

JORNADAS CIDAC

Equipo de Cultura, Memoria e Historia

Reflexiones sobre una experiencia de trabajo comunitario: La recuperación patrimonial del Ferrocarril Belgrano Sur

Prof. Cristina Carnevale

Desde la creación del Cidac se ha planteado la realización de proyectos donde se comparte las áreas de Enseñanza, Investigación y Extensión, como un elemento distintivo del proyecto Cidac. Esta integralidad del quehacer universitario implica una nueva posición con respecto a la Universidad heredera de la Reforma y a las nuevas universidades, nacidas de necesidades políticas, sino al reconocimiento de las necesidades sociales y el papel que le cabe a la Universidad en la articulación con las mismas.

Los procesos de enseñanza-aprendizaje que se dan en la realidad, se generan y operan en terreno junto a la población, partiendo de los problemas que la población tiene, intentando junto con ella encontrar alternativas. (Tommasino, p. 17)

Es importante la nueva visión que nos plantea esta integralidad de la práctica docente ya que reconfigura un nuevo rol docente en la Universidad. Quienes hemos participado en distintos procesos de la Universidad y criticado el predominio de las agendas internacionales y de una práctica elitista, autoreflexiva, etc, alejadas de las demandas de la sociedad, encontramos en la práctica integral una nueva perspectiva de trabajo y de abordaje del conocimiento. Sin embargo uno de los primeros interrogantes que nos surge es ¿qué investigar, cómo construir el objeto de estudio, como identificar los problemas? Tenemos claro que es necesario un trabajo para la construcción de una agenda de problemas con los representantes de las distintas organizaciones sociales comunitarias.

En esta búsqueda y reconociendo las particularidades del territorio sobre el que trabajamos (ex terrenos del FC, proximidad de la Estación Buenos Aires del FC

Belgrano Sur, la presencia del Centro Cultural Ferroviario “El Perro”, etc.), identificamos que el ferrocarril había dejado una impronta muy fuerte en la zona, no solamente a partir de elementos patrimoniales sino por la permanencia de trabajadores del mismo que viven en la zona y siguen trabajando en el ferrocarril. De esta manera nos encontramos con un problema para abordar, que es la recuperación patrimonial y documental del ferrocarril en la zona de Barracas.

Precisamente el ferrocarril en general apareció a la luz pública como un problema, no solamente por lo doloroso de accidentes, sino por la necesidad que el poder político inicie reformas urgentes en el tema del transporte y en particular el del ferrocarril.

¿Cuál es la importancia de la recuperación y los registros documentales sobre el ferrocarril? Los ferrocarriles tuvieron una importancia enorme en la Argentina. Junto con el puerto, los trenes constituían piezas claves del modelo agroexportador, ya que transportaban la producción de la pampa para su posterior envío por barco hacia Europa. Este fuerte desarrollo ferroviario es un elemento que distingue a Buenos Aires de otras ciudades latinoamericanas. En ella convergían casi todos los ramales que iban hacia el norte, el centro y el sur del país. Dado que el principal comprador de la Argentina era Gran Bretaña, fue este país el gran inversor en la expansión del ferrocarril.

Así la acción del Estado hizo posible una experiencia de diversificación del mercado ferroviario que, protagonizada por compañías de capitales franceses vino a alterar un panorama signado hasta entonces por la exclusividad de la presencia británica. Así nacieron a principios de siglo los dos últimos ferrocarriles franceses, la CGBA y el FCRPB. primero fue la **Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA**, llamada a menudo **Compañía General de Buenos Aires**) era una empresa francesa, formada en 1904 que operó una red de ferrocarriles de trocha angosta. Su nombre en francés era *Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires*.

Por cierto, ya a fines del siglo XIX había una importante comunidad francesa en Argentina, con fuertes intereses económicos y lazos con poderosas firmas industriales y financieras en Francia. Entre 1900 y 1914 hubo una gran inversión francesa en toda

América Latina, la que fue particularmente fuerte en Argentina, dirigiéndose preferentemente al desarrollo de ferrocarriles, puertos, obras de ingeniería y bancos.

Con el neoliberalismo, el ferrocarril fue privatizado y el país sufrió la destrucción de lo que desde su nacimiento había sido su principal medio de desarrollo económico, muchos ramales se cerraron por no cumplir con el objetivo de rentabilidad empresarial, pero no se consideró el papel que cumplía, el ferrocarril, como articulador del espacio nacional. Esta destrucción del ferrocarril, realizado por el gobierno de Menem, se ha identificado como: el Ferricidio, el asesinato del ferrocarril.

¿Por qué hablamos del ferrocarril y de recuperación patrimonial? En primer lugar, la zona donde trabajamos es una región con fuerte presencia del ferrocarril, como muchas zonas de la capital y el país; ya que el ferrocarril tuvo que ver con el inicio de la Argentina capitalista y el desarrollo económico.

En Barracas, encontramos una cantidad importante de elementos que dan cuenta de la presencia de los distintos ferrocarriles, no solamente del Belgrano Sur, sino del Gral. Roca y la presencia en la zona de Zavaleta de lo que fue el Tren de la Basura. Con respecto al primero, el testimonio de su existencia es la llamada Colonia Sola. La Compañía inglesa dueña del Ferrocarril construyó un enclave urbano, como el de la calle Australia al 2700, cuyo objetivo era el *Alojamiento de los Trabajadores de Sola (Workmen`s Dwelling)*, Desde hace unos años se la conoce como Colonia Sola. La misma permanece casi tal cual fue construida en 1889, con sus paredes de ladrillo a la vista, galerías, techos de tejas y grandes claraboyas.

Con respecto al Ferrocarril de la Basura. Este tuvo su comienzo en *El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO)*, inaugurado en la ciudad de Buenos Aires el 29 de agosto de 1857, fue el primer ferrocarril construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se desarrollaría en los años siguientes. A pesar de su buena administración, el ferrocarril fue vendido durante el gobierno de Juárez Celman a Compañía británica «*The Buenos Aires Western Railway Limited*».

Teniendo en cuenta dichas aseveraciones técnicas y económicas, en julio de 1865 la Comisión Directiva del Ferrocarril de la Provincia eleva el presupuesto y el plano para

la construcción de un Ramal desde la Estación Once de Septiembre hasta el Riachuelo y Barracas¹. El 18 de noviembre de 1868, autorizó al Poder Ejecutivo “*para agregar a las obras que deben cerrar el período de construcción del Ferrocarril del Oeste, las que fueran necesarias para el transporte de las basuras de esta ciudad, y de las carnes de los corrales de abasto del Sud*”.

El ferrocarril de Retiro al Puerto de Ensenada bordeaba al Riachuelo penetrando el límite de Barracas desde la vecina *Boca del Riachuelo*. Provenía primero de la Estación Venezuela, luego de la Central del *Paseo de Julio* y finalmente de [Casa Amarilla](#). Este ramal del [Ferrocarril a La Ensenada](#) pasaba por la *Barraca Peña*, la más antigua estación de cargas porteña aún en pie, en avenida Pedro de Mendoza 3121. De allí, ya en Barracas, continuaba a la [estación Tres Esquinas](#) en las cercanías del encuentro de Pedro de Mendoza, Montes de Oca y Osvaldo Cruz, y continuaba por esta última hasta que, girando por San Antonio, - calle que se encuentra pocos metros al oeste del puente Pueyrredón -, cruzaba el Riachuelo hacia *Barraca Iglesias*, en Avellaneda y a otros parajes del sur, sobre un puente ferrocarrilero de hierro, parabólico por la forma de sus arcos de soporte, inaugurado el 18 de abril de 1872.. El servicio de cargas por esta vía continuó hasta 1914. Además, por ella circulaban los trenes de pasajeros que cubrían el trayecto entre Casa Amarilla y La Plata. A fines de siglo fue adquirido por el Ferrocarril del Sud.

El Ferrocarril del Sud

Fue el primero en acercarse al barrio. La importancia de la empresa del Ferrocarril del Sud en su período de mayor desarrollo, se puede apreciar recordando que consumía anualmente 250.000 toneladas de carbón de Cardiff, transportado en siete vapores de su propiedad. El Sud - cuando estaba en manos inglesas [The Buenos Aires Great Southern Railroad Company Limited](#); desde la nacionalización General Roca -, atraviesa Barracas con su vía principal desde la estación [Plaza Constitución](#) hasta el Riachuelo. Al principio lo cruzaba por un viejo sistema de dos puentes fijos del tipo conocido por “cajón”, paralelos, de perfiles de hierro remachados y a nivel del terreno, en uso desde

1 “**Proyecto de mejoras sobre el Ferrocarril del Oeste**”, informe presentado por el Presidente de la Comisión Directiva, Mariano Haedo. 1865, Pág.2, AGN.

los tiempos de la inauguración de la línea, cuyo primer servicio partió el 14 de agosto de 1865 cubriendo el trayecto hasta Jeppener, a 77 kilómetros del punto de partida. Estaban ubicados a unos 200 metros del [puente Pueyrredón](#), curso arriba del Riachuelo y sus bases estaban constituidas por tres columnas cilíndricas de hierro a cada lado del Riachuelo, que fueron rellenas con material para darles solidez. Posteriormente, y entre otros motivos, seguramente también por las dificultades que le provocaban las inundaciones, la empresa construye un viaducto con cuatro vías, ascendentes y descendentes, elevado en el tramo que va entre las *calles Australia* y Luján. Esta decisión obliga a cambiar los puentes, que a su vez - por su presencia a solo 4,50 metros del nivel de las aguas -, causaban inconvenientes a la navegación,. Se construirán entonces otros dos, paralelos, inaugurados respectivamente en mayo de 1909 y en diciembre de 1911 (cada uno con dos vías y de similares características). Al construirse el segundo se procedió a desmantelar el puente viejo de 1865. El nivel de las vías de las nuevas estructuras estaba a 10,75 metros sobre las aguas. Cada uno constaba de tres tramos, de los cuales el levadizo era el central, con un sistema Scherzer a báscula (constaba de una parte dentada cuyos dientes fijos encajan con los similares de un gran engranaje movido eléctricamente), similar a su vecino el *puente Bosch*, donde todavía puede observarse la instalación, aunque no está en funcionamiento. Por problemas técnicos, nunca se elevaron. Estos puentes se mantuvieron hasta la electrificación del Roca a mediados de la década de 1980, momento en que se los reemplaza con otro formado por segmentos pretensados.

El Barrio Ferroviario

Hacia 1890 la Oficina de Vías y Obras del Ferrocarril del Sud envió a Londres el proyecto para construir una colonia de viviendas para los empleados que trabajaban en la vecina Estación Sola. El resultado fue este pequeño sub - barrio, que está compuesto por edificios de escala controlada y aspecto uniforme con espacios verdes continuos... conjuntos habitacionales de construcción en serie y tipos arquitectónicos repetitivos. , que se encuentran sobre la avenida Australia 2725 al 77, esquina Perdriel 1046/50. Se trata de un conjunto de cuatro cuerpos de viviendas de planta baja y un piso, de estilo inglés. Los bloques están contruidos en mampostería con ladrillos a la vista, carpinterías de madera y tejas normandas en el techo. El cerco exterior tiene rejas

sostenidas por columnas de ladrillo, con dos accesos vehiculares y cinco peatonales. A sus departamentos – hoy bastante deteriorados – se accede por las galerías que los circundan. Los hay de diferentes superficies y cantidad de habitaciones. En 1923 se incorporó a cada unidad una ducha y w.c, ya que originalmente solo se habían construido dos sanitarios por cada ocho unidades. Es de hacer notar que este tipo de construcciones en serie fueron realizadas por estas empresas británicas en otros barrios y en distintos lugares de nuestro país. *Como muchos obreros no estaban en familia, se les daba alojamiento en “la soltería”, especie de hotel que en general constituía el mayor edificio no fabril* (AA.VV , Vías Argentinas, p. 194)

La Compañía General de la Provincia de Buenos Aires

El último es el FC que nos interesa particularmente. Esta compañía, de capitales franco - belga - argentinos, inició sus actividades en el año 1906. Sus vías son de trocha angosta, en tanto que las instalaciones ferroviarias, playas, galpones, etc., (en parte de madera) están ubicadas en un terreno irregular rodeado por las calles Mirave, Lafayette, Suárez, Vélez Sarsfield y Olavarría . Un trabajo periodístico nos informa de “... los beneficios y el adelanto que la instalación de esta compañía ha aportado á nuestra capital... ha venido, en buena hora, á sacar de raíz uno de los más feos lunares de nuestros suburbios, transformándolo en motivo de belleza y de rehabilitación de todo un barrio repudiado. El *bañado de Pereyra*, todo ese terreno bajo y anegadizo que se extiende desde el Riachuelo hasta el pie de la barranca en dirección a los antiguos Corrales, se halla en pleno progreso. En todos los contornos se levanta una nueva ciudad obrera, con grandes usinas, colegios, iglesia, en el centro mismo de lo que era bañado ”. Allí se hace referencia también a un proyecto de la empresa para construir otro ramal, al que se describe dirigiéndose hacia [Puerto Madero](#) “... partiendo de la estación principal que se halla situada al fondo del Bulevar Entre Ríos, ó sea, *Avenida Vélez Sársfield*, pasando por medio de un túnel, por debajo de la *barranca de Santa Lucía*, en dirección al *Parque Lezama* y á la *Dársena Sur* ”, que nunca fue realizado. Tal vez este haya sido el motivo por el que esa estación dista unas cinco cuadras al oeste de la arteria principal, Vélez Sársfield, como dando un espacio para la pendiente que tendrían estas vías para introducirse en el túnel. Las tierras donde se instaló la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires habían pertenecido en su mayor parte a *Leonardo Pereyra* 34-1899), hacendado que poseía grandes extensiones dentro de la

ciudad, entre las cuales sobresalían más de 250 has. en Barracas y Nueva Pompeya. Denominado luego de la nacionalización de los ferrocarriles como *Ferrocarril General Belgrano Sud* y hoy concesionado, resultó el heredero de aquella compañía y mantiene como punto de partida los deteriorados edificios de la *Estación Buenos Aires*, de arquitectura inglesa y estructura de madera, chapas y ladrillo a la vista, ubicada en la *calle Olavarría*, frente al nuevo *Mercado de las Flores* y vecino al *club Barracas Central*.

ABORDAJE DEL PROBLEMA

Con todos estos restos patrimoniales e históricos en la zona, nos propusimos realizar un trabajo de investigación tomando en cuenta la importancia que para nuestro barrio y en nuestro tema tenía Román del Centro Cultural El Perro, ya que ha trabajado en el ferrocarril y es nuestro actor principal en la zona. Establecimos un vínculo de trabajo con él y convocamos a estudiantes y graduados a participar en la actividad. La llamada resultó positiva ya que se presentaron quince alumnos de los cuales solamente continuaron seis.

Se constituyó un equipo de estudiantes de historia, antropología y artes para llevar adelante el proyecto de la Recuperación Testimonial del Ferrocarril Belgrano Sur.

Comenzamos con un taller de lecturas sobre la particularidad del Ferrocarril y convocamos a Teresita Gómez, profesora de historia de Filosofía y Letras, especialista en ferrocarriles del siglo XIX, con el objetivo de recabar información sobre posibles archivos de documentos y fotografías.

Paralelamente fuimos realizando entrevistas orales para la reconstrucción del relato (memoria) realizado a partir de las entrevistas orales a trabajadores y ex trabajadores del ferrocarril Belgrano Sur y la recopilación de los documentos de diversa índole en el ámbito de lo privado y de las organizaciones locales de los vecinos de la región.

Quienes concurren a las conversaciones fueron participantes de la actividad ferroviaria, vinculados con Román.

En este punto es fundamental el tema de la historia oral, sobretodo para aquellos problemas donde la existencia de archivos y testimonios es muy precaria o inexistente. La historia oral aborda la recuperación de la memoria y en este caso habría que plantear algunas cuestiones a tener presentes con el trabajo de la misma.

Nuestra práctica de recuperación documental tiene que ver en primer lugar con la memoria histórica, tomamos la frase de Vidal-Naquet: “*Cada uno posee una memoria, y es precisamente por la memoria que uno es un individuo*”², es que pensamos a la memoria, como lo que nos diferencia del resto de los habitantes de la tierra y lo que nos permite no volver a cometer los mismos errores. La memoria sería aquello que fue vivido, visto u oído por un individuo o una colectividad. Uno de los problemas que se presenta al historiador es identificar si existe una memoria colectiva, “...*el lugar de la memoria*”... de Pierre Nora, aunque siguiendo nuevamente a Vidal Naquet podríamos pensarlo como “... *un espacio que simboliza un tiempo, una transposición espacial cuya función es evocar precisamente algo que sucedió en el tiempo.*”³ El recuerdo individual, los recuerdos colectivos tienen su expresión en la creación de las historias nacionales.

Si la historia es la memoria social institucionalizada, también existe una contrahistoria: “...*la memoria social contrariante y contrariada...*”⁴ Para recuperar esa memoria olvidada del ferrocarril y la recuperación de las historias de vida de los trabajadores del mismo que hoy viven en la zona, desplazados por el proceso de privatización, pero que conservan los recuerdos que nos permitirán avanzar con este trabajo.

Consideramos como muy importante la constitución y continuidad del equipo ya que entendemos que el trabajo en equipo permite el fortalecimiento de los vínculos intergeneracionales para la participación comunitaria en la recuperación de la “memoria” consolidando su rol como sujetos activos.

En relación con otras de las actividades de la recuperación fotográfica, el producto de nuestra investigación será el insumo para la creación de un **Archivo de Imagen Fotográfica Documental**, este archivo se enmarca dentro del Museo de Culturas Populares, del Equipo de Cultura Memoria e Historia, en el Centro de Innovación y Desarrollo para la Acción Comunitaria (Cidac). Pensar en un Museo es poner en

2: P. Vidal-Naquet, **Los judíos, la memoria y el presente**, (Buenos Aires, FCE, 1º de. en español), p. 15

3: P. Vidal-Naquet, **op. cit.**, p. 17

4: D. Quatrocchi-Woisson, **op. cit.**, p. 69

relevancia la importancia de lo patrimonial, como algo que se construye socialmente, es decir, no es algo dado, no existe naturalmente y tampoco es universal.

El archivo, es un conjunto de documentos, esos documentos pueden reunirse con un especial interés y valor dando lugar a una colección. *Un archivo, genera espacios de sentido y en este punto abre un camino hacia la producción de significados.*

La memoria personal solo retiene lo que es importante para sí, volviéndose parcial e incompleta, con el tiempo la memoria se deteriora y todo ese caudal memorioso desaparece con ella. Desde que existe la fotografía, esa memoria puede ser fijada, se pueden retener los hechos visuales. Las imágenes fotográficas, se vuelven un nexo entre el hombre y la realidad, siendo esencial como parte de la cultura

Las fotografías, entonces, son textos que se dejan leer, en ella aparecen quien mira y quienes son mirados. Este cruce, este ida y vuelta es el que genera un testimonio. En consecuencia la imagen atestigua y se vuelve mediadora entre el espectador y la realidad. Las imágenes en forma de fotografías recrean la mirada de alguien, sobre alguien y para alguien. Es en este punto, que las fotografías construyen una textualidad, discursos particulares llenos de significados.

Fotografiar es fijar esa memoria, es retener los hechos visuales, tanto en lo individual como en lo social. La memoria fotográfica produce el milagro de fijar el recuerdo, genera registros que perduraran. Un archivo fotográfico, entonces, sostiene la memoria.

Finalmente consideramos que la actividad sirvió para el fortalecimiento de las redes sociales. En este punto la vinculación con el Centro Cultural El Perro fue fundamental para relacionarnos con los sujetos sociales que participaron en la actividad del ferrocarril y llevar adelante las entrevistas necesarias, pero también el equipo aportó un vínculo con el Centro Cultural y con Román Alegre, su director, que fortaleció la relación entre el Cidac y El Perro, permitiendo que Román se sintiera parte del equipo y nos reclamara mayores actividades cuando para septiembre se pararon las entrevistas.

Algunos elementos relevantes que surgen de la investigación

De las distintas entrevistas realizadas a los ferroviarios, surgen algunas cuestiones relevantes entre ellas dos que le dieron forma a algunas afirmaciones que podemos realizar sobre la problemática ferrocarrilera. En primer lugar, la fuerza *identitaria* que existe entre los trabajadores del FC, si bien el pasaje de las vías esta presente en los recuerdos de todos los argentinos, la profundidad que tiene la pertenencia al mismo es un dato fuerte y relevante. Fuimos comprendiendo que esa identidad surge de una forma de construcción de saberes propios del sistema de trabajo y formación técnica que tiene el FC y que se diferencia del sistema fabril, porque no está presente en la organización del trabajo ni el taylorismo ni el fordismo propios del desarrollo fabril.

En los distintos ámbitos de trabajo del FC, se impulsaron procesos de aprendizaje, de experiencia asistida entre trabajadores experimentados y novatos, y de intervención creativa para la recreación y producción de saberes en las tareas y situaciones problemáticas que se presentaban. De esto dan cuenta las entrevistas realizadas como se producía la incorporación y el aprendizaje en el FC.

La carrera laboral que se establece en el FC para cada sección de trabajo y regulada por el Escalafón instituye en su propia implementación una carrera educativa (la carrera ferroviaria) con una perspectiva de ascenso social y laboral, siendo además una motivación para el aprendizaje y acreditación de saberes

La antigüedad, experiencia y experticia de los trabajadores son las condiciones para la acreditación de saberes y promoción en la carrera. Al mismo tiempo la carrera organiza un relato de vida continuo en el cual trabajo y educación en el FC constituyen un elemento articulador en el proyecto de vida. (AA. Vías Argentinas, p. 63/64)

La “familia ferroviaria” es la forma en que los ferroviarios se sienten pertenecer a una “gran familia”, familia extensa, lugar de transmisión intergeneracional, de construcción colectiva y de inscripción de los saberes del trabajo.

La organización laboral y el sistema de saberes del trabajo ferroviario (SSTF), resistió por su propia naturaleza la Organización Científica del Trabajo. La razón de esto tendría que ver con la imposibilidad de caracterizar las actividades ferroviarias como

típicamente industriales, pero además, con la naturaleza del saber del trabajo ferroviario es esencialmente organizado, la particularidad de la articulación del taller y las máquinas suponen un sistema organizado propio que no aceptó modelos organizacionales externos. Esto se apoyaba en la construcción temprana de una identidad laboral asociada a los saberes del trabajo ferroviario, que daba lugar entre los trabajadores a una conciencia común basada en la posesión colectiva de un conjunto de saberes, articulados de forma tal que no se podía separar el proceso de trabajo del producto, lo que hizo difícil la incorporación del taylorismo.

Serie necesario continuar con una segunda etapa de la investigación que tiene que analice como se destruyó este modelo de producción y trabajo, por una parte, y sus organizaciones sindicales que tan profundamente reflejaban a los trabajadores ferroviarios.

El fin del sistema ferroviario llevado adelante por el gobierno neoliberal habría sido iniciado años atrás por el gobierno de Frondizi, en 1958. El gobierno desarrollista negocia con los EU el ingreso de una cantidad importante de micros de larga distancia para remplazar al FC. Los ferroviarios en pleno uso de sus organizaciones gremiales y su fuerza sindical llevan adelante una huelga que dura dos meses y que previene a los sectores dominantes del fenómeno organizativo de los ferroviarios. Sin embargo la victoria de los sindicatos fue a lo Pirro, le siguió un proceso de desmantelamiento paulatino y constante para que en los 90, el menemismo pudiera asestar el golpe final.

El desguace material del FC y en los daños vitales que provocó, es el la representación de la nación dañada. Porque si por una parte sus vías han sido sustraídas del uso común en gran parte del territorio, por otro lado el tren como transporte urbano de pasajeros se convirtió –en muchos de sus tramos- en privación de derechos de sus usuarios, baste el recuerdo de los últimos acontecimientos en el Sarmiento para tener presente esta situación.

Conclusiones

Seria necesario reconocer algunas de las cuestiones que nos marcaron el trabajo en el Cidac.

1.- No hubiera sido posible acceder a los trabajadores ferroviarios si no hubiera sido por la intermediación de Román. Los grupos familiares que rodean al Cidac, en general están asentados en terrenos de la ONABE dado su carácter de usurpadores tratan de permanecer invisibilizados y solamente se puede llegar a ellos a través de vecino de confianza.

2.- Si bien lo anterior obra como obstaculizador, también nos facilitó la entrada con los vecinos del lugar. Y con un referente de los trabajadores del FC (Papa), quien con una fuerte identidad ferroviaria ha construido en su domicilio, un museo con objetos recogidos del ferrocarril, que visitaremos en breve.

3.- Queda pendiente una actividad con los usuarios del ferrocarril Belgrano ya que constituyen la otra parte de la realidad ferroviaria.

4.- Una parte de las desgrabaciones de las entrevistas están disponibles para quienes las quieran consultar.

5.- Por último, los resultados de la investigación serán expuestos en el mes de mayo en el Cidac, y esperamos darle la modalidad de itinerante.

Finalmente agradezco a quienes participaron de la investigación ya que cada uno aportó elementos diferentes y relevantes: Patricio Larrambebere, y su pasión por el ferrocarril, Julieta Pestarino que colaboro con la fotografía, Lucila Dauría su presencia fue constante y soporto estoicamente los fríos salones del Román, Annabela y Enriqueta ... que sumaron su entusiasmo, y en los últimos tiempos la incorporación de Estefanía Venegas (colombiana) que a pesar que en su país casi no existe el tren participó con nosotros. A todos ellos les agradezco mucho su tiempo, apoyo y vamos a seguir trabajando.

