

Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha.

Juan Carlos Cena

Buenos Aires. Edición de La nave de los locos
y MONAREFA, 2009, 511 páginas.

Por Pablo Augusto Bonavena

La organización del espacio es la condición para superar las barreras que impone el propio espacio no moldeado por lo social, tal como argumentaba Marx. Para superar los obstáculos espaciales es crucial la inversión en sistemas de transporte y comunicación.¹

El tren fue, y es, una herramienta primordial a la hora de construir una estructuración coherente y aceptada de la producción, la explotación y el consumo dentro de los espacios que genera y subordina el capital, requisito vital para que no sucumba frente al costo de la circulación y del tiempo de sus movimientos.² Está involucrado con la consolidación de la moderna estructuración de las economías industriales, que encontraban en las colonias o en los territorios "abiertos" de América grandes posibilidades y horizontes. Temas como la expansión colonial o el imperialismo son parte íntima de su historia, como los auspicios o subsidios estatales, las privatizaciones y una innumerable cantidad de negociados. También lo son las iniciativas y luchas de sus trabajadores, que reiteradamente pugnaron por cambiar la lógica impuesta por la ganancia capitalista al ir y venir de las locomotoras y vagones.

El geógrafo David Harvey nos enseña que "*la organización real del espacio mediante el transporte y las comunicaciones*" conforman, indudablemente, "*un hecho material de primera magnitud*" que las

¹ Harvey, David (2007); *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Editorial Akal; páginas 348, 351 y 353. Sobre la espacialidad en Marx es importante considerar de Quaini, Máximo (1981); *Marxismo y geografía*; Edición Oikos-Tau, Barcelona.

² Harvey, David (2007); *op cit*, página 349.

investigaciones y análisis de las ciencias sociales no pueden eludir.³ El libro de Juan Carlos Cena, "*Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha*" nos ofrece una gran cantidad de elementos e instrumentos para abordar en la Argentina la recomendación que nos propone Harvey, pero con un agregado: los instala desde una mirada que toma como punto de partida a los trabajadores ferroviarios. Podemos afirmar que es un libro sobre el ferrocarril y, a la vez, un trabajo sobre la clase obrera. Ambos objetos de análisis se entrecruzan, ya que como opina el autor, "*hierro*" y "*carne*" constituyen una "*unidad vigorosa*", pero quedando en definitiva la historia del tren subordinada a la construida por los "*ferrucas*". Por eso en sus páginas se tratan cuestiones como la identidad de trabajadores, cubriendo tanto el desarrollo de sus organizaciones sindicales como los emprendimientos culturales, la construcción de escuelas, de centros de capacitación, de bibliotecas, de hospitales. También habla de enfrentamientos heroicos, de los compañeros caídos, de rebeldías y solidaridad; pero sin olvidar resignaciones, defecciones o traiciones. El libro nos acerca, así, muchos matices necesarios para avanzar en el proceso de toma de conciencia que la clase obrera necesita para la construcción de una sociedad mejor. Desde este ángulo, interpela directamente a los trabajadores y militantes obreros, resaltando la necesidad de superar la "*cotidianidad práctica*", con el fin de recuperar experiencias anteriores para fortalecer las luchas del presente y del futuro. Asimismo, insta al potencial lector obrero a estudiar y relacionarse con la teoría, aquella que le permita "*contribuir al pensamiento de la clase a la cual pertenece*".

El libro recorre, entre otros temas, los primeros pasos de las organizaciones de los trabajadores ferroviarios, hace consideraciones sobre el ferrocarril y la dominación colonial, las primeras huelgas, la nacionalización, la traumática relación entre los trabajadores

³ Harvey, David (2008); *París, capital de la modernidad*; Akal; Madrid; España; página 149.





ferroviarios y el gobierno peronista, la protesta contra el Plan Larkin, la represión y los desaparecidos, las grandes huelgas de los '90.

Para surcar el largo camino que el libro propone, el autor sube al "tren" a varios "pasajeros" que suman artículos muy interesantes, que se complementan armoniosamente con las páginas cubiertas por el puño y letra de Cena.

La *Sinfonía* no elude los debates que tradicionalmente han girado en torno a la problemática ferroviaria nacional, fundamentales para entender la construcción del espacio que habitamos. Me refiero, por un lado, a cuestiones tales como la interpretación de las redes ferroviarias a partir de un colonialismo favorable a la construcción de centros y periferias y el otorgamiento a la Argentina de un mero perfil exportador de materias primas, en detrimento del desarrollo del mercado interno y la integración del espacio con carácter industrial nacional. Por otro, a la colisión de miradas entre quienes atribuyen al ferrocarril características que frenaron el progreso –cumpliendo una "obra disgregadora" para Scalabrini Ortiz- y los que lo consideran como un factor dinámico de desarrollo, querella que gira en torno a la necesidad de la propiedad estatal/nacional o no de las redes ferroviarias, que en nuestro país no puede desligarse de las polémicas sobre las virtudes o inconveniencias de la nacionalización de los ferrocarriles.

Todos los elementos destacados convierten al libro en una obra indispensable, que complementa un trabajo anterior de Cena, *El Ferrocidio* (tiene una segunda edición del 2008 a cargo de la Rosa Blindada). Ambas publicaciones conforman una base muy importante para conocer el tren, sus trabajadores y la organización espacial. El entusiasmo e interés que me despertó *Ferroviarios*, me llevó al anterior (*El Ferrocidio*), y éste al libro compilado por Mario Justo López y Jorge E. Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (Lumiere; Buenos Aires; 2008). La estación final de este recorrido me resultó apasionante.