

LOS TALLERES INVISIBLES

Ana Miravalles¹

FerroWhite – Museo taller

Talleres Bahía Blanca Noroeste (TBB), como muchos de los talleres ferroviarios construidos a fines de siglo XIX por empresas británicas, está rodeado de un extenso paredón de casi un kilómetro, que se interrumpe solo en el sector de la antigua Estación Noroeste y en el área de playa de maniobras. Y aunque el pito se escuchaba puntualmente cada mañana a las seis, tanto el portón de ingreso, como los galpones y la inmensa playa, todo eso estuvo oculto, siempre, a la vista de quienes no trabajaban ahí. Y de hecho, aún hoy, muchos vecinos no saben para qué servían. Sin embargo, durante más de cien años, en esos inmensos talleres que ocupan una superficie de aproximadamente 18 hectáreas, trabajó un plantel que osciló a lo largo de los años entre 700 y 1200 personas, en la reparación de cientos de locomotoras de vapor, y todo tipo de vagones de carga, desde cerealeros a graneros y tolvas con descarga central, de fruteros ventilados a fruteros refrigerados, de chatas pedreras a vagones portacontenedores y vagones todo puertas para cargas paletizadas, en galpones y playas al aire libre comprendían las secciones de herrería, plantel de estopa, ajustaje, tornería, carpintería, carpintería de playa, fundición, calderería, montaje, pinturería, metálica. Un predio enorme a seis cuadras del centro, un número considerable de trabajadores, un taller clave para el funcionamiento del sistema ferropuerto local: ¿Cuáles fueron las causas de esa invisibilización? ¿De qué modo y desde qué punto de vista, ahora que ya están todos destruidos y que pronto los van a demoler y urbanizar, se los puede hacer visibles y presentes en la identidad y en la memoria de la ciudad de nuevo?

Paredón y silencio

No solamente el paredón ocultó los edificios de los talleres. El paredón fue, y es también de silencio. En muchos de los artículos periodísticos que en estos últimos meses hacen referencia a la próxima recuperación del predio, los

¹ amiraval@criba.edu.ar

epígrafes de las fotos invariablemente dicen: edificios de la antigua Estación Noroeste. En efecto, los talleres no aparecen mencionados en ninguna de las publicaciones más recientes dedicadas a la arquitectura industrial, opacados absolutamente por los siempre celebrados edificios del Mercado Victoria, los galpones vitivinícolas y el conjunto de chalets de estilo inglés de Colón y Brickman.² Pero esa omisión es de larga data. En el Plan de Desarrollo de 1971, en la sección dedicada a instalaciones ferroviarias, después de haber hablado de las estaciones, de la playa de clasificación de Ingeniero White, del “gran taller de Spurr” y del taller de reparaciones Maldonado, se menciona ubicado a 3 kilómetros de la estación Noroeste, a “el taller Bahía Blanca, situado en las cercanías de ingeniero White, se dedica al mantenimiento de las locomotoras a vapor, coches de pasajeros, vagones y alistamiento de locomotoras diesel eléctricas”(Municipalidad de Bahía Blanca, 1971:120). En el libro de Rey y Errazu de Mendiburu dedicado a la historia de la industria en Bahía Blanca, en el rubro “Industria del transporte”, después de hablar sobre fábricas de carros y carruajes, se dedica un párrafo a “Talleres Ferroviarios”, en el que se atribuyen a Maldonado las actividades que se desarrollaban en Talleres Bahía Blanca:

Además de los establecimientos ya apuntados deben citarse los importantes talleres locales del Ferrocarril Pacifico, que ocupaban 250 obreros, dedicados a la reparación y armado de vagones y locomotoras, y a la fabricación de todo tipo de piezas para el material rodante. Poseía en las amplias instalaciones de Maldonado maquinarias accionadas a electricidad, hornos de fundición de acero, hierro y bronce, carpintería, herrería y departamento de pintura. Lamentablemente carecemos de otros datos acerca de este establecimiento. (Rey, Errazu de Mendiburu y Abraham, 1980: 122).

Por otra parte, en los planos de la ciudad, los talleres tampoco aparecen: el predio en su conjunto aparece con la denominación “Estación Noroeste”.

² Ni en el libro de VIÑUALES y ZINGONI (1990) ni en el *Inventario Arquitectónico Patrimonial* (1998) hay una mención específica de Talleres Bahía Blanca Noroeste. Solamente, después de decir que la línea del Bahía Blanca North Western Railway llega a Toay en julio de 1897, se afirma: “Es por esa fecha en que la empresa construye sus grandes talleres, almacenes y depósitos con diversos departamentos de trabajo. También es por entonces que se abren los primeros edificios del Mercado Victoria, las usinas y el conjunto de viviendas de la calle Brickman”. Sin embargo, hay dos fotografías, una con el epígrafe “usina FCP” (Ferrocarril Pacifico) y otra, del galpón de herrería de Talleres Bahía Blanca, pero sin ninguna referencia. Ver *Inventario Arquitectónico Patrimonial* (1998: Tomo 1, Área 03-92). En el libro de ZINGONI, (1996: 75), los edificios de los talleres aparecen mencionados como “el entorno de la estación [Noroeste],... formado por edificios destinados a talleres de actividades diversas relacionadas con la puesta a punto de máquinas y las vías. Estos edificios están construidos en ladrillo y guardan una semejanza con los depósitos y construcciones del mercado [Victoria]”.

Patrimonio, ornamentación y trabajo

Promovido sin duda por los mismos arquitectos que proyectaron, ocultándolos, esos edificios, y modelado, reafirmado y consolidado por el periodismo y la intelectualidad local, pareciera que el concepto de patrimonio urbanístico y arquitectónico en esta ciudad estuvo desde siempre centrado en pautas de “belleza” ornamental, imponente, visibilidad, prestigio de los arquitectos involucrados y correspondencia con la importancia cívica y comercial de las construcciones: el poder del estado (municipalidad, tribunales), el poder – simbólico- de la cultura (biblioteca Rivadavia, escuelas, teatro municipal), el poder económico (bancos, grandes casas comerciales, residencias suntuosas de personajes pertenecientes a las clases acomodadas de la ciudad). Por supuesto que las construcciones vinculadas al ferrocarril ocupan en ese rubro un lugar central: las estaciones, tanto la Estación Sud como la Estación Noroeste, el puente sobre avenida Colón, el mercado de frutos Victoria, los galpones vitivinícolas, las usinas eléctricas, el así llamado “barrio inglés” sobre calle Brickman. Pero justamente, tal vez por eso, tanto algunos barrios obreros que aparentemente son tan decorativos o pintorescos (las “colonias” –o sea las casas construidas por las empresas inglesas para su personal- de Ingeniero White o las “colonias” aledañas a Talleres Coronel Maldonado, por ejemplo), como los edificios destinados al trabajo obrero (como por ejemplo los inmensos galpones destinados a talleres ferroviarios) no forman parte del “patrimonio”, no se ven, no existen: recién cuando están reducidos a escombros que molestan, o los ocupas que los habitan son buscados por la policía, se nota con alarma, su existencia.

Y sin embargo, desde el punto de vista edilicio, Talleres Bahía Blanca y el Mercado Victoria son parte –claramente- del mismo complejo.

- 1- Mercado Victoria, desde calle Undiano
- 2- Mercado Victoria, desde calle Donado
- 3- Talleres Bahía Blanca edificio ajustaje oficinas tornería (vista anterior)
- 4- Talleres Bahía Blanca, estopa ajustaje tornería (vista posterior)
- 5- Galpón de montaje



Mercado Victoria acceso Undiano. Foto Guerreiro

Aunque los primeros galpones probablemente fueron hechos hacia 1890, cuando los talleres pertenecía a la empresa Bahía Blanca North Western Railway, es a partir del momento en que la poderosa compañía Buenos Aires al Pacífico se hace cargo de la línea y de las instalaciones del Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste que se inicia la construcción de todo el complejo. En mayo de 1905 la empresa adquiere una enorme extensión de chacras junto a la estación Bahía Blanca Noroeste (*La Nueva Provincia*, 6-5-1905) para cumplir los anuncios de construir una nueva estación de pasajeros, galpones y depósitos de máquinas, y reestructurar los ya existentes (*La Nueva Provincia*, 2-7-1904), hace traer desde Inglaterra 4 cepilladoras, 1 sierra, un martillo pilón, una máquina para hacer tornillos y tuercas, y tres inmensos tornos, e se instala el nuevo horno de fundición con cúpula y elevador. (*La Nueva Provincia*, 17-9-1905) En 1906 se inaugura el nuevo taller destinado a la herrería (*Bahía Blanca*, 16-8-1906) y ya

para mediados de 1907 la estructura edilicia de los talleres está



Aserradero, ajustaje, oficinas, tornería. Fotog. Guerreiro

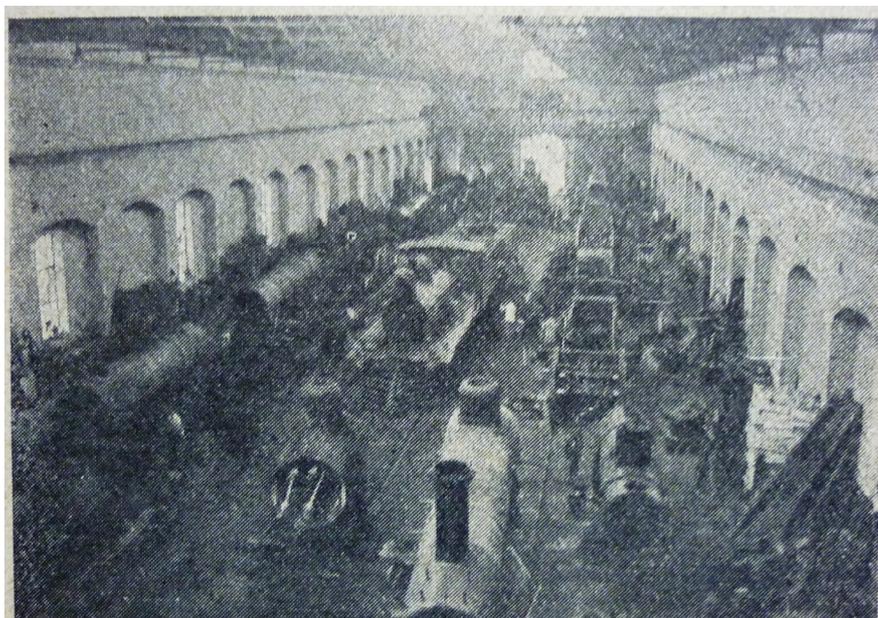
completa: el galpón de montaje con dos puentes grúa de 30 toneladas y un compresor, los talleres mecánicos (aserradero, ajustaje, tornería y fundición), y el depósito de locomotoras que funcionó en ese predio hasta la definitiva apertura del nuevo galpón de locomotoras construido en el kilómetro 7, en Maldonado (*La Nueva Provincia*, 8-8-1907).³ Al mismo tiempo acelera el ritmo de construcción de las vías y de la ampliación del muelle de elevadores de grano en Puerto Galván. Fotos de las instalaciones recientemente inauguradas y funcionando a pleno se

³ Simultáneamente con los talleres la empresa construye las instalaciones del mercado Victoria, los galpones de vino, la usina eléctrica de calle Brickman, el barrio obrero de Brickman y Colón, y el puente sobre la playa ferroviaria de Avenida Colón, las instalaciones de Puerto Galván (muelles, elevadores de granos y colonias), y las colonias del personal del galpón de locomotoras de Maldonado.

publican en la revista *Caras y Caretas*.⁴



TBBNO Galpón de montaje. Fotog. Analía Bernardi



Galpón donde se rejuvenecen doce locomotoras destinadas a los ferrocarriles patagónicos

Los talleres invisibles TBBNO Galpón de montaje. *Caras y Caretas*, 9 de abril 1910

⁴ Revista *Caras y Caretas*, 9-4-1910.

Y sin embargo ni en los anuarios que promocionan la ciudad de Bahía Blanca, ni en las guías comerciales de esos años aparecen mencionados los Talleres Bahía Blanca. Entonces, ¿qué tenían los galpones del Mercado Victoria o los galpones de vino que no tuvieran los galpones de los talleres ferroviarios? Pues nada menos que esto: toneladas de lana, miles y miles de cueros, cientos y cientos de bordalesas de vino, la riqueza tangible, visible, ponderable, a punto de convertirse en pesos y pesos y pesos, en libras y libras y libras.

Para que la circulación de toda esa mercadería, y de todo el cereal que llegaba desde los campos de la zona hacia los puertos de Ing. White y Galván parezca – como repiten una y otra vez los diarios de principio- un “milagro”, “obra de las hadas”:

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. (*LNP*, 17-9-1905)

en los talleres cientos de obreros ferroviarios trabajaron incesantemente, a lo largo de casi cien años, en la reparación y mantenimiento de locomotoras y vagones, ocultos tras los paredones y los eucaliptos, invisibles, como suelen ser las hadas o los artífices de los milagros.

Patrimonio y el uso político de la nostalgia

El argumento invisibilizador se basa también en la presunción que, después que se fueron los ingleses en 1948, todo se vino abajo en picada y que la destrucción actual, en realidad, tiene su origen en ese momento. Es un tópico fuertemente instalado en la prensa local, en el sentido común e incluso entre los mismos trabajadores de los talleres.⁵ Sin embargo, aunque la empresa Ferrocarril Sud, al hacerse cargo de los talleres en enero de 1925 hizo importantes trabajos de mantenimiento, fue justamente después de la nacionalización que se realizaron obras de importancia: el edificio central, el de las oficinas, fue

⁵ Es significativo que muchos empleados, aun habiendo ingresado después de la nacionalización, y más todavía hablando apasionadamente en defensa de los ferrocarriles argentinos, del taller y de su oficio, ofrecen, en la entrevista, una imagen altamente positiva de “los ingleses”, destacando la precisión en la organización del trabajo, la habilidad para aprovechar la capacidad del personal y la calidad material de las construcciones e insumos de esa época.

totalmente reformado por los albañiles de la sección ajuste, de acuerdo al diseño de quien era en ese momento segundo jefe del taller, Juan Ares Galarza.⁶ Conservando la estructura del edificio, se hicieron dos plantas y en ellas varias oficinas nuevas, con piso de madera, amplios ventanales rectangulares con sistema de ventiluz y un enorme hogar a leña (en lugar de las salamandras que se usaban durante la administración inglesa)⁷. Se ubicaron en planta baja: Jefatura, Personal, Secretaría y Contaduría; en planta alta, oficina técnica, producción, Progreso, etc. El acceso a las oficinas de la planta alta se hizo mediante una escalera exterior de granito y metal diseñada también, por Ares.

Se construyó además un nuevo acceso a talleres y un depósito para bicicletas, la sala de primeros auxilios, y nuevos sanitarios en la playa en 1950. Se hizo la prolongación de la zanja cenicero en los talleres mecánica, 1952, y la instalación de cañerías de desagües e interceptores de aceite en las secciones herrería y plantel de estopa entre 1954 y 1955.⁸ Pero sin duda, la obra de mayor envergadura fue la ampliación del taller de montaje de locomotoras: una primera etapa se realizó en noviembre de 1949, y los trabajos más importantes se realizaron entre 1954 y 1958, al eliminarse las inmensas puertas de madera, y construir 645 m² de piso nuevo.⁹ De este modo, el galpón que en un principio tenía 100 metros llegó a tener 170 metros de longitud.

En esos años se instaló también la sala de compresores. Además, el acceso al taller fue reformado totalmente a fines de los años cincuenta: se le encargó al ingeniero Persichini el diseño de un nuevo portón, que fue hecho en la sección calderería con tubos de caldera en desuso y del que, más tarde, se hizo una réplica en la entrada de calle Juan Molina. El galpón de ajustaje, que había estado siempre junto al galpón de montaje, después de un tremendo incendio, se reubicó en un galpón contiguo al de tornería. En 1968 se construyeron nuevas instalaciones sanitarias y vestuarios en los talleres de toda la línea con personal del taller. En 1978 se inició la construcción del almacén local, un espléndido edificio parabólico,¹⁰ para cuya construcción se hizo una tarea de desmalezamiento, demolición de la Bodega 29, un depósito obsoleto, desmonte de un terraplén de contención de vía muerta para emplear la tierra en el

⁶ FCS, *Talleres Bahía Blanca. Registro de cuentas capitales 1936-1988*

⁷ Datos brindados por Sebastián Pacella, entrevista 30-6-2010.

⁸ Ferrocarril Sud, *Talleres Bahía Blanca. Registro de cuentas capitales, 1936-1988*

⁹ Ferrocarril Sud, *Talleres Bahía Blanca. Registro de cuentas capitales, 1936-1988.*

¹⁰ Entrevista: Mario De Simón, 5-4-10.

rellenado y emparejamiento del terreno. Finalmente, el frente de ese edificio fue pintado por el pintor local Teodo Benítez.¹¹



Mural de Teodo Benítez en la fachada del almacén local

A mediados de la década del 80 se emplazó la subestación eléctrica en el sitio donde estaba anteriormente el Petit Store. Hasta ese momento había sólo una pequeña subestación con transformadores, pero la energía llegaba desde la usina de calle Blandengues al 400, a través de un cable que cruzaba toda la playa y que siempre traía problemas. Se hicieron también un depósito, nuevos baños y las bases para el torno polaco.¹² El jardín de acceso también fue reformado: canteros de adoquines con césped y rosales regados por aspersion ocuparon el sitio de un viejo galpón de Vías y Obras, y de un eucalipto de un metro de diámetro,¹³ tal como puede verse en la fotografía que ilustra el folleto conmemorativo de los cien años de la llegada del ferrocarril a Bahía Blanca.

¹¹ Archivo Cikes, referencias de las fotos de registro de la construcción del nuevo almacén local en TBBNO, abril-mayo 1978. La referencia a la pintura realizada por Teodo Benítez proviene de una entrevista a Mario De Simón, octubre de 2010.

¹² Ferrocarril Sud, *Registro de cuentas capitales* 1936-1988.

¹³ Entrevista: Sebastián Pacella, 30-6-2010.



TBBNO Folleto Jardín – Acceso - 1984



Jardín TBBNO, 5 de abril de 1984. Fotog. De Simon

Ahora bien, los edificios ingleses de los talleres quedaron fuera del catálogo del patrimonio, de las construcciones más recientes hablan solo los entrevistados que trabajaron en esos talleres en los últimos 40 años. Este olvido, este borramiento, ¿es obra solamente de una prensa local que en sintonía con las líneas dominantes de opinión a partir de los años 60 se empeñó en remarcar el “déficit”, la “ineficiencia”, la “burocratización” de Ferrocarriles Argentinos? ¿No se lo podría vincular a las medidas concretas que desde el propio estado estuvieron orientadas

a favorecer el desarrollo de la industria automotriz, concretamente el transporte por camión y a la vez, el crecimiento de talleres ferroviarios privados, y más recientemente, a la justificación del cierre, del vaciamiento, de la racionalización de personal y del desguace?

Conclusión

Ahora que los van a limpiar, demoler, reciclar e incluso, reurbanizar, se ha empezado a hablar de ellos. Pero se habla, destacando fundamentalmente la magnificencia de esos antiguos edificios ingleses. Se trata por cierto de un recorrido válido que nombra y vuelve visibles ciertas cosas, pero que ignora otras por no ser “vistas” o por parecer “insignificantes”. El resultado es, entonces un relato que, al no ver en ese sitio más que ruinas, transforma los talleres en un *lugar*, en el que cada cosa está ahí desde siempre – o ya no -, como una configuración instantánea, inmutable; un relato que da cuenta de la presencia de los edificios como de la de un muerto, y un muerto que murió hace mucho tiempo, poco después de haber nacido, pero cuya breve y remota historia pareciera ser la única que puede ser contada.¹⁴

Por eso, las entrevistas a trabajadores de TBB son uno de los recursos más importantes para recuperar la dimensión viva y maleable de la vida cotidiana,¹⁵ acercarse –con todas las mediaciones que un relato oral implica – a los infinitos matices de experiencia concreta, y construir un espacio de contramemoria frente a la memoria y a las versiones oficiales o instaladas en el “sentido común”.

Así entonces, entrar en los talleres no a través de los edificios sino a través de lo que cuentan quienes trabajaron ahí permite ver no solamente los edificios ingleses sino las construcciones más nuevas, y también los tinglados, las covachas para tomar mate, el árbol de la playa donde se hacían los asados, los baños nuevos, los viejos vagones en desuso.

Atravesados por la historia (vívda y puesta en palabras) de cada uno de sus trabajadores (todos, desde jefes, supervisores y capataces, aprendices, peones y

¹⁴ Con respecto a esta distinción entre *espacio* y *lugar*, ver De Certeau (1996: 129). Es significativo el hecho de que no exista hasta ahora ningún trabajo sobre Talleres Bahía Blanca, como sí los hay, en cambio sobre otros talleres ferroviarios argentinos: con respecto a los Talleres Remedios de Escalada, ver Pistarello (2005a y 2005b). Sobre Talleres de Laguna Paiva, “La ciudad del Riel”, en López et al. (2005). Acerca de los Talleres Liniers: BORAGNO (2005) y PAREJA (2005); sobre Talleres de Taif Viejo, Blanco, (2007); y con respecto a los Talleres Rosario, Badaloni (2007: 507-524); Forti (2008).

¹⁵ Sobre los métodos para el registro, lectura e interpretación de testimonios orales, Moss et al. (1991); Bourdieu (1999); y James (2004).

oficiales especialistas), los talleres aparecen como un *espacio* en el que se organizan de un modo singular tanto las relaciones entre el personal jerárquico y obrero como los conocimientos respecto de toda clase de oficios y trabajos y, también, respecto del ferrocarril en su conjunto, tanto los conflictos y reclamos como los momentos de esparcimiento y camaradería. ¿Será entonces posible dar cuenta, no tanto de un completo edificio como de un complejo entramado de relaciones, valores, ideas y propuestas que aún resultan absolutamente presentes y actuales?

FUENTES

Fuentes orales del archivo de Ferrowhite (Museo Taller)

Entrevista realizada el 30 de septiembre de 2010 a Sebastián Pacella (1924), capataz de ajustaje y jefe de oficina en Talleres Bahía Blanca Noroeste entre 1945 y 1986.

Entrevistas realizadas el 5 de abril de 2010 y el 20 de octubre de 2010 a Mario de Simón (1937), técnico y jefe de Talleres Bahía Blanca entre 1954 y 1993.

Fuentes documentales del archivo de Ferrowhite (Museo Taller)

Archivo Cikes, referencias de las fotos de registro de la construcción del nuevo almacén local en TBBNO, abril-mayo 1978.

Ferrocarril del Sud, *Talleres Bahía Blanca. Registro de cuentas capitales 1936-1988*.

Fuentes periodísticas

Bahía Blanca, 16 de agosto de 1906.

La Nueva Provincia, 2 de julio de 1904; 6 de mayo de 1905; y 17 de septiembre de 1905

Caras y Caretas, 9 de abril de 1910.

BIBLIOGRAFÍA

BADALONI, Laura Irene, "Prácticas paternalistas. Sus alcances y límites en el disciplinamiento y control de la mano de obra: el caso del Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del Siglo XX en Rosario y alrededores", *Anuario IEHS* 22, 2007, p 507-524.

- BLANCO, María Beatriz, "Talleres Ferroviarios de los ferrocarriles del Estado. El papel de la escuela de arte y oficios de Tafí Viejo en la capacitación y formación de la mano de obra, Tucumán 1923-1945", en *XI Jornadas Interescuelas /Departamentos de Historia*, Tucumán, 2007.
- BORAGNO, Susana, "Los talleres ferroviarios en la geografía del barrio de Liniers", *Revista de Historia Bonaerense*, 28, agosto de 2005, 56-60.
- BOURDIEU, P, *La miseria del mundo*, México, FCE, 1999.
- DE CERTAU, Michel, *La invención de lo cotidiano*, México, Universidad Iberoamericana, 1996
- FORTI, Romina, "El mundo de los obreros ferroviarios. El ferrocarril y sus obreros en Villa Ramallo", *3º jornadas de historiadores y cronistas barriales*, Rosario, 2008.
- JAMES, D, *Doña María. Historia de vida, memoria e identidad política*, Bs. As, Manantial, 2004.
- LOPEZ, M. P (ed.), *Vías Argentinas*, Buenos Aires, UBA, 2005.
- MOSS, A (et al.), *La historia oral*, Buenos Aires, CEAL, 1991.
- MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA, *Plan de desarrollo de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, 1971
- MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA, *Inventario Arquitectónico Patrimonial*, Bahía Blanca, Tomo 1, Área 03-92, 1998.
- PAREJA, Nélica, "Los Talleres de Liniers", *Revista de Historia Bonaerense*, 28, agosto de 2005, pp. 52-55.
- PISTARELLO, María Cecilia, "Recuperación de la memoria de los Talleres Ferroviarios de Remedios de Escalada", *1º Jornadas de Antropología Social del Centro Bonaerense*, Olavarría, UNICEN, 7-9 diciembre de 2005a.
- , "La cultura del trabajo en los talleres del Ferrocarril Sud en la primera mitad del siglo XX", *8º Congreso Argentino de Antropología Social*, Salta, 2005b.
- REY, María, ERRAZU de MENDIBURU, Delia y ABRAHAM, Norma, *Historia de la Industria en Bahía Blanca 1828-1930*, Bahía Blanca, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional del Sur, 1980.

VIÑUALES, Graciela y ZINGONI, José María, *Patrimonio urbano y arquitectónico de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, La Nueva Provincia, 1990.

ZINGONI, José María, *Arquitectura industrial: ferrocarriles y puertos Bahía Blanca 1880-1930*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1996.