

# V Jornadas de Investigación en Humanidades

Departamento de Humanidades  
Universidad Nacional del Sur  
Bahía Blanca, 18 al 20 de noviembre de 2013

[www.jornadasinvhum.uns.edu.ar](http://www.jornadasinvhum.uns.edu.ar)



Volúmenes Temáticos de las  
V Jornadas de Investigación en Humanidades

Coordinación general de la colección  
GABRIELA ANDREA MARRÓN

**Volumen 3**

**Prácticas de investigación en  
marcos institucionales alternativos**

MARÍA ANDREA NEGRETE  
(editora)

**El pasado no es un cuento de hadas.  
Acerca del libro “Los talleres invisibles.  
Una historia de los Talleres Ferroviarios  
Bahía Blanca Noroeste”  
(Ferrowhite, Bahía Blanca, 2013)**

Ana MIRAVALLES  
Ferrowhite Museo Taller  
amiraval@criba.edu.ar



*El sordo ronquido de las sierras al morder el acero, los ejes relucientes, los tornos y las poleas que giran al parecer movidas por un hada invisible al resplandor de las hornallas y de las fraguas, da una idea sugestiva de las secretas maravillas, de los prodigios de la mecánica y de los inmensos esfuerzos concurrentes que labran el progreso lento pero seguro de una población predestinada a ser una gran ciudad.<sup>1</sup>*

Y, sin embargo, no fueron hadas las que mantuvieron en funcionamiento los ferrocarriles durante cien años, entre 1890 y 1993. Para que todo el cereal del sudoeste de la provincia de Buenos Aires llegara hasta los puertos de Ingeniero White y Galván fue necesario que miles de obreros ferroviarios trabajaran incesantemente en la reparación y mantenimiento de locomotoras y vagones en los Talleres Bahía Blanca Noroeste, edificios que permanecieron, siempre, ocultos tras los paredones y los eucaliptos. Asimismo, al momento de la privatización, entre 1991 y 1993, casi toda la documentación sobre esos hombres fue incinerada en los hornos de los Talleres Bahía Blanca Noroeste, y sus edificios, abandonados y destruidos, quedaron así de nuevo invisibilizados casi por completo. Invisibles por los eucaliptos, invisibles porque ni en las guías ni en los mapas de la ciudad (ni en los nuevos ni en los más antiguos) aparecen mencionados y porque ni siquiera fueron valorados como parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad, se llegó de ese modo al punto que los Talleres Bahía Blanca Noreste fueron saqueados y demolidos prácticamente en su totalidad.

A contrapelo de este proceso de borramiento, quienes trabajamos en Ferrowhite (Museo-Taller) hemos venido estudiado la historia de este

---

<sup>1</sup> *La Nueva provincia*, 17 de septiembre de 1905.

establecimiento ferroviario: la evolución de sus edificios y el modo en que sus trabajadores los “habitaron”; la estructura de funcionamiento de sus secciones y los mecanismos de control; las características del personal y los mecanismos de formación e integración en la vida de la ciudad; el lugar de Talleres Bahía Blanca Noroeste en el sistema ferroviario nacional y local y los trabajos desarrollados allí en respuesta a diferentes políticas económicas y ferroviarias; y, finalmente, varios de los conflictos suscitados durante el siglo XX en respuesta a esas políticas. En esta ponencia voy a argumentar, como autora del libro, que incluso en un espacio no convencional y no previsto para la investigación académica puede ser posible llevar a cabo una investigación como esta que culminó en la redacción de *Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste* (Ferrowhite, Bahía Blanca, 2013).

Esta investigación pudo llevarse a cabo en Ferrowhite, museo ubicado en Ingeniero White, porque se vio favorecida por un par de circunstancias. En primer lugar, en el momento de la privatización y el desguace de los ferrocarriles a mediados de la década del '90, un grupo de trabajadores de Talleres Bahía Blanca Noroeste se ocupó de rescatar, al menos, parte de su patrimonio: herramientas, muebles, maquinaria y fotografías llegaron a formar la base de la colección de Ferrowhite, después de varias vicisitudes. Por otro lado, la recuperación de la historia del trabajo en el puerto y en el ferrocarril ha sido un objetivo desde la apertura misma de esta institución, de modo que fueron las entrevistas, así como los documentos que por muy diversas vías llegaron a nuestras manos, los que nos permitieron plantear las hipótesis y el desarrollo de este trabajo.

Ahora bien, ¿es posible conciliar un trabajo de investigación “dura” con la agenda de un museo como Ferrowhite?

## **La investigación en el museo**

*El discurso del método tiene valor solo cuando es una reflexión a posteriori acerca de una investigación concreta “Meta-hodos”: al final del camino.<sup>2</sup>*

Habitualmente se da por descontada la centralidad de la universidad como espacio y como fuente de financiación y recursos para la investigación. Es verdad que contar con gabinetes, una magnífica biblioteca como la biblioteca Arturo Marasso, subsidios regulares para el financiamiento de proyectos de investigación, y equipos de trabajo

---

<sup>2</sup> (Ginzburg, 2010: 413).

articulados, armónicos y experimentados es una ventaja incuestionable frente a la situación en la que puede encontrarse cualquier otra persona que está fuera del sistema académico.

Es más: el ritmo que impone el variadísimo público visitante, el importante trabajo docente y de divulgación que cumple el museo con grupos escolares de toda la ciudad y la región, su lugar como espacio de recreación y esparcimiento e incluso como “atractivo turístico”, la agenda de actividades que está marcada con frecuencia por efemérides o por muestras y actividades que surgen a partir de las propuestas de otras instituciones o particulares y, finalmente los cajones, bolsas o carpetas llenas de documentos o fotografías sobre tal o cual tema que llegan en donación (y que muchas veces no tienen nada que ver con la cuestión que uno en ese momento tiene entre manos) a los que hay que dedicar largas horas hasta que encuentran una identidad y un orden en el archivo, todas estas situaciones no parecen constituir las condiciones más apropiadas para investigar, al menos según los parámetros de la institución universitaria.

Pero estas fueron las circunstancias en que esta investigación fue llevada a cabo y en las cuales pude completar la redacción del libro.

### **Las herramientas para investigar en el museo**

Para empezar, yo no sabía absolutamente nada sobre estos temas. Empecé a trabajar en el museo pocos meses antes de su inauguración oficial en noviembre de 2004, recibiendo grupos de escolares, y seguí haciendo entrevistas a todos los ferroviarios que se acercaban y manifestaban deseos de ser entrevistados, cualquiera hubiera sido el lugar de trabajo, la especialidad o la categoría alcanzada dentro de la empresa ferroviaria. También se me encargó mantener en orden lo que esperamos que algún día llegue a consolidarse como un buen archivo: libros, documentos, planos. Todo al mismo tiempo.

La coordinación de visitas escolares, el trato constante con docentes de las más variadas procedencias, el objetivo de hacer sentir parte de esta historia y de este lugar no solamente a los chicos de White sino también de Bahía Blanca, mostrando el funcionamiento integrado de toda la estructura ferropuertaria, permitió formular proyectos didácticos como “El taller en el taller”, “La maza en la cartuchera” o “De historia yo sé un vagón”. Los objetos exhibidos en la muestra permanente y los que se hallan en el depósito del museo, los testimonios de ex trabajadores y la imprescindible consulta del material bibliográfico y de archivo se conjugaron, generando una profunda necesidad de

sistematizar y sobre todo, de responder a una gran cantidad de preguntas y cuestionamientos.

### ***Los objetos***

El planteo de muestra del museo se basó inicialmente en una historia general de los ferrocarriles en la ciudad, y en la valoración formal de las piezas y herramientas y del espacio de taller donde funciona el museo. Pero los visitantes cuentan y con sus palabras hacen hablar a las pinzas, los martillos, las bigornias, las fotos. El trabajo con los objetos fue de ida y vuelta: algunos sirvieron como motivación para hablar de la experiencia de trabajo en los Talleres Bahía Blanca Noroeste, y otros fueron traídos por los propios trabajadores, después de haber sido entrevistados.

### ***Las entrevistas***

Bien pronto quedó claro que la mayor parte de los ex ferroviarios que visitaban el museo y dejaban sus datos para ser entrevistados habían trabajado en los diferentes talleres de la empresa ferroviaria, sobre todo en Talleres Bahía Blanca Noroeste y en Talleres Maldonado, y por lo tanto fue a muchos de ellos a quienes nos ocupamos de entrevistar, junto con varios de mis compañeros de trabajo en el museo, y gracias a ese trabajo contamos con un importante archivo de entrevistas orales.

Esos testimonios han servido no solo como fuente de información o de anécdotas. Al haber sido recogidos después de quince o veinte años del cierre, del desguace y en muchos casos de los despidos, en todos los entrevistados vibra aún candente la pregunta por las causas, el dolor por la pérdida y la conciencia de la aniquilación de la empresa ferroviaria y en particular de la estructura de los Talleres Bahía Blanca Noroeste, tanto de los inmensos edificios como de la estructura de personal que le daba vida.

No faltan periodistas o arquitectos que hacen referencia a los Talleres Bahía Blanca Noroeste señalando únicamente el porte de lo que queda de las antiguas construcciones inglesas. Es una mirada válida, por cierto, que nombra y vuelve visibles ciertas cosas, pero que ignora otras, por no ser “vistosas” o por parecer “insignificantes”. De ahí deriva entonces un relato instalado con gran fuerza en el imaginario de la ciudad que, al no ver en ese sitio más que ruinas, transforma a los talleres en un *lugar*, en el que cada cosa pareciera haber adquirido su fisonomía en un pasado tan remoto como inmutable; un relato que da

cuenta de la presencia de los edificios como si se tratara de un muerto, y un muerto que murió hace mucho tiempo, poco después de haber nacido, cuya breve y remota historia pareciera ser la única que puede ser contada. (De Certau, 2007: 129-134).

En cambio, si uno “entra” en ellos a través de lo que cuentan sus trabajadores, es posible prestar atención no solamente a los edificios ingleses sino también a las construcciones más nuevas, a las “covachas” para tomar mate, al “árbol” de la playa de reparaciones donde se hacían asados en Navidad o a las vías llenas de gente trabajando. Atravesados por la historia (vivida y puesta en palabras) de jefes, supervisores y capataces, oficiales especialistas, aprendices y peones, los talleres aparecen como un *espacio* en el que se organizaban, de un modo singular, las relaciones de trabajo, los conocimientos referidos a toda clase de oficios y al ferrocarril en su conjunto, los conflictos y reclamos, y los momentos de esparcimiento. La articulación de más de sesenta entrevistas está en la base de un relato que intenta dar cuenta no solo de un complejo edificio, sino también de un complejo entramado humano.

Hay quienes trabajan con “historia oral” basándose en una única entrevista para presentar casi sin mediaciones un relato que, por ser “testimonial”, pareciera ya de por sí ser verídico. Pero los que trabajamos desde hace años con entrevistas como fuente sabemos cuáles son los problemas que pueden surgir: las confusiones de fechas y nombres, la apropiación de relatos ajenos, el deseo de ponerle color al propio relato que lleva muchas veces a sobredimensionar el dramatismo de algunos episodios y a desestimar otros aspectos. Para contrarrestar esos problemas y corregir una enorme cantidad de informaciones erróneas, es que fue necesario confrontar los datos de las entrevistas con documentos escritos.

### ***Los documentos***

La última vez que se prendió el horno de la herrería de Talleres Bahía Blanca Noroeste fue para quemar las fojas de servicio de todos los obreros que trabajaron ahí desde 1890. Por eso la posibilidad y las condiciones para escribir sobre ellos están directamente vinculadas a las circunstancias históricas que los llevaron al cierre y a la destrucción. El fuego que destruyó parte de los documentos, la dispersión de los que se salvaron, y la dificultad de acceso a los pocos archivos institucionales que aún sobreviven, son los problemas que afrontó esta investigación. Debido a que varios documentos se conservaron de modo azaroso o fueron llegando a nuestras manos lentamente, al ritmo de las entrevistas,

resultan en muchos casos fragmentarios y heterogéneos. Algunos libros de registro de personal pertenecientes al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y al Ferrocarril Sud entre 1904 y 1950, o un fichero de personal, nos ayudan a trazar una cronología más amplia de la que abarca la experiencia de los entrevistados. Además, una colección de planos, publicaciones como reglamentos, escalafones, boletines de las empresas ferroviarias, cartillas de instrucciones y propagandas, permiten no solo "corroborar" la información obtenida por vía oral sino también volver significativa la tensión entre los silencios, los énfasis e incluso las contradicciones entre unas y otras fuentes; y lo mismo puede decirse de los diarios locales.

### ***Desasosiego empático***

El trabajo simultáneo con las fuentes escritas y con las entrevistas permitió ajustar con bastante precisión fechas, nombres y la secuencia de determinados episodios. Cuando se presentaron dudas sobre algún tema, hemos intercambiado mails o nos hemos reunido en el museo, papeles y fotos en mano, para terminar de analizar y aclarar algunos puntos problemáticos. No faltó quien contó a un amigo suyo: *¡Ahh... ese libro que estamos escribiendo sobre los talleres!*

Para muchos entrevistados, además, el proceso de investigación tuvo un efecto terapéutico. Volvieron al predio de los talleres, recordaron nombres, se reencontraron con personas que hacía muchos años que no veían, pudieron, de algún modo, terminar su propio duelo. Hace varios años comencé esta investigación preguntándome cómo se destruyó todo esto en tan pocos años, cuáles fueron las causas, dónde están las maquinarias y quiénes trabajaron allí. Y seguí cuestionándome: ¿cómo hacer para no quedar atrapada en la versión de un pasado recortado por la distancia, idealizado por la propia nostalgia de la juventud de quienes hablan, y mistificado por el contraste con una historia reciente que da pena contar? ¿Cuánta resistencia interna hay que oponer a los relatos minuciosamente apocalípticos para seguir pensando que sí vale la pena tratar de entender y decir qué fue lo que pasó? ¿Cómo contrarrestar las explicaciones exaltadas, moralizantes y absolutas (del tipo "los argentinos somos así, no podemos tener nada", "los políticos son todos unos hijos de puta"), los desplazamientos tranquilizadores (por ejemplo, espantarse por los edificios mismos en ruinas, pero quedarse solamente en eso), o la victimización de quienes hablan y la demonización de quienes parecen haber sido los responsables? ¿Cómo contrarrestar lo más fuerte, lo más cómodo para

todos, con respecto a este tema, cómo contrarrestar la tendencia a la supresión y al olvido?<sup>3</sup>

Al ahondar en esa historia uno ha ido comprendiendo que lo que parece haberse desvanecido en el aire no es solo una parte significativa de nuestro patrimonio, sino también nuestra propia conciencia de lo que sucedió con todo eso. Junto con los edificios cae también -como nos dijo alguien para quien también estos talleres fueron parte fundamental de su vida- "la prueba del delito". Se borra además la base material para la memoria y la identidad, no solamente la de los varios miles de ferroviarios que trabajaron en ese lugar, sino también la de todos nosotros habitantes de esta ciudad amnésica.

Tratar de "reconstruir" los Talleres Bahía Blanca Noroeste a través de la palabra y las imágenes probablemente sea una empresa desmedida, pero creemos que ha valido la pena el intento de llevarla a cabo. La demolición de los edificios conlleva el riesgo de que la posibilidad de elaborar una memoria colectiva sobre la historia de ese espacio se pierda. Por otro lado, tanto los legítimos y urgentes reclamos por parte de los vecinos que habitan en las inmediaciones de los Talleres Bahía Blanca Noroeste, como la remoción del paredón perimetral que daba sobre la calle Malvinas a lo largo de casi 800 metros, la apertura de una calle que permita la conectividad entre el barrio Noroeste y el centro de la ciudad a través del predio, y el proyecto promovido por los vecinos del barrio para la conformación del futuro Parque Noroeste, así como el absoluto abandono de lo poco que queda de los talleres por parte de las autoridades, hacen pensar que en no mucho tiempo van a desaparecer casi por completo. Por eso, con lo que cuentan, con lo que callan, inventan o idealizan, con lo que olvidan o repiten cientos de veces quienes constituyeron el cuerpo mismo de estos talleres, podrán ser reedificados una y otra vez, de aquí en más. El día que publicamos en el blog del museo<sup>4</sup> una foto de la demolición del galpón de almacén local, un ferroviario de toda la vida nos escribió: "Ahora que pasarán a ser realmente invisibles, se reconstruirán en la memoria por los testimonios de los que formamos parte de él".

---

<sup>3</sup> Todas estas preguntas surgen a partir de la reflexión sobre el concepto de "desasosiego empático" analizado por Lacapra (2005: 119-127), como "aspecto de la comprensión que trastorna estilísticamente la voz narrativa y contrarresta la narración conciliadora y la objetivación sin matices, pero permite una interacción tensa entre la reconstrucción crítica, necesariamente objetivizante y la respuesta afectiva a la voz de las víctimas".

<sup>4</sup> Ferrowhite (Museo-Taller): <http://museotaller.blogspot.com.ar>.

## **Cómo es que pudo hacerse el libro *Los talleres invisibles* en un museo**

Así, entonces, con todos estos recursos a disposición (o que nos hemos empeñado en volver disponibles), entre el flujo constante de personas que sienten el museo como parte de su propia historia y el ida y vuelta de la actividad pedagógica (las necesidades y exigencias de los docentes y las escuelas a la hora de concertar las visitas por un lado, y los proyectos que desde el museo tienden a generar nuevos intereses y planteos en los docentes, muchas veces por fuera o poniendo en tensión las propuestas curriculares), uno tiene la posibilidad de reformular sus hipótesis, explicitar las respuestas provisorias y contrastarlas con los testimonios de quienes vivieron en carne propia esa historia que se quiere contar y elaborar. Además, en la agenda del museo hay urgencias, ciertamente, pero no la de responder a plazos ni a cantidades mínimas de productividad con respecto a trabajos como este, y eso nos ha permitido tomarnos todo el tiempo que fue necesario para decantar, pensar, corregir errores, esperar a que en el proceso de investigación aparezcan los documentos y datos que en un primer momento no teníamos disponibles.

Finalmente, el rol del equipo del museo ha sido fundamental para la realización de este trabajo, en dos aspectos esenciales: buena parte de la tarea de colación de documentos fue posible gracias a la exhaustiva y rigurosa labor de Héctor Guerreiro; el proceso de formulación de hipótesis, y de elaboración de los materiales derivó en buena medida de las lecturas, conversaciones y discusiones compartidas con Analía Bernardi, Gustavo Monacci, Nicolás Testoni y el propio Héctor Guerreiro, favorecidas por el director de Ferrowhite, Reynaldo Merlino.

Es así. Tampoco el relato y la explicación del pasado es tarea de hadas. Somos muchas las personas fuera del sistema académico a las que el interés por la historia y el presente también nos carcome. Es más: por fuera de los gabinetes universitarios la práctica historiográfica aprovecha los resquicios, prolifera en combinaciones inesperadas, aprende que sus entrevistados son mucho más que "informantes", para proponerse, en definitiva, la historia y el conocimiento del presente como una tarea en común.

## **Referencias bibliográficas**

- De Certau, M. (2007) *La invención de lo cotidiano*, México, Universidad Iberoamericana.  
Ginzburg, C. (2010) *El hilo y las huellas*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.  
Lacapra, D. (2005) *Escribir la historia, escribir el trauma*, Buenos Aires, Nueva Visión.