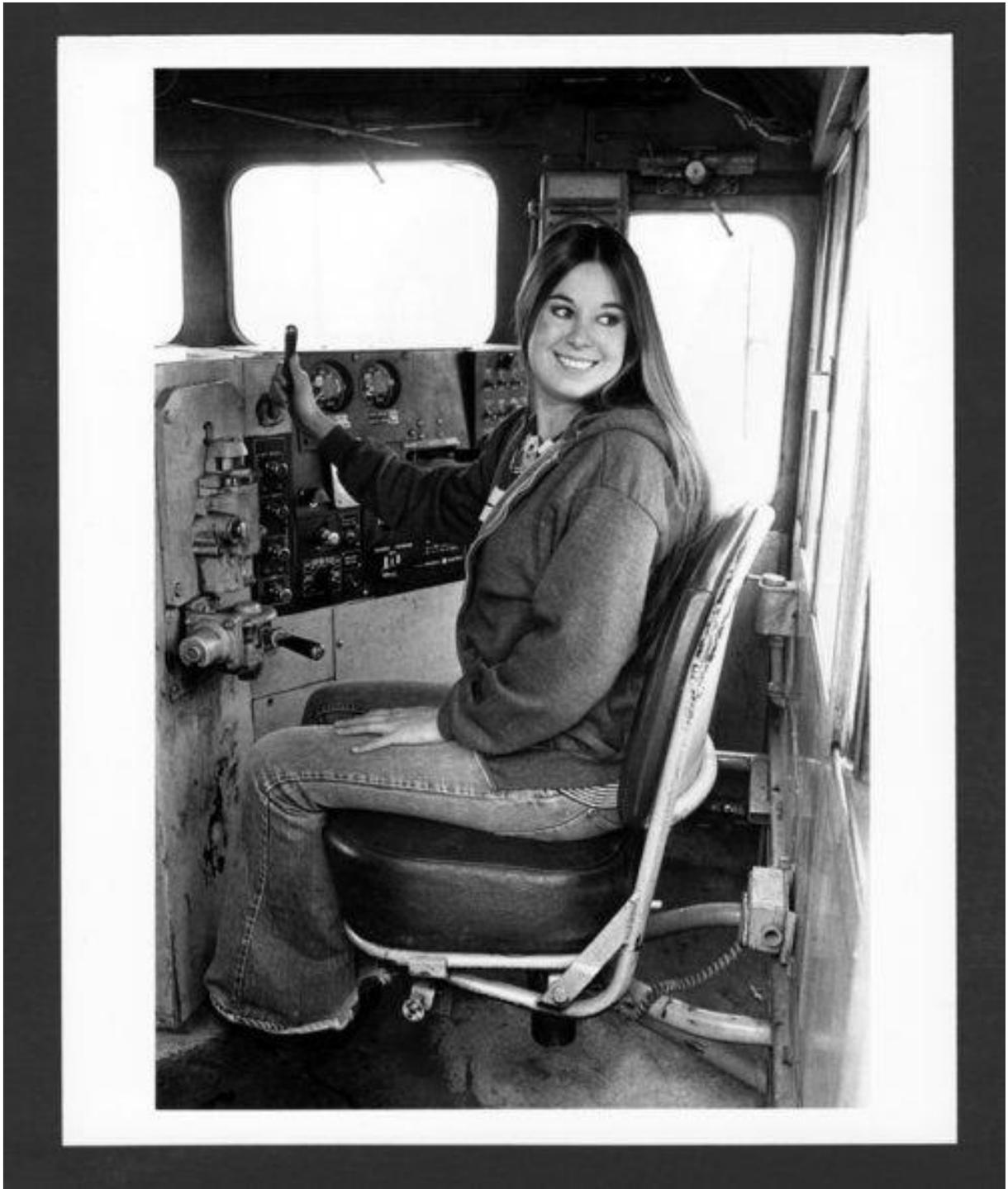


## Mujer ferroviaria musulmana recibiendo instrucciones de manejo



## Ferrovias conduciendo





## Maquinista de locomotora a vapor

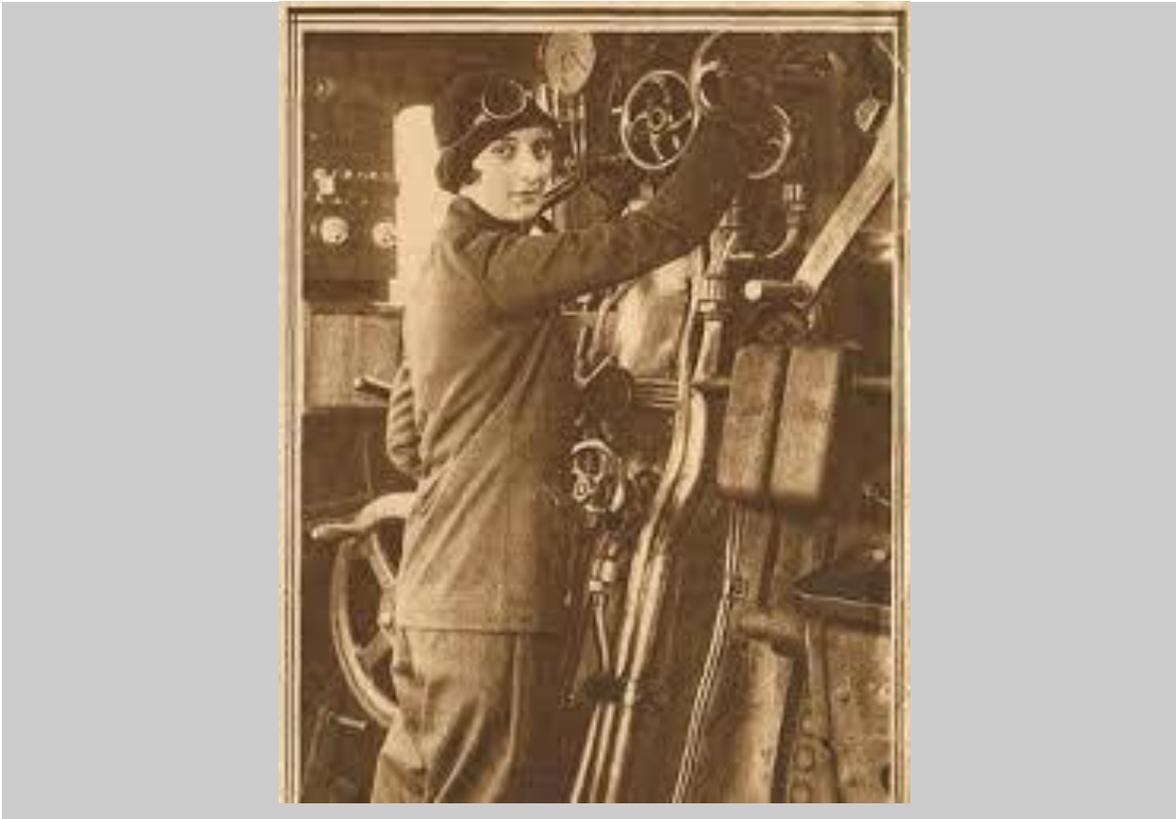


## Maquinista española de Renfe



## Mujeres maquinistas





**LA PRIMERA MUJER MAQUINISTA DEL FERROCARRIL DEL  
PACÍFICO EN COLOMBIA** Noralba Castillo Bela Icázar

En Colombia, Noralba se transformó en la primera mujer que conduce el Ferrocarril del Pacífico. Tiene turnos de entre 16 y 17 horas de trabajo al mando de un ferrocarril de 400 toneladas; ella fue maquinista del

Ferrocarril del Oeste, el cual desde fines de marzo se llama Ferrocarril del Pacífico.

### **Conductora mexicana**





## Ferrovias argentinas revisando frenos

JUAN CARLOS CENA

1  
7



**Ferroviaria del depósito de Haedo saliendo del túnel**



**Ferroviarias y sus compañeros**

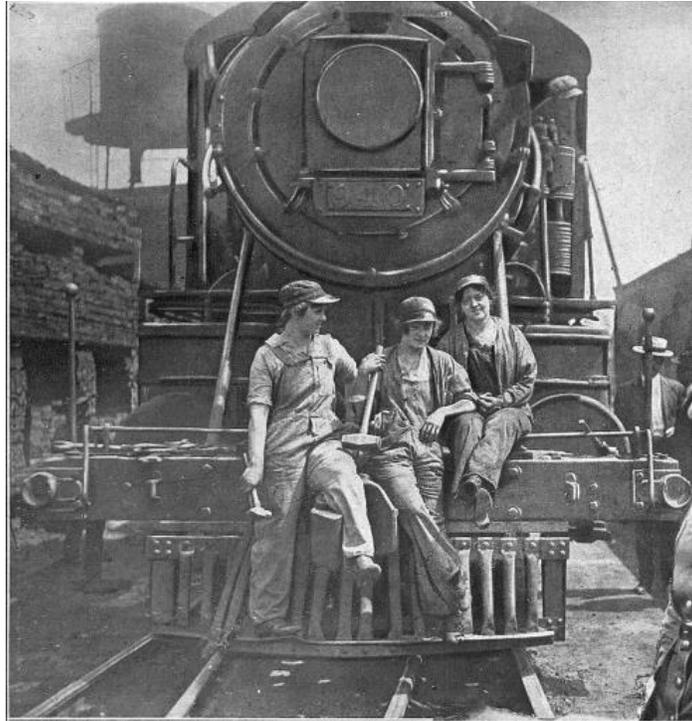


© Underwood and Underwood

#### WAR WORKERS IN THE RAILROAD YARDS IN JERSEY CITY

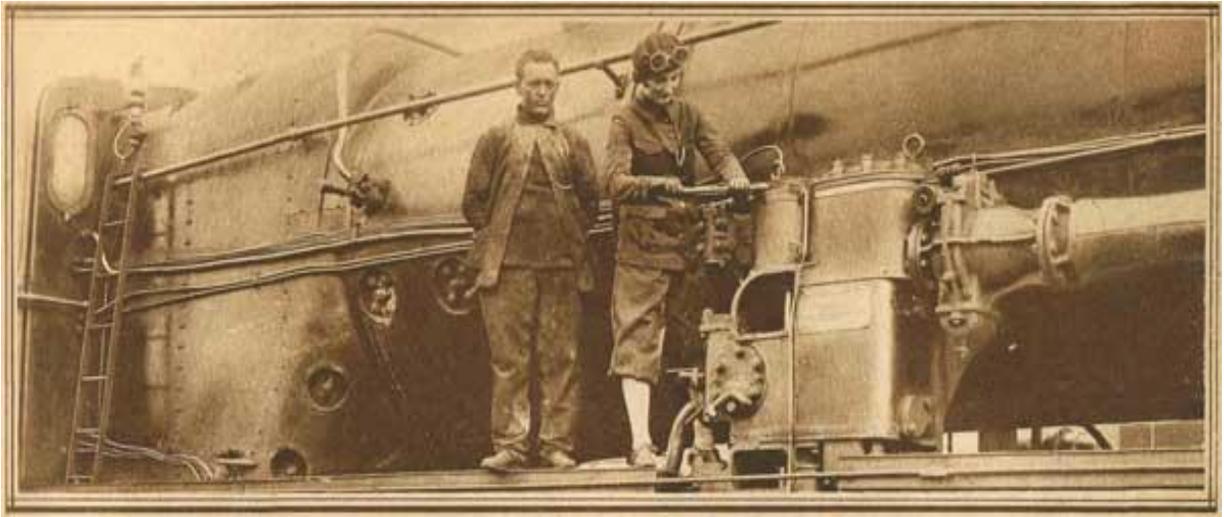
In 1916 the average railroad worker labored 3,151 hours and received \$854.20. In 1920 he worked 2,630 hours and was paid \$1,820. The railway army in 1920 was more than two million strong. One hundred men working every minute from the dawn of history to the present hour would not have put in as many hours as did the railroad employees in 1920.

## Ferrovias mecánicas



**Revisando frenos**

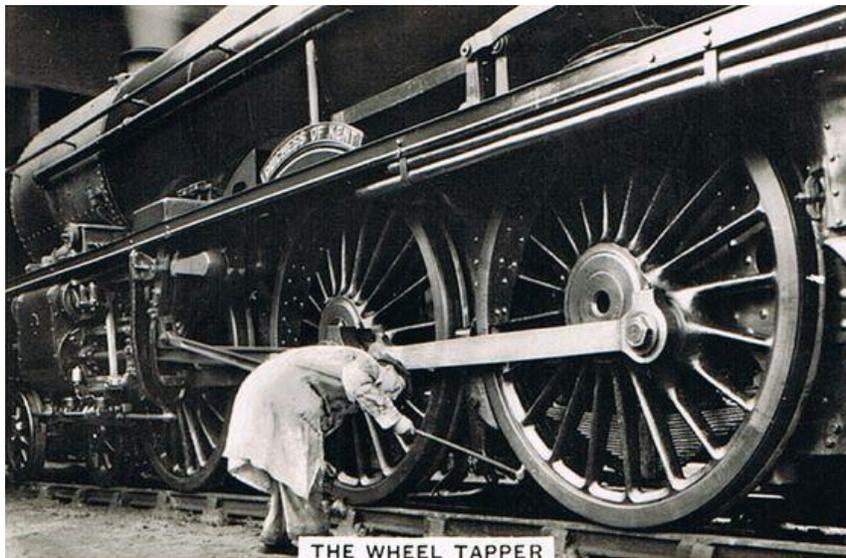
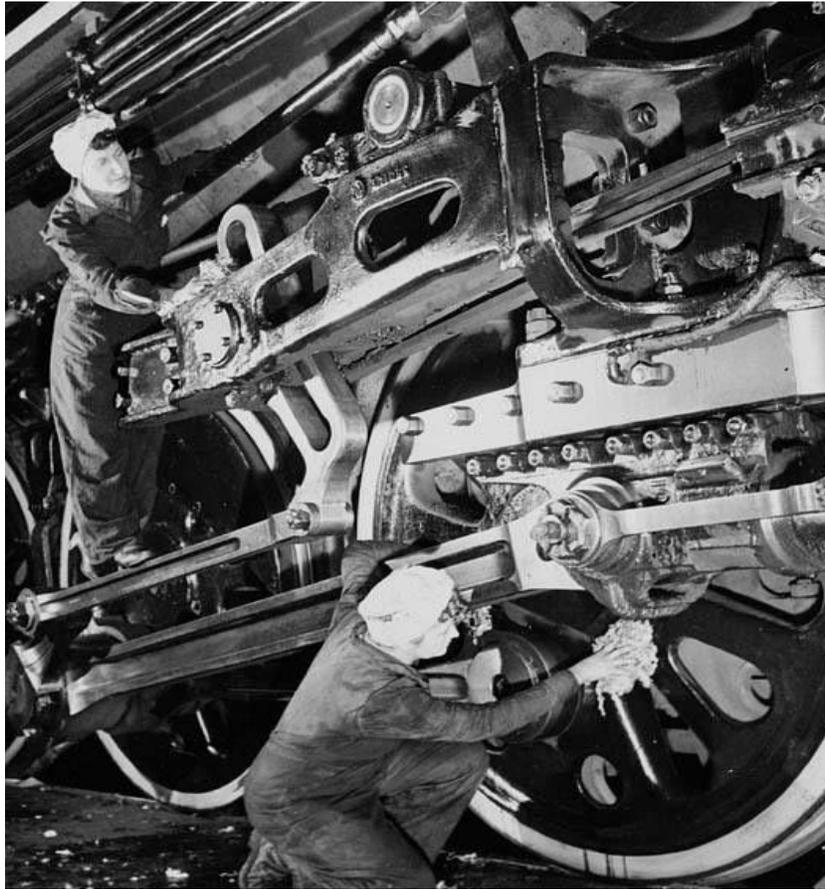




## Ferrovias alistando la locomotora



## Ferrovias alistando locomotora a vapor



## Preparando la locomotora







## Ferrovias aburridas en un paréntesis del qué hacer



## Ferrovias en una pausa





## Ferrovias marchando



## Alegría después del trabajo



## Guardabarreras





**HOMENAJE A LAS GUARDABARRERAS**  
**Pintura de Carlos Regazzoni**



## MOSTRANDO AMOR AL TREN

### Camareras del Marplatense



### Camareras de Kazakhstan



## Camareras Chinas

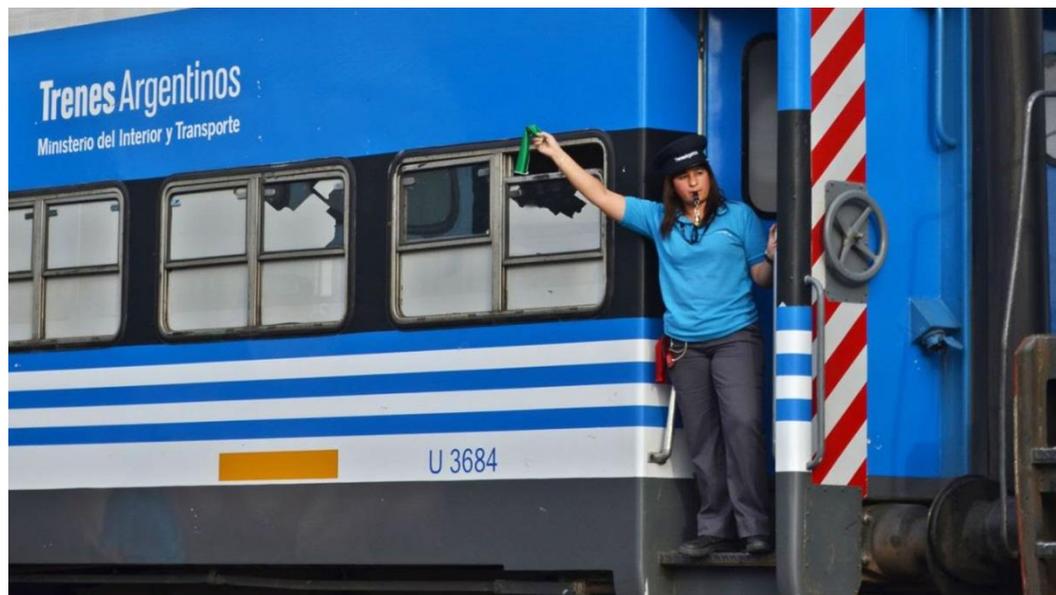






**Ferrovias guardas**









## Pinturas

### Maquinistas piropeando a la guardabarrera



**Alexander Deineka "Donbass" (1947) Acomodando balasto: piedras**



**Cambista**



## Ferrovias torneras









**Ferrovias caldereras**



RailPictures.Net - Image Copyright Kevin Madore

## Ferrovial en el yunque



## Ferrovias soldando



© Time & Life Pictures/Getty Images

## Esmerilando



## Ferrovianos: hombre y mujer trabajando juntos



## Mujer en zorra individual revisando vías



**Trabajadoras ferroviarias merendando**



**Ferrovias argentinas sobre una zorra**

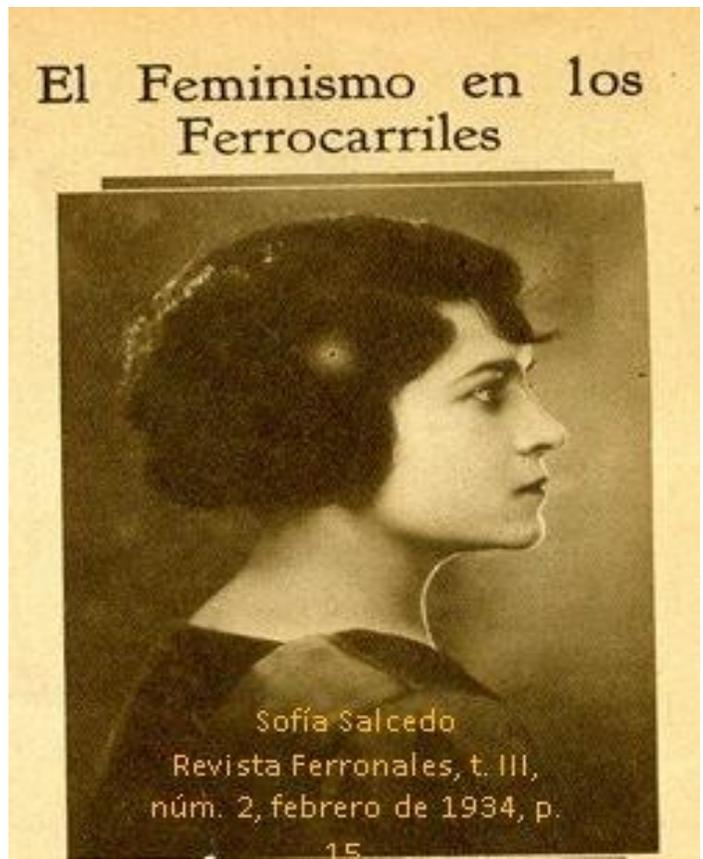


Mujeres ferroviarias argentinas en lucha



## Primera operadora ferroviaria





**Ferrovias españolas**

IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES

IGUALDAD DE TR. Y OPORTUNIDADE.

**LA LUCHA CONTINÚA**

+ DERECHOS + IGUALDAD + COHESIÓN

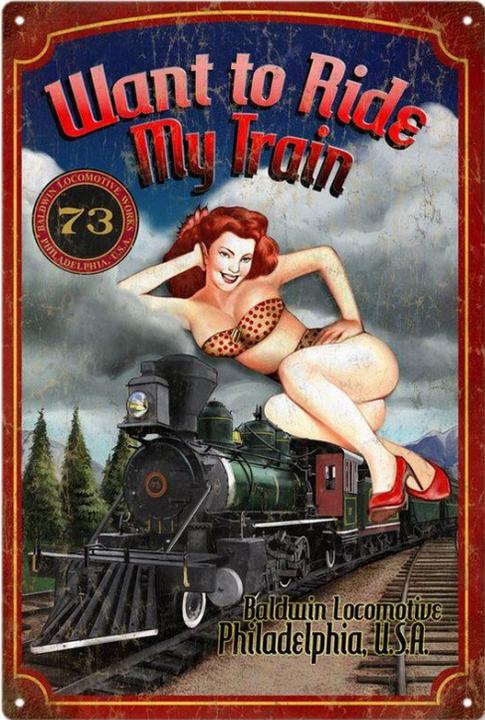
**PRIMERO LAS PERSONAS**

MAYO

**CCOO**  
servicios a la ciudadanía ferroviario



Las ferroviarias también tienen su Reina





## MUJER FERROVIARIA

### El testimonio de Betty Vignoli

Ferroviaria de talleres Liniers

Betty fue la primera delegada obrera del ferrocarril Sarmiento. La citamos, como siempre renuente y protestona, así es su naturaleza.

Ese día, entre otros estaba la Betty.

Dos preguntas hacíamos a todos: *Que es un tren, y que es ser ferroviario.*

Arisca, rezongando como siempre, con su infaltable cigarrillo, la Betty se sentó frente a la cámara. Ceño fruncido, incómoda porque debía contar.

Silencio, cámara, ya. Fernando, el camarógrafo le pregunta:

*-Betty, ¿qué es un tren?*

-La Betty escucha y en el proceso de asimilación a la pregunta se le van mudando los gestos: todo lo adusto del rostro, la rigidez de sus muecas, y sus temblorosas manos que se aquietan; toda ella entra en una placentera calma. Luego, como si se iluminara de relámpagos y se fuera para atrás, en un recorrido inverso: su vida, sonrío y luego contesta. No solamente con palabras. Lo hace con todo su cuerpo, ¿El tren? Mi casa. Y queda ahí, encendida.

*¿Por qué?*

-Porque sí. Cuando mi Viejo se cayó de una locomotora perdió una pierna, cambió de oficio. La empresa lo reubicó como guarda barreras, y yo lo acompañaba todos los días al cabín o casilla según fuera su destino. Le sacaba la pierna ortopédica, no la soportaba, y se sentaba en una reposera. Yo hacía de guarda barrera, a veces mi hermano. Conocía los diagramas de los trenes y todo el movimiento de maniobras.

Entre tren y tren realizaba los deberes de la escuela, regaba las plantas del jardincito y las macetas que nos acompañaban siempre, hacía el mate cocido, o el Viejo me cebaba mate. Al Viejo lo tenían de un lugar para otro por la zona de Mechita. Era rebelde, y estar rengo lo tornaba inaguantable, no conmigo, sino con los h de p de los jefes que no soportaban a este rengo protestón. Aprendí el lenguaje de los ferroviarios entre bajada y bajada de barrera, el nombre de los maquinistas y guardas. Al paso me saludaban, y yo, como si fuera no se quien les reclamaba por sus atrasos, demoras o adelantos y que le metan pata... Ellos se reían y contestaban con chau Betty. Mi viejo me

regañaba por irrespetuosa. Siempre fui de boca floja. Desde adolescente las casillas eran mi casa, ese lugar era mi casa, los trenes eran mi casa, la gente que me saludaba al pasar era mi gente, sin darme cuenta el ferrocarril era mi casa. Por todo eso, no me extrañó cuando mi Viejo quería que fuera yo la continuadora en la familia de la dinastía ferroviaria.

Lo dijo a todo eso de un solo tirón. Era otra. La pregunta la mudaron a otro estado anímico.

¿Era lo real maravilloso ferroviario? Quién sabe. Ahí estaba la Betty, la otra Betty que se escapaba del cascarón impenetrable que cubrió la militancia.

Luego continuó...

-En el 64 ingresé al ferrocarril, en talleres Liniers, en el Departamento de Mecánica, después en la División Técnica. Por razones de trabajo recorría las distintas secciones del taller. Tenía un guardapolvo gris, en vez de un overol. Conocí a muchos compañeros, ya sean artesanos de distintos oficios como a luchadores. Talleres Liniers tenía una vieja tradición de lucha. Se destacaban Juan Brandemburgo, Toscanito García, por nombrar solo algunos, eran las cabezas visibles. La influencia del Partido Comunista era muy fuerte, no solo en el taller sino en el barrio, que también tenía una vieja tradición de lucha, donde los anarquistas antes de la década del 30, influenciaban y conducían. Me afilié al PC. Era la única mujer que participa en las asambleas de la seccional de la Unión Ferroviaria que estaba en calle Rivadavia y luego se mudó a la calle Yerbal.

-Nunca los obreros me faltaron el respeto cuando transitaba por el Taller, eso sí, discutíamos de lo lindo por cuestiones políticas, pero con respeto. En la primera Asamblea, ahí no más me inauguro, quiero hablar. No puedo, soy de baja estatura, apenas escucho.

-¿Querés hablar? Me preguntan los compañeros.

-Sí. Contesto. Dos grandulones me agarran de los cachetes me elevan y me sientan en sus hombros. Crecí ese día. Hablé. No me acuerdo lo que dije. Pero desde ese día en cada asamblea esos hombrunos me cargaban y yo me prolongaba. Estar ahí arriba, era parte del paisaje ¡Ahí está la Betty de nuevo! Comentaban los compañeros. Recuerdo que decían, de buenas y malas maneras.

-Recuerdo que ganamos las elecciones en el 65 en todas las comisiones. El partido era muy fuerte. Participamos de la CGT de los Argentinos después del triunfo. En el barrio, en su biblioteca, en el centro vecinal: el partido salía fuera del Taller e influenciaba al barrio de Liniers y Villa Luro.

En el año 69 la dictadura de Onganía después de un mes de paro nos cesantean.

Pide agua. Todos en silencio.

-Cuando se va Lanusse y viene esa bocanada de aire fresco con el Tío Cámpora, al segundo día de asumir, nosotros nos presentamos a trabajar amparados en la ley de amnistía.

Acá viene lo fuerte. ¡Putá, que momento aquel! Al entrar en el patio central del taller frente al mástil todos los trabajadores ferroviarios nos esperaban formados. ¡Nos esperaban! Nos dijimos. Los obreros del taller querían recibir a sus compañeros caídos en las primeras trincheras de las primeras horas. Nos honraban. No nos olvidaron. Era el ejército trabajador de overol azul. Nosotros los cesantes no esperábamos esto. Congelados por la sorpresa quedamos estaqueados.

No hablábamos.

¡Qué emoción!

Entramos despacio, con cautela.

Dos compañeros salieron de las filas, izaron la bandera.

Luego cantaron el himno.

Nosotros seguíamos petrificados.

Ellos formados.

Otro se apartó del conjunto y dijo unas palabras que no me acuerdo pero que si me ablandaron toda.

Hasta que por fin se rompieron filas y se vinieron los abrazos. ¡Que de abrazos! Como encontronazos, duró casi media jornada. Todos nos saludaron. Ese momento me viene a veces borroso, otras veces en forma nítida. Pero al recordarlo me embarga la misma emoción de entonces y todo se me opaca, ahora también. ¡Dame agua Loco!

Mientras ella respira yo recuento. Ella era la única mujer, entró haciendo punta con el conjunto de los cesantes, decidida. Los compañeros nunca los olvidaron, estaban ahí en un silencio que se escuchaba, en medio del patio del Taller; los vapores, el humo de las fraguas dejaron de trepar, las pérdidas de aire de las cañerías dejaron de chistar, todos los ruidos dejaron... Solo los dobleces de la bandera atrapada por una soga, batía

un esfuerzo sedienta de aire y homenaje, esperando. Ahí estaba la Betty, entre todos sus compañeros.

La Jefatura tampoco los había olvidado. Estaban escondidos es sus oficinas espiando. Eran los residuales de la dictadura, los ejecutores de las cesantías. Esa mañana fue un sapo duro de tragar para éstos. La Jefatura no los reincorporó de inmediato. Los cesantes se negaron a retirarse del taller, y por la presión de los obreros los dejaron, pero confinados en una oficina, todos hacinados hasta que llegaron la resoluciones para la reincorporación.

Poco a poco fueron todos reingresando. Me dice la Betty que algunos Jefes de carrera se enfrentaron a los alcahuetes que quedaban aun manejando al personal.

-Toda la década del 60 fue muy rica en el Taller. Peronistas, erpios montoneros, comunistas, socialistas, se despojaban de sus identidades políticas particulares y unificaban las propuestas para la defensa del taller y del ferrocarril. Los que jodieron fueron los del Comando de Organización, con Estanilao Falcone a la cabeza.

-En el 76 -continúa la Betty- vino el terror. Al otro día de cada cesantía aparecían los monos con los Falcon.

-En el 78 hubo un intento de huelga ferroviaria. Los compañeros llegaron presurosos a avisarme que me estaban buscando. Tuve que salir con mi pequeño hijo a cuesta que comenzaba a tener una lesión en la médula periférica, me salvé gracias a la vigilancia de los compañeros.

-Renuncié al PC. Fui crítica implacable de su línea política sobre la dictadura militar, sobre el gobierno cívico-militar y el verso del sector democrático de las fuerzas armadas. Otro verso fue la autocrítica que se hizo en el 16 congreso, que nunca llegó a ser la verdadera. Solo reconozco la apertura a la literatura y a la figura del Che; ahora decían que no había sido un aventurero como decía en su momento Codovilla y repetía todo el partido.

Comencé mi relectura de los clásicos y teóricos con Walter Benjamín, Lenin, leí a Cooke y a Rodolfo Walsh.

-Trabajo en un sindicato de empleada. Nunca me reincorporaron al ferrocarril. Muchos cesanteados en el 76, la democracia de Alfonsín no nos contuvo. Estaban los mismos h de p del Onganía: toda la cría del Gordo Gallinelli, más la Unión Ferroviaria que boicoteó nuestro reingreso. No fui la única.

Desde ese momento, cautelosamente me arrimé de otra manera a este tábano hembra para que me contara más de ella. Era difícil.

La Huelga del año 91 la sorprende rehaciendo su vida privada.

De inmediato se pone, sin ser más ferroviaria, a disposición de los compañeros. Integra la comisión de prensa. Moviliza a todas las radios F.M. de la zona, junto a su compañero Daniel Straga, el Flaco (que no era ferroviario); la Betty en esa huelga lo hace.

Integra la Comisión de Solidaridad, cuyo centro de operaciones era la seccional Haedo de la Fraternidad. Acá da todo. Organiza a las esposas de los huelguistas; desde hacer la comida para todos hasta salir a pedir solidaridad a la calle. Duerme cuando puede. Consiguen dar de comer a

200 familias y reparten además bolsas con comestibles. Atiende y se preocupa por la salud de los niños de los compañeros que dirigen la Huelga. Su casa se transforma, por 45 días, en posada de los resistentes de la Comisión de Enlace de los compañeros del interior. Participa de las Asambleas y nadie le reclama que Ella ya no está en el ferrocarril. Nadie. Un tábano indignado fue por esos 45 días.

Acarreaba serios problemas personales, nunca permitió que esos inconvenientes particulares la tironearan para atrás, nunca. La lucha que no cesa, Betty no se detiene. Organiza junto a otros compañeros cesantes el MO.RE.FE (Movimiento de Recuperación Ferroviaria). Editan un vídeo sobre la última Huelga, como 10 o más folletos de divulgación sobre la cuestión ferroviaria y del país, participa en la Facultad de Filosofía, en la Cátedra de Derechos Humanos, en un Foro sobre la desocupación y su impacto psicosocial, junto a intelectuales y profesionales.

Norma Beatriz Vignolles nacida en Mechita.

Otras mujeres son las de Laguna Paiva, Tafí Viejo. El papel de las mujeres en la Huelga de 1961 cuando enfrentaron a los krumiros.

**VENUS, LA GUARDABARRERA**  
*A todas mis compañeras ferroviarias*



La calle Juramento baja como un tobogán desde la avenida Cabildo, se nivela antes de llegar al paso a nivel del ramal del ferrocarril Mitre que va al Tigre; continúa hasta cerca de la cancha del club River Plate. En el cruce con la vía forma una pequeña cuenca, un bajío, donde las neblinas mañaneras se estacionan hasta diluirse lentamente cuando el Sol trepa y calienta.

Anselmo amortiguaba la claridad de la mañana oprimiendo suavemente los párpados, formaba un enrejado protector con las pestañas. Las primeras luces lamían la parte alta de los muebles blancos que refractaban sobre las camas. La sala se iluminaba. Las lámparas de la

noche empalidecían. Esa mañana, recordaba los rostros de los pasantes permanentes que a esa hora rumbeaban para sus trabajos, los chicos a la escuela, el cambio de guardia del cana, los gritos tempraneros de los canillas; el trajín de los panaderos que bajaban los canastos de pan y las bandejas con facturas: bolas de fraile, cañoncitos, vigilantes, churros, palmeras, medialunas, aromaban el aire con una fragancia dulzona y grasosa; los floristas coloreaban los tarros de aceite convertidos en floreros, otros aromas iban apareciendo en la húmeda mañana, todo era distinto a la noche que recién partía.

Dolorido, estaba incómodo por el papagayo que tenía entre sus piernas; repleto, temía moverlo y volcar el orín y la vergüenza de manchar las sábanas. Seguro que las enfermeras no le dirían nada —por lo del orín, pero es que él nunca se había orinado en la cama, ni cuando chico.

Cuando se le colmaba la vejiga soñaba que meaba contra una pared o un árbol y ahí no más se despertaba. Recordaba, mezclando imágenes, cuando era chico y jugaba con los otros niños a ver quién tenía el chorro más largo. Todo se mezclaba. Recordación incómoda, apurada. Es que después, o al rato, vendrían a cambiarlo, a darle el desayuno; ahí no más el rondín de los médicos, la limpieza, a veces los alumnos de la facultad que hablaban del accidente, del yeso, de la operación y de que él vivía de casualidad.

La mañana se presentaba húmeda y pegajosa, la neblina como una visitante rutinaria se iba posesionando del lugar. La estación Belgrano C se encapullaba, las luces de las barreras apenas se veían, la de los semáforos - señales desaparecían. Sólo las campanillas de las barreras alertaban la llegada de los trenes.

Era la hora del cambio de las formas y sombras de las cosas, se presentaba ese tiempo reducido, de transición, que media en un entrelazo de la luz que llega y la oscuridad que parte; fenómeno lleno de interposiciones entrevero de las formas y las sombras, cruce de algo que se va y de otro algo que se aproxima, momento impreciso. Había que salir de la casilla con el farol en la mano y darle al pito de alerta y no dejar de gritar las precauciones.

Las cenizas del fuego de la madrugada parecían la continuación tibia de la neblina. Todos los días, pasando las cuatro de la mañana el Anselmo encendía la leña, se quedaba contemplando el viboreo de las llamas y las cenizas calientes que ascendían por una chimenea transparente formada por ese aire chispeante, como si fuera la continuación decolorada de la fogata; quemaba la parrilla, la limpiaba y extendía las costillas, una tira de vacío y unos apetitosos chorizos. Al rato, como si el aroma fuera el llamador, aparecía el agente de consigna que hace años tenía ese turno; las meretrices asomaban silenciosas, exhaustas, muertas de hambre, se lavaban bien, borraban de sus rostros las pinturas que exageraban sus rasgos, se cambiaban de ropa, eran otras. El Anselmo les tenía agua tibia y les guardaba los bolsos. La casilla era el lugar, vestidor o refugio con afectos. Luego, sentadas en un viejo durmiente de quebracho que hacía de banco, tras la casilla, saciaban el apetito en silencio. Al rato, los cirujas, cartoneros, vagos, terminaban de limpiar la parrilla y los infaltables perros callejeros que trituraban hasta los hilos de los chorizos.

Las concurrentes, retazos de almas averiadas por la vida, señal de que alguna vez fueron enteras, transitaban por la tierra deshilachadas, no concurría ninguna entera. Las llamas del fuego las convocaba en un

círculo, se unían mirando contra el leño encendido, en reserva; al rato ardían como si fuera un contagio. Disfrutaban de ese momento fugaz de la madrugada escapando del silencio inicial y del arrastre tortuoso de la noche. Eran conscientes de la brevedad de ese lapso. El mismo leño les indicaba el fin de ese abrir y cerrar de ojos: se encenizaban las brasas y la fulguración del tronco se opacaba. Estos pedazos de almas se unían cada mañana. La fogata las encastraba una a una en una consagración misteriosa, el de sentirse enteras, plenas.

Después unos mates, cada una —antes que apareciera la claridad— tomaba un rumbo. Muchas de las meretrices continuaban trabajando por hora limpiando casas. Alegres, ojerosas, hartas por tener que volver a la realidad se despedían del Anselmo, agradecidas por ese momento hermoso, temporal, que él les preparaba. Tiempo fugitivo se hacía eterno y permanente en el recuerdo del día. Ese intervalo era lo mejor del día. Instante donde se colmaban las almas vacías, se recuperaban las dañadas, se curaban las heridas.

Pagaban lo que les correspondía y no faltaban las bromas al consigna policial: que no se hiciera el cafishio y gatillara lo manducado. Venus era una de las chicas de la calle. Silenciosa. No poseía estridencias. Reservada. Sin proponérselo era la más consultada por sus compañeras.

Cuando alguna aparecía borracha la atendía, la aconsejaba con firmeza pero con ternura. Nunca levantaba la voz. Parecía antisociable. Era así, parca. Ejercía una solidaridad sin gestos zalameros.

Con el Anselmo tenían una buena relación, de respeto mutuo. Ambos sabían poco de cada uno. A lo mejor había poco para saber del otro.

Podían ser almas vacías o moribundas, o simplemente llenas de silencios, de saberes escondidos; pero así estaban las cosas, como ocultando sentimientos.

Después del accidente, el Anselmo repasaba todo, todos los días, por la mañana, antes y después de que le cambiaran el papagayo; pensaba y razonaba. Pero más pensaba y se preocupaba pensando, cuando le diera el alta ¿qué haría?

No dejaron de visitarlo ni un sólo día todos los visitantes de la madrugada que se arrinconaban alrededor del fuego. Venus y sus amigas venían sin las pilchas del trabajo nocturno y eran el asombro de enfermeros, médicos, varones varios, y ni que hablar de las lenguas. El harén del Anselmo decían, ¿cómo lo hará este guardabarrera?

La mañana estaba legañososa como nunca. El Anselmo con banderilla en una mano, la linterna en la otra y meta pito alertaba a los peatones y a los ómnibus. No se veía nada. Los trenes entraban a la estación sorpresivamente como desde un algodonal, todo se turbaba en ese lugar, no alcanzaban casi a frenar la marcha. El tren aparecía de repente, fantasmagórico y peligroso. A esa hora circulaban en ambas direcciones los pibes de las distintas escuelas. El Anselmo no se daba abasto. La consigna policial colaboraba pero no alcanzaba.

Un grito les confirmó sus sospechas. Era de un pibe. Había trabado su pie entre la vía y el adoquín de la calle. Para ganar tiempo se apartó del sendero peatonal. Anselmo se guio por el grito, corrió, la barrera automática había bajado. Anselmo sabía que al momento de bajar la barrera existía una distancia y un tiempo relativo, esa mañana una

neblina espesa la empeoraba. Tomó al niño por los codos, intentaba levantarlo, no podía, sus zapatos eran acordonados. Se agachó, los desató, tomó al niño por las axilas y lo arrojó a un costado. El no alcanzó a eludir totalmente al tren, que lo topó y estrelló contra el andén elevado. Frenazo, la angustia del conductor del tren, de los compañeros, de los niños, las compañeras de la noche que se estaban retirando, la gente que conocía al Anselmo, todo ese mundo que se mezcla entre los que se van y los que vienen con la luz...

Despertó dolorido y se vio envuelto como una momia y a unos tipos vestidos de blanco que lo miraban. Parecían los hombres de la neblina. Le contaron su estado, pero no de su amputación, él aún no se daba cuenta. Arribaron sus compañeros de trabajo, el médico de ferrocarril, el jefe superior, personal de recursos humanos para levantar el acta de accidente de trabajo; un desfile permanente rebasaba el horario de las visitas. Al atardecer, sus amigas de la noche, el cana, algún cartonero... faltaban los perros.

La última en irse era a la que le decían Venus. Trataba aún sin conseguirlo que el Anselmo le permitiera a ella y a sus compañeras limpiarle la casa, mejor dicho la pieza, y arreglarle la ropa. Al fin, después de unos días cedió. Limpiaron y tiraron un montón de porquerías inimaginables, lavaron y plancharon la ropa de trabajo, el gabán azul que le dio el ferrocarril, la ropa de verano, el traje de agua amarillo que era de hule; todo eso lo perfumaron con su colonia, aroma que conocían ellas, y que era motivo de cargada. Nadie se perfuma por gusto, sino es para llamar la atención de alguien —le decían. Él sonreía.

Una mañana, después de que se fueron los médicos del hospital, llegaron los compañeros de Recursos Humanos y el médico de ferrocarriles, le comunicaron la amputación de una de sus piernas, que la empresa lo iba a jubilar por invalidez, pero que iba a cobrar casi el noventa por ciento del salario, que no se hiciera problema, estaba protegido por el Convenio Colectivo firmado por el sindicato.

El Anselmo que se hallaba endurecido por el yeso, se volvió yeso, todo entero. No podía creerlo. Qué le importaba la jubilación si perdía la noche, su único mundo, el lugar donde se sentía, él, entero, útil, querido, tenido en cuenta, qué le importaba la jubilación si lo que perdía no tenía precio.

El Anselmo, blanco como el yeso, se fue reduciendo, sintió que todo el armazón le quedaba grande; se iba acurrucando, el mundo diurno lo estrujaba... En ese momento entró Venus. Traía su ropa interior limpia. Estaba hermosa. No había trabajado esa noche. Se dedicó a planchar y perfumar todo. Su rostro estaba limpio y terso, la pollera bajo la rodilla y una blusa que no alcanzaba a disimular la geografía sinuosa de su cuerpo. Los compañeros que estaban allí abrieron la boca para no cerrarla más.

Anselmo salió de su estrujamiento, al verla sintió que ella generaba una brisa vivificante y que él la bebía como si fuera un brebaje mágico e invisible, regresaba de ese achicamiento para estar entero. El alma se le contraía por la anunciación de que la noche nunca más, pero se recomponía al notar su presencia. Ella percibió la hombría del alma del Anselmo como un rebote de esa brisa que ella generaba.

El azoramiento colectivo la turbó más. Un rubor tibio la fue cubriendo. No sabía dónde poner la ropa ni las manos y ni Anselmo cómo presentarla.

Los compañeros cerraron la boca, se pararon y se presentaban llenos de malicia picaresca, como diciendo:

“—Ja, mirálo al Anselmo, escondedor había sido. No, si estos calladitos se las traen. Buen gusto tiene el cabrón...”

—Una amiga —dijo el Anselmo.

—Mucho gusto —dijeron como diciendo: ya te vamos a dar amiga.

Después el tartamudeo de no saber qué decir. Los compañeros le informaron del accidente, de los pormenores de la jubilación, de su incapacidad para trabajar de noche. Ella pensaba a medida que informaban, que la amistad que le generó la relación nocturna se terminaba. No más agua tibia, no más fuego en la madrugada. Ahora era ella la que se estrujaba. Sería sombra muda y ciega otra vez, otra vez, la nada.

El temor de la separación les descubría, a los dos, que sus almas no estaban muertas, que latía vida, deseos y esas cosas escondidas. El accidente fue el catalizador. Todo ese reverdecer atravesaba la habitación en medio de palabras vacías y de forma entre los compañeros y ellos. Se fueron, pero antes, todos le dijeron de todo en el oído al Anselmo. Ella se apartó simulando que acomodaba la ropa en el placard. Luego, un silencio se instaló sobre ellos. La amputación no era la preocupación, era la soledad, de nuevo la soledad, de nuevo ser almas áridas.

Pasaron los días. Regresaron los compañeros, esta vez con el jefe y una propuesta. Se la dijeron. De nuevo el achicamiento del Anselmo al escucharla.

—Mire, Anselmo —le dijo el jefe—, déjese de joder, legalice su concubinato. Como va a vivir así, juntado. No nos oculte nada, no es necesario. Mire, denuncie que vive hace mucho con ella, que dos testigos firmen, que somos nosotros mismos y chau, le pagan el salario familiar y ella se beneficia y puede ir hasta el Hospital Ferroviario, tener el carné y el pase para las vacaciones, déjese de joder. Anselmo, diga algo. No nos mire así, ¿dije alguna macana acaso? Qué iba a decir el pobre Anselmo, no sabía qué. No podía decir que con Venus sólo había amistad y una correspondencia menos que platónica, además no le creerían. Todos los señaleros y guardabarreras, maquinistas, guardas, auxiliares de estación del ramal que va a Tigre comentaban del minón que se traía el Anselmo, el escondedor.

Venus, que se llamaba Gloria, ni remotamente imaginaba la propuesta, pero ni tan siquiera se le ocurrió imaginarse vivir con el Anselmo o ser su concubina; si eso ocurría sería la dicha.

—A ver Anselmo, déme el nombre de su señora, no esperemos más — aproveche que hay buena voluntad y el convenio colectivo lo ampara— insistía el Jefe. Anselmo ni sabía el verdadero nombre de Venus.

Revoleaba los ojos y en un tartamudeo les contestó:

—Vea Jefe, déjeme que se lo consulte. Siempre nos hemos consultado las cosas. No me apure, no se apure...

—Putita que había sido arisco, che. Bueno, le dejo los papeles, los muchachos vendrán a recogerlos. Afloje che con la soltería. Usted tiene una flor de compañera y para colmo hermosa, ¿cómo hizo Anselmo?

Se fueron. La pérdida de la noche y ahora esto. ¿Cómo le digo a Venus? Si nunca pasó nada. Va a creer que soy un cobarde y que apelo a los compañeros para urdir esta artimaña. Para colmo no le sé ni el nombre completo, qué quilombos me trajo el accidente.

Pasó todo el período crítico. Los compañeros insistían en que normalice la situación antes de que le dieran el alta. Antes también se cruzaron varias veces con Venus. Uno de ellos se atrevió y le comentó la propuesta, y preguntó si ella era la dura que no quería acceder. Sorprendida guardó silencio. El alta precipitó todo. Anselmo no podía hacer nada, es decir atenderse. Estaba solo. Absolutamente solo. Los camilleros lo depositaron en su pieza. Estaba cambiada, limpia, con olor a desinfectante en el baño y un aroma de aerosol cubría todos los rincones. Estaba desolado. Sólo Venus a su lado, esperando. Comenzó a sacar los remedios de los bolsos, a ordenar y por último cocinó en una pequeña Volcán de dos hornallas. Tirante situación. Venus levantó la mesa y le dijo:

—Me tengo que ir a trabajar. Ahí le dejo todo a la mano, mañana temprano regreso.

—Anselmo se incomodó por lo de su trabajo. Era la primera vez que sentía esa incomodidad. Algo pasaba dentro de él, asomaba un algo raro.

Regresó de madrugada. Antes que en los tiempos anteriores. Anselmo dormía. Ella se recostó en un viejo sillón de mimbre y durmió profundamente. Anselmo se despertó cuando el Sol entraba por la banderola y vio a Venus dormida. Esperó. Había decidido en su primera noche fuera del hospital encarar a Venus. No podía ser tan estúpido. Verla dormida confirmaba que su decisión era la correcta. Estaba bella. Ninguna animadversión por su oficio cruzaba por su cabeza. Carraspeó fuerte para despertarla. Repitió varias veces esa tos simulada, hasta que por fin Venus se enderezó. Sonrió, le preguntó cómo estaba y esas cosas. Anselmo no sabía cómo corresponder y se largó cortando camino:

—Si te vas a quedar conmigo voy a tener que comprar una cama más grande. Así no puedes dormir —se quedó callado, sorprendido por lo dicho. Ni él esperaba esa diagonal. Venus sorprendida. Esperaba una decisión, pero no así. Se arrimó despacio, lo acarició, no dijo nada. No hacía falta.

Hicieron los papeles. Gloria Albarracín era su concubina legalizada. La vida los apareó. Cambiaron, eran otros. Ella dejó su trabajo nocturno. Apenas les alcanzaba la jubilación por invalidez, pero lo importante era ese revival en sus almas, ese apareamiento.

Compañeras de Gloria y de él, el cana, los panaderos, el florista, algún cartonero con hambre y el pibe que salvó, eran los visitantes cotidianos. La casa se llenó de gente. Una noche el Anselmo se descompensó. Lo internaron de nuevo. Su muerte fue fulminante.

La soledad, otra soledad abarcó a Gloria. Un dolor imparable la tajeaba, día y noche. Todo fue corto. Otra vez la fugacidad del instante. Pocas noches con sus días.

Aparecieron los compañeros del ferrocarril de nuevo con el jefe y el delegado. El convenio colectivo decía que: en caso de accidente del titular, la esposa podría acceder a un puesto de trabajo en la empresa. Se lo ofrecieron. Aceptó. La designaron en el mismo paso a nivel, el de la calle Juramento.

Gloria era la nueva guardabarrera. Le dieron la ropa de trabajo. Pero ella se llevó la de Anselmo. Continuó con los fuegos de madrugada, el agua tibia para sus compañeras, la costilla para el cana, recibía los piropos de los floristas que habían habilitado un tarro junto a un retrato del Anselmo que trajo Gloria. Apareció otro, el del pibe que salvó; después otro, el de los cartoneros y así, hasta que la casilla se fue pareciendo a un puesto de flores.

— ¿Es el Anselmo?

—No, es Gloria su mujer.

—Es igual.

—Sí, usa la ropa de Anselmo. La huele cuando lo extraña. La huele siempre. Huele hasta el hule del traje de agua. Lo tiene al Anselmo en la fragancia, en el aroma que despide la solapa. El Anselmo le ha aromatizado el alma. Lo inhala porque lo extraña, es decir, lo aspira siempre.

Anselmo está ahí, entre las brasas, en el agua tibia, en las flores, en las palabras, en los banderines rojo y verde, en los tiempos fugaces de esas almas partidas.

Gloria volvió a ser Venus. Regresó a la noche, pero ahora era guardabarreras, la que enciende el fuego en las madrugadas.

## **LOS NIÑOS DEL ANDÉN**

**Dedicado a la compañera ferroviaria Violeta Fiumara\***

Anduve por muchos andenes, despidiendo compañeros, amigos o parientes. Vida de ferroviario. En todos los andenes la presencia permanente era la de los perros, se comportaban como los dueños del andén; era su territorio, pero no todo, era por zona la cosa. Para unos, la zona norte, para otros, la zona sur; pero todos entonadores de ladridos varios.

Al llegar a Buenos Aires, adulto ya, en la estación de Retiro, la cosa cambiaba: circulaban perros y niños en el andén. En esta estación, los otros dueños territoriales del andén eran los niños más que los perros. A la hora del hambre de los niños, éste, casi siempre coincidía con la llegada de algún tren de larga distancia, ellos rumbeaban para el coche comedor. Ahí los proveían de comida y bebidas, ya los conocían hasta por sus apodos. Al terminar el ajetreo de la llegada del tren, niños y

perros se encarrilaban para el lado de la salida entre ladridos, manoseos y caricias.

Después de la dictadura militar, nosotros los ferroviarios nos reuníamos al mediodía en la confitería en la estación Retiro del F.C. Mitre para ver como reconstruíamos el sindicato, siempre a la hora de la comida. No era fácil la cosa. Primero debíamos reconstruirnos nosotros; regresábamos llenos de magullones en el alma, temores escondidos y el terror que asechaba. Éramos hombres escombros.

Uno de esos días de arduas discusiones se arrimó un niño. Vendía estampitas.

- Me da una moneda o me compra una estampa para poder comer, ¿ah?, nos dijo en medio de esa oferta inapelable. Era verlo y no dudar, esmirriado, pálido y sucio... dientes raídos...

- ¿Tenés hambre?, le preguntamos, casi en coro. A puro gesto nos respondió que sí, con vergüenza. Sentía vergüenza de tener hambre. Es que la sociedad en general, en el roce diario, discriminaba a estos niños por tener hambre. Ellos tenían una vergüenza explicable pero, no entendían porque los condenaban hasta avergonzarlos por tener hambre. Él, nuestro niño, tenía hambre y los otros también, por ello, no entendían el desprecio.

- Sentate y comé con nosotros, arrima una silla. Lo invitamos, hicimos un lugar. No bien lo hizo apareció el mozo con gesto discriminatorio. El mozo era parte de la sociedad.

- El niño no puede estar ahí, dijo intentando retirar la silla con el niño y todo.

- Nos paramos casi de un salto, le agarramos el brazo a este mozo alcahuete del patrón y le dijimos:

- Al niño no lo tocas, él, es nuestro invitado, se queda, que joder. Si el niño se va nos vamos todos. Éramos como 20. Mozo y dueño se habrán dicho se van 20 platos. Todo se aquietó. El niño comió, se quedó con nosotros con una sonrisa triunfante... por fin lo habían parado al mozo. Por primera vez su cuerpo sentía la tibieza del alimento nutritivo. Además, la sensación de protección lo hacía sonreír. Lo protegían, era nuevo para él.

Al otro día apareció de nuevo con una nena, al otro día, eran tres...y así seguían apareciendo niños con hambre... atrevidamente.



Por ese entonces, los compañeros ferroportuarios nos habían autorizado a que almorzáramos en su comedor, el del puerto, el General Pistarini. Más barato y sabroso

Fuimos, nos hicimos del ambiente. Éramos los únicos de corbata aunque en manga de camisa. En ese tránsito habíamos abandonado a los niños. Nos miramos culposos. Leopoldo salió a buscarlos. Encontró a uno de ellos. Este lo abrazó, a Leopoldo se le aflojaron las rodillas, le corrieron lágrimas que intentó disimular. ¡Qué abrazo! Me emocioné hasta lo más profundo, dijo Leopoldo.

Vino y dijo en forma prepotente ¿Qué hacemos con los pibes?, silencio. El mismo se respondió, ¿y si los llevamos al Pistarini?

Hay que pedir autorización a los compañeros.

Los ferroporuarios solo dijeron ¿Cuántos son? Le dijimos una cifra estimada, en realidad, luego preguntamos ¿Son muchos?

- No, contestó un compañero.

Nosotros creíamos que nos decía que no.

Nos leyó la mirada:

- Es para saber cuántos cubiertos tengo que poner. Ustedes nos ayudan con los gastos ¿está bien?

Al otro día entramos al comedor del puerto con los niños. Los estibadores, guincheros, peones, policías y prefectura nos miraban sin decir nada, no entendían nada. Nosotros en medio de la reconstrucción del sindicato nos ocupábamos de los niños del andén. Solo sabíamos que los chicos tenían hambre. Los llevamos rumbo al puerto. Los pibes caminaban junto a nosotros como nunca callados. Es que ellos eran dueños de la calle y de sus voces sin restricciones. Esta vez en silencio... Llegamos. Se pararon frente a la puerta del comedor. Estaban duros. El restaurante obrero era bullicioso, se hablaba en voz alta, todos con ropa de trabajo, poseedores de ademanes fuertes y de olores ni hablar, el amoníaco de las axilas predominaba. Vieron a los niños y ahí no más, un silencio cubrió el comedor. Se aquietaron las manos, el masticar y el chasquido del paladar y la lengua... se enternecieron.

Se apersonó el encargado, un hombre inmenso, alto como los hombres de Carpani, tomó a una nena de la mano y les dijo: entren pibes... Todos fueron tras él. El silencio nos aturdió. Se masticaba despacio, la sopa ni se sorbía... se enfriaba y en su superficie aparecían manchas de grasa espesa.

Nosotros observábamos la reacción de los trabajadores portuarios. La gestualidad cambió. Los rostros se endulzaron, el cariño y la ternura apareció en sus miradas. Se anularon las palabrotas. Los niños con su sola presencia habían cambiado el ambiente cotidiano de voces fuertes. Nunca nadie antes los había hecho callar.

Los chicos se acomodaron, miraban fijamente el plato. Ni pellizcaban el pan. Vino uno de los mozos y les dijo:

- Y esas manos ¿Están sucias? Hay que lavarse. Las nenas primero, al baño, hay jabón y toalla de papel, se lavan bien, cuando terminen recién entran los varones, eso se hará todos los días... entendido...

- ¿Todos los días? Dijo uno, ¿Vamos a venir todos los días? Repreguntó otro.

-Si van a venir todos los días, dijo el mozo, y el que falte no viene más, se jode. Ese regaño fue música.

Al otro día regresaron con algún agregado. El comedor cambió. Cuando estaban los niños el lenguaje dejaba de ser soez.

Pasaron días y días.

Un día entraron todos, dejaron una silla vacía. Nadie preguntaba nada.

De repente en la puerta la niña que faltaba se dibujó en su contorno.

Todo el mundo enmudeció.

Traía un niño en sus brazos.

El salón se amordazó.

Todos nos hicimos la misma pregunta.

¡Tan pequeña ella! ¿Ya mamá?

El mozo salió a su encuentro, la ayudó a entrar. Todos los pibes la saludaron a los gritos, al niño le hacían mimos y caricias. Era un bebe.

Los varones lo tomaban en sus brazos, lo acunaban uno por vez, como si fuera de todos ellos.

Ese día nadie preguntó nada.

Al otro día lo mismo. Pero la pregunta con la incógnita prevalecía en nosotros...

Hasta que un día nos contaron a instancia de nuestra valentía.

No era de ella. Era de todos. Lo habían encontrado en un basural de Retiro dentro de una caja de cartón. Lo lavaron, alimentaron... lo fueron criando en silencio. Una crianza casi clandestina. La niña de 10 años asumió el papel de mamá. Era un niño encontrado, abandonado por el ser humano que lo había parido. ¡Qué indignante la condición humana! Por supuesto, no estaba anotado en el Registro Civil, no tenía nombre, o mejor dicho, su nombre se lo dieron los otros niños en la piedra bautismal del abandono.

Nosotros impotentes. La inutilidad nos consumía. No sabíamos que hacer...

Consultamos con unas compañeras del ferrocarril. Nos hicieron pata... como decimos los trabajadores... Vinieron al comedor, una y otra vez. Se la presentamos a los chicos. Intimaron con ellos, despacio, muy despacio. Todos los niños de la calle son desconfiados. Les permitieron que acunaran al niño, hasta que una de las ferroviarias, más precisamente Violeta, invitó a la niña a su casa, también, una y otra vez. Nosotros todavía en estado de inutilidad, los portuarios, estibadores, recios hombres, como nosotros, mudos...

¿Quién era Violeta?

Ella era una compañera de las oficinas centrales del ferrocarril. Durante la dictadura militar se hizo cargo de los reclamos administrativos de los

cesanteados y de los habeas corpus de los compañeros. Era una mujer llena de valentías. Cuando retornó la democracia, la incorporamos como delegada a nuestros congresos gremiales del personal Técnico. Nunca quiso otro cargo.

Ganamos las elecciones y en el primer congreso fue elegida como la presidente de ese evento, como una manera de homenajearla. Era radical, honesta y coherente. Nunca nos fijamos en su tendencia partidaria, sus actitudes superaban toda ideología o encasillamiento.

Pasó el tiempo... la niña con él bebe no vinieron más al comedor. Violeta, la compañera ferroviaria, los había acogido en su casa, había regularizado los papeles del niño, la niña ya iba a la escuela.... La Niña un día regresó con el niño a ver a sus amigos de los andenes... otra ropa, limpios, perfumados... ¡Qué facha! Dijeron los otros niños en coro. La olían y se reían. Violeta no entró. Se quedó afuera fumando, espionando. Lo fundamental fue el respeto hacia los niños... Violeta, fumadora empedernida, dejó de fumar; podía perjudicar a los niños. Estos le cambiaron la vida. Violeta dejó de ser gentil con nosotros, no nos invitó nunca más a su casa. No nos ofendimos, la entendíamos. Violeta cuidaba la privacidad de los niños.

El marido de Violeta dijo que Violeta tenía razón. Aunque él había pasado a un segundo plano, era feliz, sumamente feliz. Violeta se mudó de barrio, no fue más al sindicato, pero en las horas de trabajo preguntaba cómo iban las cosas...

Nosotros seguimos con los niños, nuestros menesteres y pesares. Así era la vida por ese entonces. Vino el neoliberalismo y la oleada privatista...

Los niños que antes dormían en los coches de pasajeros con la anuencia de los ferroviarios y comían en los coches comedores, ya no más. Ya no hay más ferroviarios ni ferroporuarios... Todo se privatizó... mejor dicho se concesionó... se perdió... El comedor Pistarini cerró...



***Los niños crecieron y vinieron otros niños... sigue habiendo niños con hambre... por ello... ese verso nos pinta la realidad: A esta hora exactamente, hay un niño en la calle... Armando Tejada Gómez***

- **Violeta Fiumara:** Fue una ferroviaria de unos valores y códigos de comportamiento inigualables. Durante la dictadura militar se ocupó de los habeas corpus de los compañeros cesantes, una mujer llena de valentía. Fue elegida delegada a los congresos de APDFA (personal técnico) En el primer congreso, realizado en Carlos Paz, Córdoba, en el hotel de La Fraternidad, después de la dictadura, la homenajeamos y por unanimidad, la nombramos presidente del Congreso.
- La adopción de los niños fue una acción más.

## **AGUANTAR, RESISTIR Y ENFRENTAR**

### **EL PAPEL DE LAS MUJERES DE LOS FERROVIARIOS EN HUELGA**

*Estaciones: Mechita – Tucumán - Ing. White - Bahía Blanca- Lamadrid – Alta Córdoba – El Cadillal – Boulogne Sur Mer - Tafí Viejo- Justo Darac - Remedios De Escalada - Liniers – Basavilbaso – San Antonio Oeste, entre Otras*

**Mechita:** Un tren conducido por carneros y custodiados por cosacos fue detenido por la marcha de las mujeres.

En esa estación, una manifestación de mujeres obstruyó las vías. La acción policial fue como un calco: dispararon para intimidarlas. Estas MUJERES, fieles y de gran corazón, resistieron la carga de los cosacos, que no dudó en utilizar la máxima violencia fue vértice para que continuara su marcha el tren.

A raíz de los disturbios protagonizados por ellas, la policía resolvió exigir el comprobante de viaje (boleto) a toda mujer que pretendiera acceder al andén de la estación. Pero ellas, siguieron bastardeando a los krumiros a través de la cerca de ligustrinas. Les habían prohibido la

entrada pero no la palabra. Ellas, que habían reprimido a sus hijos por los términos gruesos que ahora le dedicaban a los lanudos y a los canas por igual, se reían al verse tan groseras. Se calmaban y ide nuevo a la carga!

**El Cadilla:** Un carguero partió desde Tucumán con destino a Salta. Al llegar al Cadilla, a 25 km de distancia, tuvo que detenerse porque la vía había sido levantada. El convoy regresó a Tafí Viejo, en la provincia de Tucumán, donde se detuvo y fue atacado por los huelguistas y sus mujeres, las más furiosas lanzadoras de piedras contra el tren. De nuevo hubo tiros. Esta vez cayó Alberto Frías, de 17 años, hijo de una de las mujeres de los ferroviarios.

**Estación Lamadrid:** fue detenido otro tren que iba para Buenos Aires. Las damas ferroviarias no escatimaron cascotes ni piedras. Como siempre... los tiros por parte de las fuerzas del orden.

**Córdoba:** El gobierno pretendió hacer correr un tren de pasajeros que había salido de Buenos Aires hacia Tucumán. Al llegar a Córdoba, quedó cancelado ante la imposibilidad de continuar. Los pasajeros varados, que no fueron apedreados en ningún momento, en la estación de Alta Córdoba recibieron la explicación de los huelguistas sobre los motivos de la huelga. La empresa tuvo que reintegrarles la mitad del pasaje.

**Boulogne Sur Mer:** Y hubo otra mujer, la abuela de este estación. Tenía una vieja casona que era la pensión de los fraternales. Muchos compañeros del interior conocían a la abuela porque cuando venían a rendir los exámenes de idoneidad se alojaban en su casa. Otros ferroviarios que venían de todos los lugares del país se alojaban allí en

forma permanente. Ella era la dueña del hospedaje, pero también una más de ellos. En época de la huelga salía temprano, todas las mañanas, a recoger el boletín, panfletos, mensajes, a realizar todas las tareas clandestinas que los compañeros le encargaban. Luego de recoger los mensajes, los repartía y llegaba de vuelta a la casona con el pan caliente para el desayuno de los pensionados.

**San Antonio Oeste:** el Comité de Huelga fue citado para conversar y ver cómo podían conciliar. La reunión se iba a realizar en la Comisaría. Fueron cuatro compañeros y fueron apresados, es decir, los engañaron. Todos adentro. La indignación se enancó en San Antonio. Las mujeres de los ferroviarios y el pueblo rodearon la comisaría, de esa forma fueron arrimando, poco a poco, ramas para incendiar el edificio. La policía no lo creía, hasta que acuso recibo. Aviso a Viedma, desde donde había partido la orden. La policía comenzó a creer cuando vio que la pila de leña crecía y desde abajo aparecían las primeras llamas. ¡Locas de mierda! Se sintió un grito que venía de la comisaría. Se repetía. Eran varias y variadas las voces a medida que las llamas crecían. Y el pueblo afuera meta aplausos no más.

De pronto salió un policía y gritó ¡Qué quieren carajo!

- La libertad de los ferroviarios... que salgan ya. Gritaban las mujeres
- No podemos. La ley de requisa lo exige. No podemos
- Pues, entonces, se queman todos. Nos cagamos en la ley...
- ¿Y sus maridos? Ah.
- También, por boludos...

Al rato, viendo la intransigencia de las mujeres de San Antonio, se abrió la puerta de la comisaría y comenzaron a salir los ferroviarios del Comité de Huelga.

-Apaguen el fuego, gritaron de adentro.

-Cuando salga el último, contestaron de afuera.

Salió el último, y los vecinos a los baldazos apagaron el fuego de la disputa.

- Locas de mierda casi queman la comisaría con nosotros adentro...

- Locas sí, boludas no. Ustedes se fueron a entregar. Ustedes los vivos. Si no fuera por nosotras ustedes no serían lo que son...

- Se dieron media vuelta y se fueron juntas.

**Rosario:** tenía una concentración bastante importante de ferroviarios; en sus talleres, Pérez, Rosario, Villa Diego, de telecomunicaciones, playas de carga y descargas, de intercambio y desvíos, depósitos de locomotoras, de material remolcado, galpones de carga y descarga en el puerto, el tráfico era incesante.

En la época del paro se hizo una manifestación en la avenida Alberdi, centro de un barrio importante. El motivo era divulgar las razones y la posición de lucha de los gremios del riel. Congregados frente al local de uno de los sindicatos, los bomberos se dieron a la tarea de dispersar la manifestación, violentamente. Luego intervinieron los gendarmes apostados en los talleres descargando al aire sus ametralladoras. Como esto no bastó, la policía montada atacó a los manifestantes a sable limpio. Hubo confusión y corridas y en medio de la escaramuza flameó la bandera Argentina, que las fuerzas de la represión querían arrebatarle a los huelguistas y, en especial, al compañero que la llevaba, al que persiguieron con saña. En medio de la corrida se interpuso entre perseguidos y perseguidores una niñita de 14 años.

Creyó que podía detener a los cosacos enardecidos. Al ver la escena, el compañero que llevaba la bandera volvió sobre sus pasos: los cosacos,

sorprendidos, habían frenado los caballos. El ferroviario envolvió a la niña con su bandera, la cargó y siguió su carrera hacia un lugar seguro, acompañado por los aplausos y vítores de sus compañeros.

Tiempo después, los ferroviarios quisieron homenajear la valentía de esta niña, que llena de indignación había saltado a la calle para interponerse entre aquel compañero y los milicos. Le entregaron la bandera del sindicato; ella, desde ese día, fue su custodia y abanderada.

A esas mujeres ferroviarias de cualquier edad y condición, fueron pilar y aliento en el seno del hogar; piedra y honda en los desvíos y pasos a nivel; volvieron a sus casas con un nuevo oficio, el de "honderas", el Boletín de Huelga editado por la Fraternidad les dedicó un editorial en el número del 27 de noviembre de 1961, con el título:

### **HOY LE HABLAMOS A LA MUER**

*"Hoy le hablamos a la mujer":... "porque es un imperativo justiciero destacar el heroísmo de nuestras compañeras, puesto de manifiesto de mil maneras durante el conflicto ferroviario. El elogio alcanza a las esposas, madres, hermanas y aun a las hijas de nuestros compañeros"... "porque de esta pasta están hechas las mujeres fraternales, y con ellas a nuestro lado somos invencibles".*

La Fraternidad fue el único gremio que en plena batalla realizó este reconocimiento.

**Boletín de Huelga de La Fraternidad:** llevaba como frase rectora en el encabezamiento y en todos sus números: *"Vamos a la lucha con moral y a paso de vencedores"*. En el N° 1, la primera editorial se

titulaba: *"Nuestra huelga" levantó el lema: "No correrá un solo tren en toda la extensión del territorio nacional"*. Además, decía: *"Nadie podrá detener el empuje de los ferroviarios cuya decisión es terminante, ni mellar su espíritu de lucha, templado en cien combates. Somos aliados de la justicia y daremos un nuevo blasón a nuestra airosa bandera"*.

Con esa fuerza se expresó los 42 días que duró el paro. Sin eufemismos, con trazo fuerte, denunció tropelías y engaños, publicó los nombres de los krumiros (rompe huelgas), informó y dio instrucciones sobre cómo comportarse ante la represión, las cesantías, las suspensiones y notificaciones intimidatorias por parte de la empresa. Publicó los pasos de los dirigentes en todas las negociaciones, asambleas, y su posición política ante cada acontecimiento.

El gobierno apeló a todos los medios para quebrar la huelga. Limpio de principios y seco de decencia, Arturo Frondizi pretendió contratar maquinistas de otros países, imitando a un ministro, Ramos Mejía, del año 1912, en otra huelga ferroviaria que duró 52 días, o en la primera huelga general de 1896. Su digno sucesor, el ministro Acevedo, pretendió hacer lo propio. Recibió la franca negativa de los trabajadores de esos países, que no se presentarían jamás a la innoble tarea de quebrar movimientos de gremios hermanos.

Acevedo recurrió a la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, FANU. Ofrece jugosos viáticos a mecánicos, artesanos, electricistas, todos de la sección Máquinas. Los trabajadores recibieron un telegrama que rezaba: *"Presentarse personal embarcado. Reconquista 409"*.

Los compañeros se presentaron creyendo que se trataba de un embarque especial, por lo ofrecido, y además porque necesitaban trabajar.

Cuando llegaron, ¡OH, sorpresa!, en el lugar no había un barco sino una locomotora, y el taller ferroviario. Al unísono, los marítimos, todos afiliados al SOMU, se negaron a aceptar el ofrecimiento, como tocados por un ponzoñoso veneno, increparon sobre el pucho al funcionario, duramente, por la afrenta. Arrancaron para el sindicato y presentaron la denuncia correspondiente. Desocupados y con hambre sí, pero jamás carneros.

El gobierno, ante esta negativa, no se amilanó. Decidió recurrir a la Agrupación de Reservistas Navales de Buenos Aires. Se iniciaron consultas y hubo ofertas jugosas. Todo fue rechazado violentamente. Los reservistas afirmaron que nunca fueron ni serian krumiros, que no mancharían el nombre del almirante Guillermo Brown, de quien se sentían herederos.

La rabia contra los ferroviarios se acentuó. Es que el gobierno no pudo, o no supo impedir el conflicto que se había iniciado en el riel y que éste se había instalado en la sociedad, entre los trabajadores que sentían lo mismo que los ferroviarios; es decir, que las empresas del Estado eran de ellos, formaban parte del patrimonio nacional. Estaba muy fresco el recuerdo y la vivencia de cuando Perón nacionalizó los ferrocarriles, esta realidad estaba en la conciencia colectiva, en la época de la huelga de 1961.

Todo continuó, así que movilizaron a los aspirantes a conductores que estaban haciendo el servicio militar. Los convocaron en forma prepotente, por orden militar, a manejar. Algunos se escondieron. A otros los encontraron y los pescaron, de una oreja. Democracia pura.

En el cuartel que está en el Parque Sarmiento de la ciudad de **Córdoba**, también se recibió la orden: los soldados ferroviarios a custodiar y a manejar. Los colimbas (soldados) ferroviarios, que pronto se iban de baja, no acataron la orden. Por esos tiempos próximos a la baja del servicio militar, estos salían todos los días al atardecer. Ya se había incorporado la nueva clase y los viejos se rajaron justo a la hora, como respuesta a la recomendación de que se quedaran. Los oficiales estaban en una encrucijada. Los colimbas les habían hecho saber que no irían a vigilar a sus compañeros ferroviarios. Y se iban todas las tardes.

Los oficiales intentaron ordenar a los colimbas nuevos, pero estos ya sabían de la actitud de los compañeros que se iban de baja, y de tal forma, resolvieron comportarse de igual forma. En debida cuenta, nadie, ningún soldado, cumplió con la orden. Los oficiales fueron castigados. A uno lo enviaron a Las Lajas, a otro a la frontera, al Sur o al Norte. El silencio por esta rebeldía se hizo amenaza.

La desesperación invadió al ingeniero Acevedo y al capitán Recadero Vázquez. En ese trance irracional, ordenan la requisita a los taxistas, al servicio fluvial y patagónico de pasajeros, a las balsas, a los servicios de carga y descarga... a todo el país. Con su mentalidad de estancieros, retrógrada, implementaron otra torpeza sin importarles si afectaba a sus pares. Mediante la resolución 149 disponen el registro de ingenieros y técnicos para la conducción de locomotoras diesel. Los ingenieros le

contestan a Acevedo, en una mesa redonda, que saben de la crisis del sistema y de su organización... y también del comportamiento de sus funcionarios. ¡Y no al registro!

Para terminar con la serie de imbecilidades, abren una escuela de krumiros en Villa Luro y en el F.C. Mitre, a la que convocan a todos los desclasados del ferrocarril y de afuera. Los que se quisieran inscribir, realizaron primero un curso de krumería práctica, y de esa forma quedaba perdonado de pecados y delitos cometidos.

Como todos estos intentos fracasaron, y la huelga seguía, generaron un decreto, el 10405/61, que rescataba la Ley 13.243/48, llamada de Organización de la Nación para tiempos de guerra, que había sido sancionada en tiempos de Perón. En aquella oportunidad, cuando esta ley se sancionó, sin ninguna discusión y en una sola sesión (consta de 38 artículos), el Dr. Frondizi, el ministro del Interior Dr. Vítolo, el Dr. Federico de Mojardín, que luego fue presidente de la Cámara de Diputados durante la gestión de Frondizi, y el Dr. Emilio Donato del Carril, embajador en EEUU en la era frondicista, que en ese momento eran diputados, se retiraron del recinto para no avalar una ley antidemocrática que se aplicó contra los ferroviarios en 1951, 1957 y luego en 1968, que permitía el funcionamiento de tribunales militares para juzgar a los trabajadores.

Los libertadores del 55 no la derogaron. Durante el gobierno se promulga y se utiliza para reprimir.

La dura lección que hay que aprender es que ninguna ley represiva se deroga, y que no todas las leyes del gobierno peronista fueron buenas. La represión fue brutal, abierta. La ley resucitada por decreto fue la herramienta elegida. Ese decreto lo dice todo, la convocatoria al

krumiraje, a los desclasados y a los lúmpenes. Pero Acevedo, como buen capataz de estancia, se equivocaba: el país no era su territorio, era de los laburantes, los obreros.

***En Tafí Viejo:*** Tucumán, donde viven los Patrón Costa, la represión fue especialmente feroz. Don Américo Cattáneo, calderero, me contó que allí había que andar con la imaginación alerta para escabullirse de la milicada, más, en un pueblo chico como Tafí se tenían que escapar, dormían en el cementerio, en los nichos vacíos, se metían ahí durante el día, respiraban por unas rendijas que les dejaban los compañeros sepultureros de ocasión. De noche, resucitaban por el hambre y el frío; como sombras entre las sombras, llegaban mujeres, hijos, amigos, a traerles comida, ropa y novedades. Mientras otros hacían de vigías como lechuzas, sobre los pinos o sobre algún panteón generoso que se transformaba en mangrullo.

*El sepulturero, aquí a contrapelo de su oficio, cuidaba vidas. Es lo real maravilloso de las luchas.*

Acostumbrado al silencio de las ánimas, calmaba el susto de los visitantes que eran muy valientes, pero no tanto en cuestiones de aparecidos, resucitados, espectros, ánimas blancas y la cosa ésa de la luz mala. En esas noches se caminaban estirando la osamenta encogida, luego del recreo espectral venía la consabida reunión en el panteón de algún ricacho, a media voz. En la madrugada, como los murciélagos, volvían a sus lugares de reposo, familia y amigos se confundían con la bruma del amanecer.

**Laguna Paiva:** los ferroviarios se escondían en los bosquecillos cercanos a la Laguna. Sólo algunos baqueanos sabían dónde andaban sus huellas. Después de la quema de vagones habían llegado la Federal y la Gendarmería, y la cosa cambió. La policía del lugar era buenaza, calma, pertenecía al pueblo. El flaco Guemo, trabajador del taller, me decía que nunca se llevaban a nadie preso, que su única preocupación eran los talles de los uniformes, que debían ser generosos, lo mismo que los correaes, para poder correr los agujeros del cinto todos los años, cuando les crecía el vientre. Comían asados, truqueaban o jugaban a la taba con los vecinos del barrio

Lo máximo que habían hecho había sido meter preso al Mulita, un tucumano afincado en Paiva, pero de un modo muy particular. El Mulita pasaba por la comisaría camino a su pieza de pensión, siempre estaba bien borracho. Al verlo de lejos, el policía panzón de guardia salía con cara de guerra y le decía:

-A ver vos, che, andá, dejá las cosas, cambiate y volvé. Metete preso. El Mulita, borracho obediente, iba y regresaba con un libro, porque le gustaba la lectura. El agente del orden lo asentaba en el libro de Entradas y Salidas.

-Fijate Negro -me decía el flaco Guemo-. No sabían ni meter preso nuestros policías.

**Basavilbaso:** los compañeros dormían en los montes y campos cercanos. Habían armado tres comisiones en el sindicato de la Unión Ferroviaria. Si en alguna escaramuza caía una, la reemplazaba la otra. No se hacían ver porque había llegado cana de afuera. Los policías del lugar, casi eran parientes. Me contaba Omar que después del 55, cuando prohibieron gritar viva Perón, ellos salían a provocar a la cana

en una chatita y al pasar por la jefatura gritaban vivas al ausente y rajaban. Los policías se asomaban y respondían:

-¡Que viva nomás, carajo!

A todo esto, el gobierno implementa una acción psicológica, por primera vez a través de agencias especializadas. Una campaña publicitaria que apuntaba contra el ferroviario. La empresa contratada fue una de nombre Hopkins; entre sus socios se encontraba el Dr. Ovidio Zabala. El monto de la contratación fue un profundo misterio. La huelga le deparó negocios jugosos a la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos. Junto a otros prominentes funcionarios crearon la firma publicitaria "Directa", que se adjudicó sin licitación ni contrato la campaña contra los ferroviarios.

El diario Clarín tuvo una actitud editorial contraria a la huelga de los ferroviarios, junto a la CGE (Confederación General Económica), la UIA (Unión Industrial Argentina) y ACIEL, se enrolan en la prédica anti ferroviaria. Los demás medios también, pero Clarín estuvo en la vanguardia.

Luchamos, afirma Juan Carlos Cena en *Ferrovianos Sinfonía de Acero y Lucha*: *“Todo este aparataje se montó contra nosotros, dueños de un simple mimeógrafo que era una risa. **Lucha del Riel** salía con manchas, impresiones digitales, encuadres torcidos, pero con unas ganas del carajo. A eso sí que no nos ganaban”.*

*“La represión tuvo rostro y nombre: capitán Martínez, uno que formaba parte de la plana mayor del capitán Recadero Vázquez. Martínez reclutó lanudos, organizó a la milicada, pagó buchones, encanó ferroviarios, organizó la rotación de los carneros (los llevaban de un lugar a otro para*

*aparentar que eran muchos), hizo todo el trabajo sucio que le encomendaron, sin ningún asco.*

*El gobierno afirmaba respetar el derecho de huelga mientras allanaba, intimidaba, generaba decretos y reglamentaba ese derecho de huelga. El primer golpe intimidatorio fue declarar a los huelguistas "en comisión". Esto, entre otras cosas, traía como consecuencia la pérdida de los derechos escalafonarios. La otra medida, cuando la primera fracasó, fue la "requisición", un invento novísimo, supuesta legal. Consistía en una notificación policial donde se intimaba al trabajador a presentarse a sus tareas. Si te encontraban, tenías que decidir en ese momento. No te obligaban a concurrir al laburo porque legalmente no te podían imponer esa obligación, aunque sí la detención por 30 días por incitar a la huelga.*

*La desesperación es mala consejera. En ese estado, los cosacos cometen el primer atropello en un velorio, en **Boulogne.Sur Mer** – Líneas Belgrano. Los militares andaban buscando por todos lados a Delfor Luongo, conductor del FC San Martín. Alguien delató que este se encontraba en el velatorio de un familiar y allí fueron. La policía irrumpió en el lugar y amenazó con un soberano escándalo si no se entregaba, Delfor. Efectivamente, estaba ahí. Su hermano se adelanta y dice que él es Delfor y se lo llevan detenido mientras el compañero maquinista escapa por los fondos con la ayuda de ferroviarios y vecinos”.*

**25 de mayo:** una localidad de la línea Roca, ocurrió lo mismo, pero con una variante: en vez de detenerlos con triquiñuelas, una comisión policial invadió el pueblo en busca de los ferroviarios. Ese procedimiento

fue espectacular, con exhibición de armas, allanamientos, incluso con disparos de intimidación. Arrestaron a 10.

El ministro Vítolo, mano derecha de Frondizi, afirmó, en ese momento, que ya no regían las medidas de represión y de requisa. Pero los hechos demostraban que estas medidas estaban en vigencia. Y esa fue otra enseñanza por partida doble, porque ante la promesa del ministro se bajaron los brazos de la vigilancia, se confió en que por fin volverían los mecanismos de la democracia. Pero, la represión arreció y se mantuvo hasta el último período de la huelga, no aflojó nunca. Después de la huelga, recurrieron a otros métodos, más sutiles, selectivos.

La respuesta a la nueva intimación, en el Boletín de Huelga de la Fraternidad, decía:

*"Cada fraternal debe ser, en su acción individual y en su comportamiento frente a la intimación, un firme y decidido defensor de la posición gremial. Y no debe olvidarse que en esta lucha se juega la preciada conquista de la jornada humana de trabajo, cuya pérdida importaría un retroceso de muchos años de avance reivindicativo fraternal".*

El fraternal, lo digo desde otro gremio, nunca estuvo solo a pesar de las debilidades de algunos de sus dirigentes. La historia de sus luchas es tremenda. La huelga de 1912 fue la más brava, duró 52 días. Los fraternales venían de templarse en la de 1907 y 1917, ya tenían experiencia. Eran más o menos 7.000 maquinistas que trabajaban en 18 empresas distintas, pero los fraternales se hicieron uno.

El otro hito fue, en 1951, en pleno gobierno peronista. La Fraternidad no hizo paro, pero tuvo una actitud solidaria con los compañeros de la Unión Ferroviaria.

Se negaron a conducir trenes de larga y corta distancia. Se presentaban en los depósitos cumpliendo las 8 horas. Encresparon al general, desde diciembre del 50 hasta enero del 51. El problema, en ese entonces, era el salario y el pedido de cortarle la cabeza al dirigente de la Unión.

Los gremios habían apoyado la nacionalización de los ferrocarriles y el plan social de Perón, pero el salario era el salario. La Unión Ferroviaria, en aquel momento, tenía más de 150.000 afiliados. También en 1951 se decretó la movilización militar. Hubo arrestos y suspensiones masivas. Después del decretazo, Perón convocó a los gremialistas, los regañó y los acusó: *"Han cometido, compañeros, todos los abusos que se pueden cometer, desde provocar descarrilamientos arrancando los cambios y sacando las agujas..."*

*"¡Qué están haciendo, bendito sea Dios, los trabajadores, para echarse a la opinión pública en contra! Recibo llamados de todas partes preguntándome qué espero yo para tomar algunas medidas y poner en su lugar a estos señores radicales, comunistas y socialistas que son los provocadores".*

Perón, nervioso, culpaba a un sector, que sí existía en el seno de los trabajadores ferroviarios, que asistía a las asambleas y vivía en los mismos barrios, compartía la conducción de una locomotora, el furgón del guarda, la entrada al taller cuando sonaba la sirena. Pero la huelga había sido compartida por la inmensa mayoría y había tenido un carácter económico. La movilización, los arrestos y despidos, sólo lograron que los ferroviarios se unieran más.

Volviendo al asunto de la requisición: esta fue un fracaso. Hasta el gobierno tuvo que reconocerlo. Los ferroviarios, firmes, no acataron la intimación de presentarse a trabajar de prepo. La respuesta había sido, siempre, que ellos volverían a trabajar cuando lo dispusiera el gremio.

Los esbirros (cómo me gusta la palabra) seguían golpeando las puertas de los hogares. Todos los que encontraban se negaban a ir a trabajar, algunos eran detenidos. A otros, ni llegaron a olerlos, se volatilizaban. Para la fuga militante -esfumarse, disolverse, volatilizarse, volverse invisible- se inventó, como ya mencioné, de todo. Estaban tan desesperados que en algunos sitios aplicaron la requisa a los jubilados.

En otros, las comisiones policiales permanecían vigilantes delante de las casas de los ferroviarios. Los trabajadores formaron comandos anti-requisa o grupos de rescate con compañeros sencillos pero muy imaginativos y con vecinos de otros barrios que con tretas rescataban a los custodiados. Así que a pesar de la exhibición de armas, los compañeros no se negaron únicamente a ir a trabajar sino que empezaron a fugarse. En más de una oportunidad, la policía, llena de impotencia y de odio, se llevó a la compañera del requisado.

A los que se negaron en la requisa a volver a trabajar y no pudieron fugarse, los encanaron en la Penitenciaría Nacional de la Avenida Las Heras, en los pabellones 6 y 7.

Cuentan que las visitas solidarias de familiares, amigos y compañeros fueron tantas, que los carceleros tuvieron que reglamentarlas. Era un quilombo solidario

El peso de la huelga lo llevaron los fraternales y los compañeros de la UF. Del otro lado, estuvieron la Asociación del Personal de Dirección y los señaleros que no se plegaron al paro. La Asociación obtuvo la personería jurídica el 5 de abril de 1957. Mientras a unos los ilegalizaban y los corrían a palos, o los movilizaban, a otros se los premiaba con una partida de nacimiento. En una solicitud, el carneraje de APDFA insta a los compañeros a solidarizarse con las autoridades y recomienda a sus afiliados que se presenten a conducir los trenes de emergencia. Felizmente, la solicitud fracasó y ellos quedaron ante todos, ferroviarios y pueblo como cómplices culpables. Habían recibido, a cambio del gesto, un jugoso aumento salarial con retroactividad al año 60. Un vagón de dinero.

**Señaleros:** fue un desprendimiento de la Unión Ferroviaria. Le hicieron el caldo gordo al gobierno, boicotearon la huelga. Pero los compañeros señaleros de La Plata fueron los primeros en desertar, en no acatar los mandatos pro patronal que los querían convertir en lanudos. Como una cascada, siguieron las deserciones, muchos adhirieron a la huelga y le dieron el golpe de gracia al proyecto de Frigerio, padrino espiritual de la división de la UF. La actitud de engrosar las filas lanudas en forma orgánica, con ferroviarios no fue, no se dio, porque aunque fueran de otros sindicatos, estos hombres eran parte de la familia ferroviaria.

Los del personal de Dirección, como los tíos lejanos, pero los señaleros no. Hasta ayer habían vivido en el mismo rancho, habían sido nuestros hermanos.

Sin embargo, y a pesar de la acción psicológica, la requisita, la cárcel, los mercenarios, krumiros y carneros orgánicos, la solidaridad llegaba de

sitios inimaginables. Del exterior, de las centrales sindicales, de gremios afines, asociaciones, federaciones... Sobre todo del vecino de al lado.

**Córdoba:** fue muy grande, en especial la de los estudiantes de Medicina. Mientras duró la huelga, el Centro de Estudiantes de Medicina resolvió que sus miembros atendieran *"gratuitamente a los trabajadores y a sus familias, proporcionándoles todos los medicamentos necesarios y posibles"*. También recibimos la adhesión de la Federación Gráfica, la Asociación Mutual, el Centro de Jubilados, la Escuela Técnica Carlos Johnson, y de otras organizaciones del arco gremial cordobés, a través de la Comisión Interseccional de Córdoba (que coordinaba todos los gremios ferroviarios).

Se hicieron rifas, bonos, se pidió colaboración en el barrio, en el centro, en los colectivos. Casi siempre, nos respondieron, en estas tareas estuvieron las mujeres.

**San Luis, el cine de Justo Daract:** se daba una función semanal cuya recaudación era para el centro de huelga.

**Villa Mercedes:** un jubilado donó su reloj de oro, que le había servido en sus años de ferroviario, para que se hiciera una rifa destinada a recaudar fondos. Los productores de la zona de Laguna Paiva donaron leche, y los agricultores productos de granja.

En estas muestras de solidaridad, en todo el país, se destacó un personaje: el almacenero, éste solucionaba todo, prestaba plata o fiaba. Aconsejaba y regañaba. Detrás del mostrador llevaba el control del barrio; era fuente de información, igual que el peluquero. Había árabes,

españoles, judíos y uno que otro criollo. Todos eran iguales, nunca le suspendían la libreta a nadie ni le cortaban la cuenta.

Ellos alimentaron la retaguardia durante y después de la huelga. Suplantaron la improvisación gremial de no organizar temprano un fondo de huelga. Fieron de todo, menos -como decían- bebidas y dulces. Tuvieron un papel silencioso pero crucial, que nadie había programado. Su actitud no fue especulativa, no sabían si íbamos a ganar, si se les iba a pagar. Que la familia ferroviaria no se debilitara, ni anímica ni materialmente, fue mérito de ellos. A la hora de los resúmenes, los gestos de solidaridad de estos personajes que eran parte del barrio y a los que uno miraba sin ver, como algo natural, no figuró.

Por eso, a casi 60 años, cabe decirles gracias y preguntarse cómo hubiéramos resistido sin su ayuda.

A los 30 días de huelga, aumentaba el nerviosismo ante cada deserción. El gobierno prometía paraísos y prebendas a quienes regresaran a trabajar. Abajo, la calentura era grande. Los compañeros observaban que Scipione y la comisión directiva de la Unión Ferroviaria no concretaban, no tenían iniciativa. Además, percibían que ellos tenían muchas ganas de terminar la huelga así como estaban las cosas, sin muchas exigencias. Conciliaban todo.

Para colmo, algunas prácticas se escapaban de las manos de los dirigentes. La resistencia de los ferroviarios tomó otros carriles: el sabotaje y las acciones violentas. Algunos, al ver la inacción de la dirigencia, al ver languidecer el paro después de tanto tiempo de

ponerle el pecho a las balas, reaccionaban en forma violenta. Estas acciones eran espontáneas, casi individuales, sin plan, inesperadas.

Aparecían por desesperación de los acorralados. Para no desertar, para aferrarse a lo conquistado.

La otra cara fue la desertión por agotamiento, por las necesidades básicas de las familias. Cuando se largó el paro, los ferroviarios no habían cobrado sus haberes. Apelando a la extorsión tan común en ese gobierno hipócrita, la empresa comunica que sólo cobrarán los que vuelvan al trabajo.

**Basavilbaso:** llegó el tren pagador -como lo hacía antes- custodiado por los militares. Se estacionó en el andén una tardecita. Los ferroviarios, con los bolsillos secos, afligidos por la situación de sus familias, esperaron a que los llamaran. Pero la jefatura del **FC** les transmite la propuesta: sólo cobrarían los que se reintegraran. El andén quedó en silencio. Todos se miraron rojos de bronca. Se oyeron puteadas y los compañeros, girando en redondo, despoblaron el andén. Oscurecía, el día se iba y el perfil del coche pagador se dibujaba en la punta de la estación. Cuando estuvo oscuro, cientos de piedras estallaron sobre el coche. Salieron los militares, pero el aluvión de piedras los obligó a meterse.

Nunca vieron las hondas ni las manos ni a los hombres que las lanzaban con toda su rabia. Puteadas, gritos, ladridos de perros, y, en el medio, alguna voz femenina. Estaban todos.

Llegó la orden. La locomotora se puso en marcha en medio de la pedrera. El pago se suspendió. Así fue rechazada la extorsión, una y

otra vez. El ministro Acevedo anunció que *"en tres o cuatro días"* rompería la huelga ferroviaria. Especulaba con el hambre que comenzaba a hacer estragos. *"Regresarán al trabajo en forma incondicional, afirmaba Acevedo, como lo hacen los que se rinden sin alternativas en la guerra, porque todo ha sido planeado como si fuera una guerra"*.

***Boletín de Huelga de la Fraternidad:*** (en aquel entonces mi curiosidad era enorme; mucho después supe quién lo redactaba) en ese boletín le contestaron:

*"Claudicar ahora, claudicar antes, claudicar mañana, sólo significará entregarnos de pies y manos a la voracidad de los explotadores de turno. Claudicación es incondicionalidad, y eso significa el oprobio de una humillación intolerable, mucho más fuerte que nuestra propia estimación. Quienes caen no pueden volver a levantar la frente sin reprocharse la actitud servil y genuflexa, sin enrojecer de vergüenza por la entrega inaudita de las conquistas"... Y sigue: "... volver significa ir atrás, reconocer la jornada ilimitada, los ciclos movibles, la quita compulsiva de los derechos escalafonarios. Volver es traicionar la propia raigambre obrera"*.

Al leer aquellos boletines de la Fraternidad, nos entraba una sana envidia por el dueño de esa pluma. Se llamaba Panito del Mestre

La bravuconada del ingeniero Acevedo sólo enardeció y endureció la tozudez de los ferroviarios. El paro se hacía sentir. Las cámaras comerciales de las distintas regiones tiraban la bronca.

**Mendoza:** además, en otras provincias, quedaban cosechas, fruta, vino sin distribuir. El frente gubernamental se resquebrajaba.

Un acto anunciado de la CGT, que iba a realizarse en Parque de los Patricios, preocupó de tal manera al gobierno que Vítolo, ministro del Interior, demoró el permiso. El gobierno tenía, y mostraba, dos caras: Una quería negociar; la otra, con Acevedo a la cabeza, quería mantener la posición y reprimir más.

La extraordinaria magnitud del paro, su fuerza y uniformidad, llevaron al sector negociador a iniciar las conversaciones. El clero se ofreció como mediador y el gobierno y los gremios aceptaron. En el frente gremial ya se notaba el cansancio, el agotamiento de los compañeros. La negociación comienza pero la represión seguía. En medio de las conversaciones, hay patrullajes intimidatorios en los barrios ferroviarios, requisas, vigilancia en los locales sindicales.

El pliego del acuerdo lo elaboran el cardenal Caggiano y las comisiones de la Unión Ferroviaria y de la Fraternidad. El sector de Acevedo lo rechaza y propala que la negociación es un fracaso. Esto deja mal posicionado al cardenal. Entonces, el presidente provisional Dr. Guido se hace cargo de las negociaciones. Don Arturo Frondizi, a esa altura, seguía en Hong-Kong, seguramente degustando niditos de golondrinas.

Ni se inmuta: Acevedo, más que Guido, lo representa, es decir es el comisionista de las empresas del transporte automotor, ¿o me equivoco?

A todo esto, los militares empezaron a inquietarse y a aconsejarle a Guido que tome la manija y solucione el problema. Supongo que debían pensar que cuando volviera el presidente Frondizi ya lo iban a arreglar.

El Cardenal Caggiano se reúne, por última vez, con los ferroviarios y con Guido en la residencia de Olivos. Llegan a un acuerdo que se firma el día 10. No hay cesanteados y la huelga de 42 días se levanta.

Esta huelga, es una de las más largas en la historia de los trabajadores del riel, la más reprimida y la más valiente, hizo retroceder el Plan Larkin, el cual se trataba de liquidar los ferrocarriles en beneficio de la industria del transporte automotor, en crisis, en un país de origen como Estados Unidos.

Fue momentáneo el adiós a Mr. Larkin. Estos nunca abandonaron sus objetivos, ni bajaron la guardia, solo fue una retirada estratégica.

Volverían. Nosotros no lo percibíamos.

Después de la lucha, el taller trabajaba a todo vapor como antes, hubo como un descanso. Pero no éramos los mismos. Algunos salimos fortalecidos; otros, medio doblados por la desesperación. Decían: -Menos mal que todo terminó, no daba más, no me importa cómo salimos.

A otros los había invadido el miedo: se volvieron mudos, el espanto se les pegó a la cara.

**Cruz del Eje:** amenazaron con cerrar los talleres. La migración hacia la industria privada continuó. A los que habíamos pedaleado, infatigablemente por esos días, nos marcaban de cerca. Con las listas en la mano, nos controlaban desde la asistencia hasta la concurrencia al Servicio Médico. Nos fiscalizaban las licencias, el destino cuando pedíamos pases de salida o de viaje y ni hablemos de las llegadas tardes o las faltas al trabajo. El cerco se estrechaba y te lo hacían notar.

Después, como saldo, estaba el asunto de los carneros, rompehuelgas.

Para nosotros eran seres despreciables. Se desprecia al traidor. Algunos de estos esperpentos, los familiares se avergonzaron y les cerraron la puerta de sus casas. Nosotros los habíamos denunciado con nombre y apellido y pegados en todas las carteleras y en los baños, lugar de concurrencia obligatoria.

Antes, al comienzo, cuando dimos la voz de alerta, nadie escuchó. La abulia era total. Ni remotamente habíamos previsto que se produciría este fenómeno. No pudimos movilizarnos contra la perfección. Y al final, ¿habíamos ganado o no? Nos contestamos que parcialmente porque si el triunfo hubiese sido integral no hubiera habido persecuta ni indiferencia. No sabíamos qué hacer y no entendíamos lo que pasaba, ¿por qué los mismos que ayer desbordaban de pasión no nos escuchaban?, ¿se habían pinchado? También nos mostraron cómo se trabajó para la desinformación y la ausencia de los dirigentes. Nuestra fuente de información eran los diarios, ni la Comisión Directiva ni la Seccional daban cuenta de sus actos.

Con el tiempo, bastante después, descubrimos que esto formaba parte de una política de desactivación y enfriamiento del conflicto. Cuando cundía el desánimo, montado sobre el agotamiento, venía el trabajo de los delatores: Cuidado ahora, había que quedarse quieto, el despido estaba en la puerta. No ganamos, nos salvamos de casualidad. Todos se cuidaban. La complicidad entre los capataces y los burócratas sindicales era prácticamente un romance. Las suspensiones y los llamados de atención estaban a la orden del día. Casi nadie hablaba de la huelga. En

el taller estimulaban la deserción, el pase a la actividad privada, daban facilidades para probar suerte.

Las enseñanzas fueron muchas. Por ejemplo: En épocas normales, sin conflicto, los obreros y sus dirigentes en general no conocen las leyes, no se codean con los funcionarios, en especial con la jerarquía. Les dan crédito sin reflexionar. Cuando estalla la huelga, se presentan inspectores, policías, a veces incluso militares esgrimiendo leyes promulgadas por el Parlamento. Y entonces nos enteramos que aquello que habíamos escuchado o leído sin darle demasiada importancia eran leyes o decretos que estábamos infringiendo y que habían sido sancionados para perjudicarnos, realizadas por parlamentarios que no nos representaban.

Todo esto nos pasaba por ignorancia, por no tener información de nuestro sindicato, por la pereza que nos habían inculcado los dirigentes al acostumbrarnos a creer bastaba con lo que decían ellos, que ellos eran informantes veraces y que no era necesario buscar, bucear por cuenta propia. Esta enseñanza fue de fierro.

## LAGUNA PAIVA



### **Poemario sobre las luchas epopéyicas de los trabajadores Ferroviarios de Laguna Paiva referida a la Huelga de 1961.**

LagunaPaiva/

iba montada en su coraje/

*El pueblo la saluda/*

*porque la ha rescatado/*

**José Luis Mangieri 15 Poemas y un Títere,**

Dedicado a Orlando Oliva y a Manuel Roca,

Asesinados por la gendarmería de Rosario.

*Por la patria se va la vía/*

*Por la vía pasa el tren/*

*En huelga no pasa nadie/*

*Pero muy bien.*

## **Julio Huasi - El Pequeño Cuaderno Ferroviario**

### **Paivera Heroica**

*Naciste pura, bella y valiente como una rosa en el abrojal.*

*Paivera hermosa, linda paivera que por tus hombres vas a luchar.*

*Paivera hermosa, linda paivera que por tus hijos sabes pelear.*

*Paivera linda, bella paivera que combatiste a la Federal aquella tarde de primavera que como pantera fuiste a pelear.*

*Ni mil metrallas que te tiraron del tren de tropas que ardiendo está.*

*Ni con bombas te amedrantaron porque sos gaucha y sabes pelear.*

*Para los gremios del mundo entero, paivera hermosa, bella mujer, eres el himno de los obreros,*

*dulce consuelo del padecer.*

*Sos la esperanza, linda paivera, nunca tus hijos te olvidarán...*

### **Demetrio Díaz Acuña**

**MURAL EN HOMENAJE A LAS MUJERES DE LAGUNA PAIVA**



JUAN CARLOS CENA

1961 50 años 2011

*"Para los gremios del mundo entero, paivera heroica, bella mujer,  
eres el himno de los obreros, dulce consuelo del padecer."*

Demetrio Díaz Acuña.

**SÍMBOLO**

de la

**HEROICA PARTICIPACIÓN DE LA MUJER**

durante la

**HUELGA FERROVIARIA DE 1961 EN LAGUNA PAIVA**

**Pueblo y Gobierno de Laguna Paiva**

11 - 11 - 11



**Esta escultura es en homenaje a la mujer del ferroviario que participó de la huelga.**

Foto: Agencia Laguna Paiva

**Laguna Paiva:** es un pueblo - ciudad ubicado al norte de la Ciudad de Santa Fe, casi en el límite de lo que se llama pampa gringa. Es un área ferroviaria desde 1907, cuando el sistema se expande, los talleres ferroviarios de Laguna Paiva le dan trabajo al 70 por ciento de los habitantes de lugar.

En 1908, el 20 de enero, quedó inaugurada la estación Laguna Paiva del Ferrocarril Central Norte Argentino, que pertenecía al Estado, a sólo 38 km de la Ciudad de Santa Fe. Ahí nomás, ese mismo año y por iniciativa del Ingeniero Enrique Bonsi, se inicia la construcción de una nueva línea, un empalme hacia la provincia de Córdoba que atravesaba una zona rica, agrícola ganadera y tampera de los departamentos Las Colonias y Castellanos. Esto haría aumentar la población, compuesta por obreros y empleados ferroviarios, entre ellos una buena cantidad de inmigrantes europeos que llegaron escapando de tiranías, con un enorme deseo de ser libres y trabajar. Entre los ideales de todo pelaje, había una cuestión común: la dignidad y el sentido de libertad. Dios los crías y estas cuestiones los amontonan, esta vez por Laguna Paiva.

A tres años, de inaugurada la estación, se habilita el nuevo empalme con Altos de Chipión, en la provincia de Córdoba. En nuestros talleres cordobeses aparecieron los paivaneses, que debían ser nietos de los fundadores. Venían a La Docta a estudiar, a perfeccionarse.

A Laguna Paiva siempre se la ignoró, específicamente en el aspecto político y gremial, pero también en el cultural. Sus habitantes le cantaban, ostentando el orgullo de pertenecer a su ciudad. En todos los tiempos, generaron estudios y recordatorios prácticamente desde su

fundación; por ejemplo, la revista Guion, en 1948, bajo la dirección y la pluma de Don Leandro Fuentes, primer maestro de la ciudad. Laguna Paiva fue un hervidero de ideas desde su fundación. Estos ideales anarquistas, socialistas, comunistas y cristianos se arrimaron a las distintas corrientes de inmigrantes nacionales y extranjeros. El debate era algo cotidiano, una manera de vivir de los paivaneses. Predominaba la tolerancia y el respeto por las ideas de los otros.

Julio Marzó fue uno de esos paivaneses que recaló en nuestros talleres, aunque él no vino a estudiar sino que llegó porque lo echaron de Laguna Paiva, porque su presencia era insoportable para la Jefatura del taller. Fue trasladado por pedido de las autoridades del F.C. Belgrano. Julio había sido, en Paiva y durante el gobierno peronista, el principal orador de la asamblea donde se dijo NO a la concepción reinante de adherirse al gobierno, es decir de ser un sindicato dependiente del Estado. Lo dejaron cesante e intervinieron la seccional.

Y así era el comportamiento de los ferroviarios de Paiva en los primeros tiempos del gobierno peronista. Se sentían libres de nacimiento, optaban por lo que creían. En Paiva, el cura párroco era un avezado polemista, no achicaba la letra ni arrugaba. Dicen que era un tipo amplio, que se entreveraba con cualquiera, anarquista, comunista o quién rayara. Se arremangaba la sotana y a la carga. En los boliches compartía el vino y un quesito picante con los parroquianos.

El cura Macor, decía Julio Marzó, lo buscaba para provocarlo a cambiar ideas. Marzó y los otros nos enriquecieron con el bagaje histórico que

trajeron en el equipaje. Allá en Paiva la huelga no fue una pavada. Allá estuvieron los ferroviarios y el pueblo de paro.

El gobierno frondizista intentaba hacer correr trenes en varios puntos de la red, para demostrar que la huelga no era monolítica. Estos trenes eran conducidos por krumiros reclutados entre la escoria y carneros del personal de dirección, o de otros sindicatos, que perjudicaban la huelga por vocación.

El diario El Litoral del sábado 11 de noviembre informa que: *"Con el propósito de restablecer el servicio ferroviario entre esta capital (Santa Fe) y San Cristóbal, y tal como se había anunciado, partió antes del mediodía un tren compuesto por una locomotora diesel, seis vagones y dos furgones"*.

Era una prueba. Había que ver cómo reaccionarían los ferroviarios. Llegando a Laguna Paiva, los krumiros, confiados y soberbios, hicieron sonar la bocina de la locomotora como provocando, para ver. Y vieron nomás.

El pitazo, que venía desde la señal a distancia, llegó colgado del viento y se desparramó por Laguna. Paralizó los ademanes, los quehaceres habituales de un sábado; en un solo acto casi simultáneo, todos dejaron de hacer. En los hogares se aquietaron los movimientos de las mujeres en las bateas, se apagaron las hornallas donde se cocía el flaco puchero de los tiempos de huelga. En los boliches pararon los trucos y seguramente quedó algún "quiero" apretado entre los dientes; se suspendió el juego al sapo, los chicos pararon de jugar a la tapadita, los perros encresparon los lomos.

# MUJERES

Sin que nadie las convocara, las mujeres estaban en sus hogares, realizando sus quehaceres domésticos, al sentir el silbato de la locomotora, estas se secaron las manos en los delantales y se encaminaron contra el viento que les había traído el pitazo de la locomotora. Los hombres depositaron los naipes lomo arriba y las casas quedaron con las puertas abiertas; nadie atinó a cerrar nada. Salieron de todos lados, se miraron en silencio. Se aguantaba tanta bronca... la bronca era el acelerador de los trancos por los senderos que conducían a las orillas de las vías, hasta el paso a nivel. Agitados, con los ojos grandes, miraban llenos de furia el frente no muy lejano de la locomotora. Mientras, sus manos tanteaban el suelo buscando piedras.

En las alambradas, había paivanese de todas las edades, ferroviarios y vecinos. Los pitazos provocadores y el avance del tren recalentaron los ánimos y evaporaron la paciencia. Los krumiros venían envalentonados y los cosacos, de repente, dispararon una ráfaga de ametralladora "al aire". Hirieron a dos compañeros: **Abel Gómez y Orlando Olivas, uno de ellos con un balazo en la cabeza.**

El pueblo de Laguna Paiva tronó de indignación. Mujeres y niños transportaron durmientes para obstaculizar el paso del tren, que traspuso el paso a nivel y sorteó el desvío a Balnearia, redujo la velocidad cuando divisó el gentío... se detuvo para no volver a reanudar la marcha. Salidos de entre los yuyos, ocultos detrás de cualquier cosa, los ferroviarios aplicaron los frenos. Otros empujaban vagones y

tanques que estaban estacionados en un desvío muerto, hasta descarrillarlos para obstruir las vías.

### **El tren quedó inmobilizado**

La pedrera arreciaba, apuntando a los esbirros que se esforzaban por proteger a los krumiros, esos engendros sociales, que conducían el convoy. Los custodios arrojaron gases. Volaron más piedras y sonaron de nuevo descargas y, al final, llegó el infierno. Las llamas comenzaron a envolver los ocho vagones. En medio de la refriega, las mujeres se habían desgarrado sus ropas para empaparlas en kerosén y hacerlas antorchas para encender el tren lleno de indignidad que había osado quebrar el solemne silencio de la población en huelga. Las mismas mujeres exhibieron el pecho descubierto a la balacera. Con extraordinario valor hicieron retroceder a los esbirros cebados. Luego, en silencio, ellas mismas curaron las heridas de los suyos y escondieron el fuego que las incendió entre los rieles; avergonzadas por haber hecho jirones hasta sus prendas más íntimas, volvieron a encender las hornallas y los fogones.

Qué golpe le dieron al gobierno los pobladores de Laguna Paiva, especialmente las mujeres que aún ignoraban su grandeza, haber protagonizado un episodio heroico y honroso. El boletín de la Fraternidad, esa hoja diaria que era el parte de huelga, les rindió homenaje: *... "así, breve y fragmentariamente, mientras nace el Homero que cantará esta epopeya, rendimos nuestro homenaje con sencillez y elogio a los heroicos ferroviarios de Laguna Paiva"*.

Narré lo que pasó en Laguna Paiva, de lo que me enteré por boca de los paivenses, en los talleres de Córdoba, por Julio Marzó, por el boletín de huelga de la Fraternidad, por boca de Giorgis -por los documentos que él me envió- y por el flaco Guemo, paivenses también los dos últimos.

Utilicé los términos de la época, ese lenguaje particular del boletín de huelga con términos en desuso como krumiro, esbirro, milicia, engendros sociales; resalté, como ellos, los valores morales y las virtudes del hombre común, y el elogio a la mujer, heroína de la jornada y luego en el hogar. Más de treinta años pasaron, y cuando los veteranos protagonistas hablan de conceptos como virtudes morales, invocan a Homero en medio del incendio, narran el regreso de las mujeres, semidesnudas, en enaguas, en jirones, juntando los brazos en cruz para disimular su desnudez, cuentan como todos giraron las cabezas en sentido contrario para no mirar, se les nublan los ojos con una emoción que aún no se disipó, que sigue allí, casi intacta, en Laguna Paiva.

En aquella jornada hubo diez heridos: tres obreros y siete policías. Desde Santa Fe partió más represión al mando del jefe de Policía, una compañía de infantería, otra de gases, bomberos, Policía Federal. La ciudad estaba en estado de tensión que se agudizó cuando llegó la noticia de que los compañeros Gómez y Oliva se encontraban graves, internados en el policlínico ferroviario. La policía se hizo cargo de las instalaciones ferroviarias, allana los locales de la Fraternidad y la Unión Ferroviaria, efectúa requisas, se lleva al cuidador, también a compañeros que se hallaban dentro de la sede.

En un duro comunicado, la Fraternidad de Santa Fe y Laguna Paiva acusan al gobierno de generar este atropello contra un pueblo que defiende en forma heroica el derecho de vivir con dignidad.

Lo que sucedió en Laguna Paiva repercutió como un latigazo en toda la red ferroviaria. Fue un ejemplo de resistencia. Hoy, después de casi 60 años, Laguna aun resiste con todo su cuerpo y con la voz que le viene de cuando el cacique Vilipulo acampaba con su tribu en la laguna. Sus entonaciones quedaron en aquellas márgenes arenosas y se unieron con otras, se hicieron cadena de voces. Siempre, una de ellas entona un canto para Laguna Paiva, a su atrevimiento.

En cuanto a las compañeras de los ferroviarios, también en otros casos no sólo fueron retaguardia sino protagonistas, hicieron trinchera en las primeras líneas; ante el asombro de sus maridos, no rehuyeron la pelea.

*Ya vendrán los Homeros, que partiendo de esas palabras, les cantaran recordando ésta épica obrera – **Panito del Mestre***

## LAS MUJERES FERROVIARIAS CREAN, ENTRE OTROS, EL TREN DE LAS ARTES



**Integrantes del Tren de las Artes**

## OPINIONES SOBRE EL TREN DE LAS ARTES

*Si yo hubiera inventado el ferrocarril no habría consentido que nadie montara en él sin mi permiso".*

**GUSTAVE FLAUBERT**

Los precursores de esa gesta cultural: don Miguel Muñoz, Nelly Wilke, el poeta Jorge Piatti, Mónica Bottini y tantos otros; era toda una corriente

cultural en el ferrocarril Belgrano, antes: del Estado.

En los años 1966/67 un grupo de ferroviarios fundan la biblioteca Manuel Belgrano, en el ferrocarril que lleva ese nombre. Los de la iniciativa fueron Pedro Bartolomé y Nelly Wilke.

Nelly venía de Laguna Paiva, lugar con un fuerte acervo cultural. Como pintora expone pero, además, impulsa todas las manifestaciones artísticas. El accionar de ese conjunto de compañeros despertó inquietudes que se desconocían, fue el despertar de sensibilidades aquietadas por timidez, por falta de comprensión y muchas cosas más.

Luego llegaron otros. Comenzaron las presentaciones, las exposiciones, las problemáticas que generaron, por ejemplo, la organización de la Primer Muestra Itinerante, con obras de artistas ferroviarios. Se convocó al personal de todas las líneas para participar en las muestras. Corría noviembre de 1985. Los participantes debían enviar sus obras para ser expuestas en la Sala de Exposición que poseía **Ferrocarriles Argentinos**, en la estación Retiro - F.C. Mitre. Pero en julio de ese mismo año, a instancia e insistencia, sumada a la terquedad de Nelly y Piatti me proponen un proyecto cultural, nos remitimos, en mi caso era el Secretario General de APDFA, y proponemos, al contador Salmerón, el proyecto cultural. Salmerón dispuso la creación de ese espacio que se llamó: Intercambio Cultural.

Le pedimos un tren y con el asombro de Salmerón, aceptó. En 1987 comenzó a transitar el Tren de la Artes: *Ferrocarriles Argentinos I.C.*, estaba compuesto de un coche cine, y otro expositor, todos acondicionados en Talleres Rosario. Se trabajó durante un año y medio en la Región Mesopotámica, primer recorrido.

El Departamento de Relaciones Públicas se integró al proyecto, y a partir de allí creció la actividad del Tren de la Artes. Nelly Wilke, Jorge Piatti y Mónica Bottini, más tarde otros integrantes del convoy cultural, todos pertenecían a nuestra jurisdicción. Realizamos exposiciones de muestras en conjunto en el salón de nuestra Mutual AMEPORT, con la participación de artistas de todo el país.

Llegó Menem montado en la mediocridad y mandó a parar.

*"Final triste", dice Nelly: La nuevas autoridades del Ferrocarril pararon en octubre de 1989 el Tren de la Artes. Fue la primera medida que tomaron. Nelly Wilke continúa diciendo: "El Tren de las Artes no redituaba... y así termina esta hermosa, culta y desinteresada actividad a favor de los niños, jóvenes y no jóvenes que viven en pueblitos donde los conectaban con sus semejantes por nuestra extensa ex red ferroviaria, hoy FANTASMAS (quiere que vaya con mayúscula), esta destrucción fue ejecutada por hombres que dicen que vinieron para que ingresáramos al primer mundo...."*

## NELLY WILKE



Este conjunto de compañeros cumplieron el papel de arqueólogos de la cultura. Apartaron el malezal que cubría todo ese cúmulo cultural de los pueblos y pueblitos del interior del país, y lo expusieron a la luz y al asombro; mostraron esa vastedad de la cultura ferroviaria, la creación y la inspiración popular de lugares ignorados.

## **EL TREN DE LAS ARTES: DE LO PÚBLICO A LO PRIVADO**

Por Mónica Bottini

Un tren que lleva carga simbólica: imágenes que se mueven, se instalan y caminan por recónditos sitios ignorados del país.

Un proyecto federal: enlazar, anudar las provincias con lazos culturales.

Una visión contemporánea: entender el arte dentro de sus marcos sociales, no como propiedad de una intelectualidad avanzada, ni dentro de elitistas círculos de prestigio que lo validen.....

**EL TREN DE LAS ARTES:** un programa cultural que aún hoy -cuando el arte ya se encuentra involucrado en toda transformación social-resuena de avanzada por su cualidad potenciadora de apertura a nuevos canales de comunicación e integración nacional.

...Y todo realizado entre dos vías paralelas: La pasión de quienes amamos el arte y el amor a una pertenencia institucional; hoy desaparecida.

### **Tren de las artes**

"Tren de las Artes": De lo público y lo privado.

El "Tren de las Artes" era un convoy argentino, sí, compuesto por dos coches -uno sala de exposición y otro micro cine- que recorrió el país desde el año 1987 hasta que el menemato lo disolvió junto con todo rastro ferroviario.

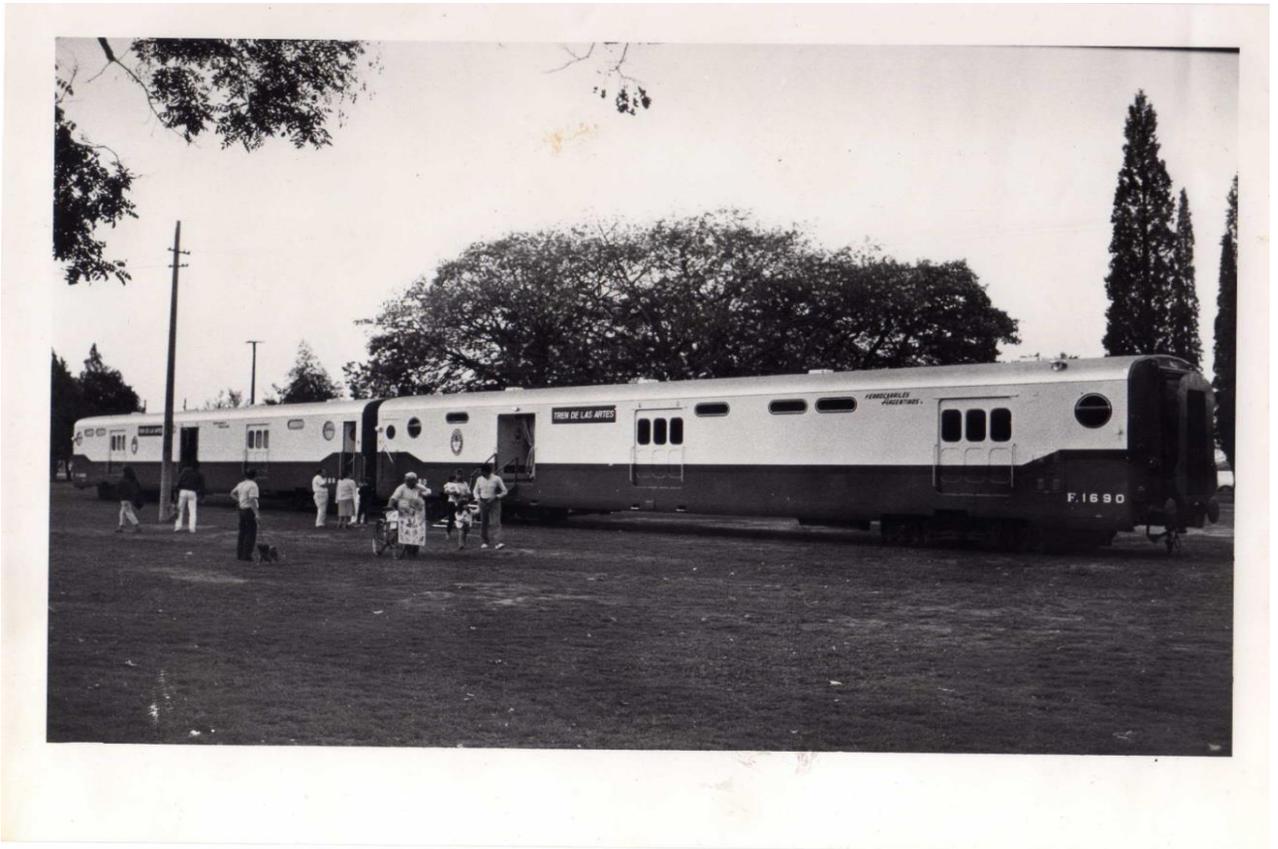
Pero era más que un tren. Un proyecto que enlazaba Buenos Aires con el interior, que llevaba y traía ARTE. Partía enganchado a la cola de algún tren turístico y se descolgaba en una vía muerta en aquellas estaciones del país donde no se conocía que era un cuadro ni una película. Dormir debajo de un gran dibujo de Scafatti, atender a las 16.000 personas que lo visitaban en cada viaje, amanecer entre acordeones y durmientes, sorprenderme ante una muchedumbre esperándonos en los andenes de Vikuña Makena, proyectar la película en las paredes de la estación.....por sobre todo, entender que el arte no es propiedad de ninguna intelectualidad avanzada, aparece ahora como novedoso, pero esto sucedía desde una Empresa Estatal...

### **HOY DESAPARECIDA.**





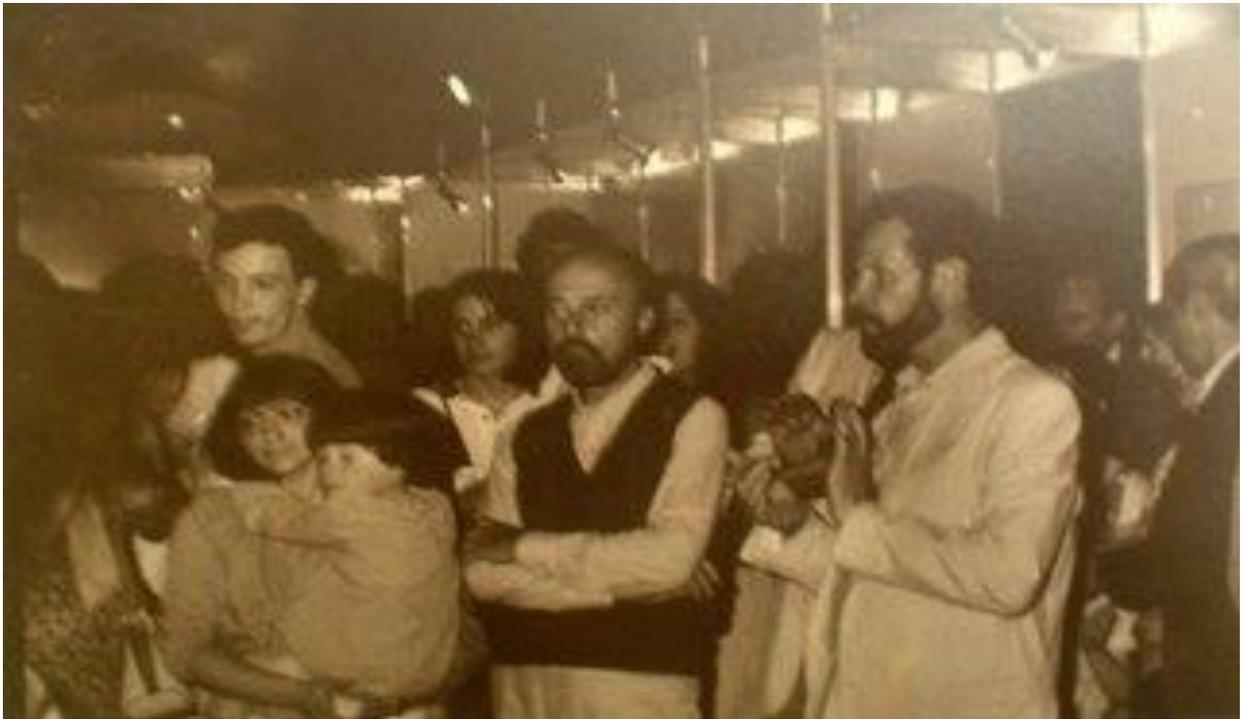




JUAN CARLOS CENA

1  
3  
0





## El Tren de las Artes en Nogoyá



En la fotografía Jorge Piatti y Monica Bottini, del departamento de Relaciones Públicas de Ferrocarriles Argentinos, quienes visitaron nuestra Redacción. Foto La Acción.

los se va a proyectar aquí en Nogoyá, hoy 2 de agosto a partir de las 19, un largometraje acerca de la misteriosa Buenos Aires y el 3 de agosto "Lrs Siete Locos" facilitados por el Instituto Nacional de Cinematografía.

### **¿Algo más que quieran destacar?**

Queremos destacar el apoyo que brindan las autoridades de la línea General Urquiza y su personal, a la Secretaría de Cultura de esta localidad de Nogoyá, la Secretaría de Cultura de la provincia de Entre Ríos y la Casa de Entre Ríos en la Capital, y a los medios de comunicación locales quienes difunden nuestra tarea.

# **EL HOMENAJE A LAS MUJERES DETENIDAS DESAPARECIDAS**

## **11-BERTOLA VERCELLONE, MARTA ALICIA,**

Empleada Policlínico Ferroviario. Sección Estadísticas, Policlínico Ferroviario secuestrada de su domicilio 25 de mayo 67 Barrio talleres Sur, en la ciudad de Córdoba, - Conadep 5822 - Declaración 6718. Secuestrada de su domicilio el 23-07-1976.

No hay testimonios de su paso por un CCD.

## **18- CAMPOLONGO QUIROGA, GRACIELA,**

Tenía 20 años, divorciada, C.I 7.688.858, DNI 11.770.456 empleada ferroviaria, Ferrocarril Gral. Belgrano, desaparecida: 30-05-1976. Nº de Conadep 845. Declaración 951 fue secuestrada de su domicilio en Ingeniero Silveira 4075 a las 3.15 de la mañana, Villa Adelina. No hay testimonio de su paso por un CCD.

## **LEONOR ROSARIO LANDABURU DE CATNICH "NONI"**

Tenía 25 años. Militante católica, era Licenciada en Ciencias de la Educación, catequista, proveniente de Mercedes, San Luís. Estudiaba en Córdoba, en el Instituto Doctor Domingo Cabred.

Ya en Buenos Aires, Noni se desempeñó en el Instituto Nacional de Educación Física Nº 1 y en la Universidad Kennedy. Trabajó también en

la obra social de Segba como maestra recuperadora de discapacitados mentales. Juan trabajaba en los talleres del Ferrocarril Mitre en José León Suárez (Provincia de Buenos Aires).

Juan fue detenido el 31 de agosto de 1977 en horas de la mañana, en su lugar de trabajo, en J. L. Suárez, junto con un compañero. Leonor fue detenida a la noche en su domicilio en Capital Federal. Leonor estaba embarazada de más de 7 meses, con fecha prevista de parto para el 17 de octubre. Los nombres del niño o niña serían: Federico o Eleonora.

Fueron vistos por sobrevivientes del centro clandestino de detención que funcionó en Campo de Mayo.

La hermana de Leonor, Elsa Alicia Landaburu, fue asesinada en un supuesto enfrentamiento en Córdoba en 1976.

Una calle en Villa Mercedes lleva el nombre de Leonor

### 31- **EIROA MARTINIANO MARTHA GRACIELA**

Profesión: medica. 30 años, soltera, argentina. Lugar de trabajo: Hospital de Béccar, San Fernando, y sucursal del hospital Ferroviario de Victoria, provincia de Buenos Aires. Desaparecida el 15-05-1976. o 26-05.76, Nº de Conadep 1621. Declaración: 2963. Secuestrada de su domicilio en Béccar, provincia de Buenos Aires.  
Vista en el Campito - Campo de Mayo.

61- **MONZANI GOENAGA, MARIA VIRGINIA,**



Casada 25 años, DNI 10.162.457. Conadep 3434. Declaración 194. Fue secuestrada de su domicilio en Ituzaingó, provincia de Buenos Aires. Desaparecida: 11-02-1977, en Martín Rodríguez 531 Ituzaingó, éste era el domicilio familiar, a las 16 horas, por la Fuerza Aérea Argentina y civiles armados. Trabajaba en la oficina de compras del ferrocarril Mitre en Retiro. DNI 10.126.453. Había nacido el 14-7-1951. Otra información sostiene que en la boletería de Retiro. Fue vista en el CCD Comisaría 3 de Morón ubicada en Castelar, el 11-2-77 con su esposo. Carlos Andisco. En testimonio N° 00237.

## 69- NUSBAUM CHACÓN, ROSA ANA IRMINA.

Desaparece el 6-9-1977 en la estación Florida del Ferrocarril Mitre, oficina Belgrano en Retiro, empleada. Vista en la Brigada Güemes. Nace el 12-12-1948 en Tostado Santa Fe. LC. 5.804.923. Posiblemente embarazada.

## OLGA YOLANDA MAMANI



Detenida el 30 de junio de 1976. Estudiaba medicina. Tenía 24 años. Eran simpatizantes del PRT. Un año antes de su asesinato habían sido detenidos junto con una pareja de amigos también simpatizantes o militantes de la JP. Lograron zafar gracias a los contactos de esa pareja de amigos. Continuaron viviendo en la misma casa donde los habían

detenido esa primera vez, en la calle de atrás de la Escuela República de Siria que está en Avenida ICA de barrio Gral. Bustos, en Córdoba.

El día 6 de julio, pasan un comunicado que tres "subversivos habían sido muertos en un enfrentamiento" en la Ciudad Universitaria.

**100- TORRES BONALDI, GRACIELA HAYDEE,**



23 años, empleada ferroviaria, Ferrocarril Mitre, provincia de Córdoba. LC 10.906.761 N° de Conadep 5106. Declaración 6557. Fue secuestrada en Córdoba. No hay testimonios de su paso por un CCD. Desaparecida: 29-06-1976, en su domicilio de Mariano Moreno 1135, Barrio observatorio, ciudad de Córdoba a las 23.30 horas. Sus restos fueron encontrados en el cementerio de San Vicente, Córdoba. Estudiante de

Letras de la Universidad de Córdoba. En Mayo del 2005 fueron exhumados e identificados sus restos por el EAAF con la intervención del Juzgado nº 3 de Córdoba. Nació el 6-8-1953 en Córdoba.

## **ENCONTRARON LOS RESTOS DE UNA FERROVIARIA DESAPARECIDA**

Por Elena Luz González Bazán \* especial para Villa Crespo Digital

7 de mayo del 2005 \*\*

Los primeros días de mayo del 2005, el 4 de mayo, fueron encontrados los restos de Graciela Haydeé Torres Bonaldi, quien fue secuestrada de su hogar el 29 de junio de 1976.

Como le decía su mamá: Gachy, había comenzado a activar en la Unión Ferroviaria, parada en una silla o algo parecido, había hablado sobre la necesidad de un salario justo, ese día se sorprendió porque sus compañeros la aplaudieron. Tenía casi 23 años cuando fue desaparecida. Había nacido el 6 de agosto de 1953.

Trabajadora ferroviaria y estudiante de Letras fue identificada, recientemente, en la fosa común del Cementerio de San Vicente, de la ciudad de Córdoba. Graciela Haydeé Torres Bonaldi fue secuestrada y desaparecida en la última dictadura militar: 1976-1983.

El MoNaReFA hace extensivo, a su familia, nuestro profundo pesar por la tristeza que implica la aparición del cuerpo de Graciela Haydée, la comprobación de su muerte y por otro lado, lo que significa para su madre, hermana y demás familiares y amigos, compañeros de trabajo y de estudio la recuperación del mismo, de su historia, identidad y la memoria colectiva.

Graciela tenía 23 años, era trabajadora del Ferrocarril Mitre y estudiante de Letras en la Universidad Nacional de Córdoba. Fue desaparecida el 29 de junio de 1976, el número de la CONADEP - Comisión Nacional sobre Desaparición de Personas era el 5.106, el legajo en el registro del Grupo Fahrenheit es el 6.557, número de orden en la lista 9.227. No hay testimonios de su paso por Centros Clandestinos de Detención.

El Cementerio de San Vicente es uno de los lugares más emblemáticos en cuanto a las fosas comunes en el interior de nuestro país, ahí se saben hay cientos de detenidos desaparecidos que corrieron la misma suerte que Graciela. En la actualidad hay más de cien restos humanos que esperan ser identificados.

En el 2002, luego de 26 años de transcurrida la última dictadura militar, la justicia federal de Córdoba determinó que se buscaran y localizaran los restos óseos que se entendía estaban enterrados en fosas comunes y otras individuales en San Vicente, y catalogados como NN.

Por esos mismos testimonios se sabe que, durante abril y julio de 1976 fueron cientos las personas llevadas a este cementerio.

La jueza interviniente es Cristina Garzón de Lascano y la fiscal Graciela López. Por otro lado, se sabe que en 1984 las palas de la impericia,

como llaman los entendidos en el tema, realizaron excavaciones que provocaron daños irreversibles en la fosa grande.

El primer cadáver identificado fue el de Mario Osatinsky familia muy conocida en Córdoba y que tiene numerosas personas desaparecidas en su historial.

El cuerpo de Graciela Haydée es el sexto identificado por el Equipo Argentino Antropológico Forense, cuyo presidente es Darío Olmo. Los otros cuerpos rescatados, todos tienen un número identificador, están en la Morgue Judicial de Córdoba y los análisis se realizan en el Laboratorio Genético Molecular.

Las pruebas de ADN realizadas a Graciela dieron un 99,99 por ciento de seguridad con respecto a la sangre de su madre y hermana.

El Juzgado Federal N° 3, a cargo de la jueza mencionada, informó sobre los detalles de la resolución judicial que permitió la identificación de Graciela y la entrega de sus restos a sus familiares.

En medio de la congoja, del dolor que ocasiona este momento, para su madre Yolanda Bonaldi, y su hermana que en ese momento tenía 13 años, quienes con lágrimas en sus ojos pidieron "no bajar los brazos" y seguir luchando "en busca de justicia".

Graciela Torres fue secuestrada el 29 de junio de 1976 de su domicilio por un grupo de tareas, que maltrató a su mamá, Yolanda Bonaldi, hasta lastimarla, y a su hermana Elizabeth, que en ese momento tenía 13 años.

Yolanda al salir con los restos de su hija dijo sentirse "muy destrozada" y sostuvo que la mataron **"por el hecho de ser inteligente y pensar"**.

Fue secuestrada y ultimada aparentemente de cuatro balazos.

**"Nunca pensé que la iba a perder para siempre, porque era una chica que amaba a la vida, era trabajadora, luchadora"**, destacó su mamá, quien agregó que la buscó *"por todos lados"*. Los restos de Graciela descansarán en la localidad de Monte Cristo, junto a su padre, a 25 kilómetros de la ciudad de Córdoba.

Los que constituimos el MoNaReFA y que venimos junto a los trabajadores activos realizando un relevamiento de los desaparecidos durante la última dictadura militar decimos con gran pesar que Graciela Haydée Torres Bonaldi es la primera mujer desaparecida ferroviaria identificada, que se suma a los numerosos ferroviarios desaparecidos durante la última dictadura.

Graciela, como afirma su madre y hermana era una trabajadora, estudiosa, amaba la vida y por eso luchó. Una compañera de ella sostuvo en uno de los reportajes realizados que **"*simplemente se estaban organizando para resistir a la dictadura*"**.

Graciela engrosa la larga lista de trabajadores que fueron perseguidos, secuestrados, asesinados y sus cuerpos escondidos en fosas comunes, tirados al mar o dinamitados para evitar ser reconocidos.

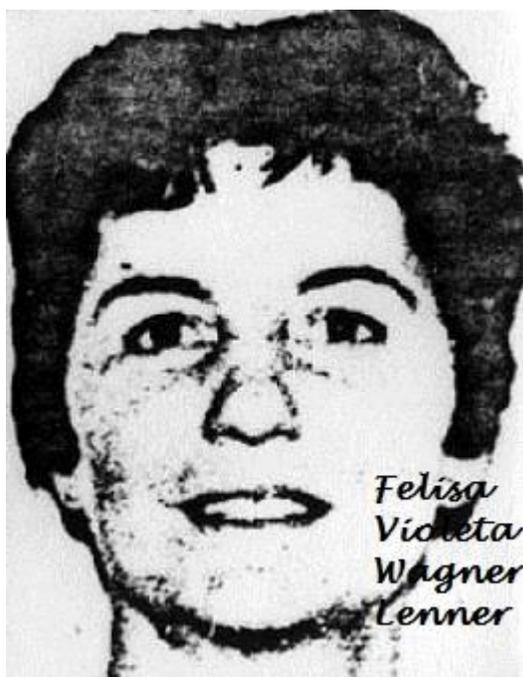
El trabajo del Equipo Argentino Antropológico Forense nos enfrenta con esta realidad, que suma ahora, este nuevo esclarecimiento.

Por eso, simplemente, hacer llegar a los ferroviarios, a los ex ferroviarios, a los trabajadores en general, sumar nuestro testimonio y rendir homenaje a esta trabajadora y estudiante cordobesa.

\* Secretaría de Prensa

\*\* Corregido y actualizado el 19 de marzo del 2010, y el 8 de marzo del 2016

**108- WAGNER LENNER, FELISA VIOLETA MARIA,**



54 años, divorciada, argentina, CI. 9428035, secretaria ejecutiva, Ferrostaal Argentina S.A. desaparecida: 12-06-1977. N° de Conadep 5406. Declaración 7028. Secuestrada de su domicilio en Aranguren 548, 2º B barrio de Caballito, Capital Federal. Vista en la ESMA año 1977. Madre de Mario Galli, secuestrado por SIN, llevada en traslado masivo

10-08-1977, en testimonio N° 04477. DNI. 5532609. Nace el 1-9-1925, de padres alemanes.

## **A modo de corolario**

Con las privatizaciones, la red fue dividida en segmentos y otorgada en concesión a diversas empresas para su explotación. Los servicios de carga y de pasajeros se separaron. Como ocurrió con el resto de los servicios públicos, (teléfono, gas, electricidad y agua), todo aquello que no resultaba "rentable" cayó en desgracia. Al igual que las sociedades que de ellos dependían.

Aquella lucha de los ferroviarios y sus mujeres, sus familias y los pueblos... dejó un sabor amargo... la gran huelga de 1961 fue un ejemplo... pero el tiempo parece que la sepultó... es nuestro deber... RESCATARLA...





FOTOS: RENFE, MONAREFA, Ferrocarriles Franceses, Pinterest, archivo propio.

\*Juan Carlos Cena: Autor de Ferrovianos Sinfonía de Acero y Lucha, Ferrocarriles Argentinos Destrucción Recuperación, El Ferrocidio entre otros libros y trabajadores de investigación sobre el Movimiento obrero, Derechos humanos y otros. Secretario General del Personal Técnico de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, Miembro fundador del MONAREFA.

\*\*Elena Luz González Bazán: Autora de Mujer, Sociedad y Política entre otros libros y trabajos de investigación sobre los temas específicos sobre la Mujer y la Niñez. Secretaria de Prensa del MONAREFA.

### **DERECHOS DE AUTOR**

**Latitud Periódico / Elena Luz González Bazán / Padilla 73 6 Derechos de autor 2009 - 2019 / Correo**

**electrónico: [noticias@latitudperiodico.com.ar](mailto:noticias@latitudperiodico.com.ar) /REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39820920-2019 / RE-2019-65405843 / RE 2020 47767344**

**Villa Crespo Digital / Elena Luz González Bazán / Padilla 736 / Derechos de autor 2002 - 2020 / Correo**

**electrónico: [maito:noticias@villacrespomibarrío.com.ar](mailto:maito:noticias@villacrespomibarrío.com.ar) / [info@villacrespomibarrío.com.ar](mailto:info@villacrespomibarrío.com.ar) REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39824156-2018 -2019 / RE-2019-65409607 / RE 2020 47771227**

**Se puede reproducir parte o todo el contenido pero, citando la fuente.**