

viaje en trenes imaginarios
historias del andén



Universidad Nacional de La Plata

Facultad de Periodismo y Comunicación Social

Tesis de Grado

“Viaje en trenes imaginarios: historias del andén”

Programa: Comunicación, Prácticas socioculturales y Subjetividad

Presentación: Octubre 2010

“Viaje en trenes imaginarios: historias del andén” fue un trabajo de Tesis que tuvo como producto final la realización de un documental periodístico, un libro testimonial y una muestra fotográfica donde se reconstruyó a partir del relato de adultos mayores la historia del ferrocarril en la Región Sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

Las creaciones realizadas estuvieron planteadas como aportes comunicacionales que ayudaran a recuperar la memoria y la participación social de estos actores, como forma de aplacar la marginación en la que están inmersos en el sistema económico, político y social actual.

A modo de recorte, se trabajó con los recuerdos de distintos entrevistados en seis pueblos de la región sudeste de la Provincia de Buenos Aires: Berisso, Ensenada, La Plata, Brandsen, Bavio y Punta Indio (Verónica y Pipinas). Además, para lograr una óptima recuperación histórica se consultó a distintos especialistas y fuentes bibliográficas que ayudaron al análisis de dichos testimonios.

Las palabras clave en este trabajo fueron: Ferrocarril, Adultos Mayores, Memoria, Comunicación e Identidad.

Autores

Adrover María Fe

Legajo: 14031/6 - DNI: 31.936.340
Calle 65 N° 782 La Plata, Buenos Aires. Argentina
0221 4523731 - adovermariafe@gmail.com
Sede: La Plata

Nicolini José Miguel

Legajo: 14075/8 - DNI: 32.516.434
Paraguay 1650 2°A, Capital Federal. Argentina
011 15 48122234 Nicolinimiguel@hotmail.com
Sede: La Plata

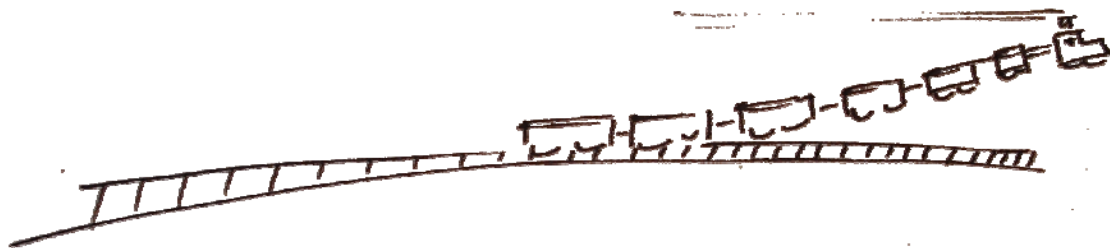
Pascual Miriam Anabel

Legajo: 14390/7 - DNI: 32.211.332
Calle 117 N° 271, La Plata, Buenos Aires. Argentina
011 15 55056244 Ani14_anabel@hotmail.com
Sede: La Plata

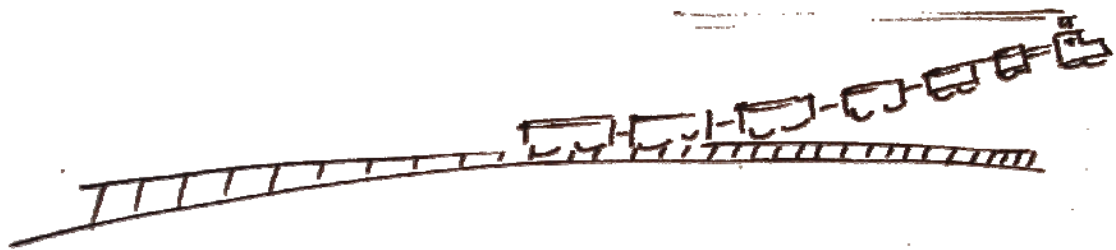
Director

Lic. Jorge Orlando Castro

Introducción.....	Pág. 5
Realización.....	Pág. 11
Metodología.....	Pág. 14
Punta Indio.....	Pág. 19
Bartolomé Bavio.....	Pág. 32
Berisso.....	Pág. 40
La Plata.....	Pág. 48
Ensenada.....	Pág. 55
Brandsen.....	Pág. 61
Conclusiones.....	Pág. 67
Anexos.....	Pág. 72
Producción Documental.....	Pág. 73
Entrevistas.....	Pág. 88
Fichas Bibliográficas.....	Pág. 111



Índice



Introducción

“Viaje en trenes imaginarios: historias del andén” es un trabajo de producción que rescata la voz del adulto mayor sobre la historia del ferrocarril con el objetivo principal de realizar una reconstrucción de la memoria a partir de su relato, apuntando a sus experiencias durante el funcionamiento y posterior cierre del tren.

Apelar a sus modos de vida implicó la revalorización de su rol activo en la sociedad que a consecuencia de la vorágine social, cultural, política y económica, les ha restado sistemáticamente importancia como sujetos sociales críticos y portadores de saber.

Se apuntó a sus vivencias y recuerdos para lograr una recuperación de la historia de este medio de transporte que, paradójicamente, también se encuentra desplazado y olvidado por las políticas públicas y la sociedad.

Se buscó establecer una historia no ligada directamente a datos estadísticos y bibliográficos, sino vinculada a sensaciones y recuerdos en torno al ferrocarril desde la cotidianeidad y la remembranza de sus protagonistas.

Con la intención de revalorizar al adulto mayor como portador de conocimiento y miembro activo dentro de la sociedad, fue central en el trabajo la relación adulto – joven, dado que es allí donde se produce finalmente el intercambio generacional y, a partir de él, dicha revalorización.

Partiendo de esa premisa, la realización de las producciones del presente trabajo (documental periodístico, producción gráfica y muestra fotográfica) estuvo dirigida a un público joven, teniendo en cuenta sus intereses y particularidades, se intentó siempre privilegiar el dinamismo y la claridad en el mensaje.

La selección de La Plata, Berisso, Ensenada, Brandsen, Bavio, Verónica y Pipinas, estuvo vinculada a diversos factores, entre ellos: la proximidad geográfica de los integrantes del grupo y sus limitaciones económicas y, si bien el trabajo se basó en la vida alrededor del tren y las estaciones, no se tomó un sólo ramal de referencia sino que se intentó generar una elección que fuera representativa de la zona sureste de la Región Capital de La Provincia de Buenos Aires, como una forma de acotar el espacio de estudio para un mejor desenvolvimiento.

Origen y fundamento

La decisión de trabajar con adultos mayores estuvo ligada a experiencias anteriores del grupo de trabajo en el marco de programas y proyectos de extensión universitaria vinculados con esta franja etaria, donde surgió interés y curiosidad por su situación actual y un compromiso con su reivindicación dentro de la sociedad.

En una sociedad donde prima lo individual ante lo colectivo, lo joven frente a lo antiguo y la aceleración ante la templanza, se presentan como uno de los principales sectores que ve aplacada su voz y, por consiguiente, su historia, recuerdos y experiencias de vida.

Teniendo en cuenta que según cifras oficiales representan el 9,9% de la población total, que el 4,8% de este total vive bajo la línea de pobreza¹ y que escasean los trabajos que den cuenta de su participación en la sociedad (política, mediática, artística, entre otros) resulta imperioso entender la necesidad de generar un cambio en este sentido y comenzar a escuchar y aprender de este grupo social.

Los autores del presente trabajo tomaron conciencia de esta situación al observar la soledad de los adultos mayores, sus ganas de tener espacios donde expresarse y, escuchando sus experiencias vividas, se reconoció un universo en donde trabajar para aportar desde la comunicación. Impulsando tanto a la revalorización de su voz (fuente esencial para la reconstrucción de la memoria) como a la integración activa con el resto de las generaciones de la sociedad.

Entre los distintos temas que fueron trayendo a la luz, el ferrocarril fue uno de los más recordados desde la cotidianeidad de aquellos años en que el país contaba con un amplio servicio ferroviario. De esta manera surgió la idea de trabajar con ellos para poder rescatar la historia del ferrocarril, una decisión que trajo aparejado el entrecruzamiento de dos actores olvidados y rezagados en la sociedad actual y en donde los recuerdos funcionaron como agentes mutua reivindicación.

¹ INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001

La elección del ferrocarril para este trabajo estuvo vinculada al criterio de los tesisistas de considerarlo una herramienta fundamental para el desarrollo del país, tanto en el aspecto económico como en la unidad e integración nacional. Asimismo, el rescate de su época dorada buscó dar cuenta de su importancia como impulsor de nuevas localidades y relaciones personales.

Algunas experiencias

Dentro del ámbito de trabajo con adultos mayores se pudieron encontrar diversas actividades, aunque aquí sólo fueron de interés aquellas que construían un espacio ligado al intercambio generacional.

Una de éstas es el Programa de Extensión Universitaria “La Comunicación y los Adultos Mayores” de la Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la Universidad Nacional de La Plata, que cuenta con diversos talleres de comunicación dictados por jóvenes estudiantes avanzados en la carrera donde se les brinda a los adultos herramientas básicas de la materia para que puedan, si desean, armar nuevos espacios de comunicación como forma de integración social.

El Programa parte de una concepción sobre esta franja etaria que se aleja de la entendida de acuerdo al rango de edades, para tomarla desde la perspectiva del que “se siente parte de” y apunta a un trabajo de aprendizaje intergeneracional en donde los jóvenes y adultos aprenden mutuamente.

Otra de las experiencias a señalar es la de la Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires para adultos mayores de Junín y Pergamino, que engloba las siguientes áreas: Sociocultural, Artística, Salud y Tecnología; y edita regularmente una revista hecha por adultos llamada PEPSAN.

La Universidad de Buenos Aires lleva adelante trabajos a través del Centro Cultural Ricardo Rojas, y a partir de 2002 creó el “Programa para Adultos Mayores de 50 años” teniendo como objetivo central el facilitar la revalorización social e individual de la tercera edad.

Por otro lado, la Universidad Nacional de Mar del Plata viene trabajando con esta franja estaría desde 1992 mediante el “Programa Universitario para Adultos Mayores” (PUAM) que a través de sus talleres y diversas actividades

propone espacios de capacitación, participación y promoción cultural para estos actores sociales.

Otro ejemplo es el Programa Educativo de Adultos Mayores (PEAM) de la Secretaría de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil del Rectorado de la Universidad Nacional de Santiago del Estero. Su objetivo principal es brindar múltiples posibilidades de crecimiento no solamente a los mayores, sino también a los jóvenes a través de sus distintas ofertas académicas entre las que se pueden encontrar las áreas de Expresión y Comunicación, Ciencia y Tecnología, Artístico – Recreativo y Humanístico – Cultural, entre otras.

La Universidad Nacional de Villa María tiene el Programa de Extensión Universitaria para Adultos Mayores cuyo objetivo es la promoción y prevención de la salud a partir de vínculos solidarios y comunitarios. En sus talleres se pueden encontrar Historia del Arte, Literario, Inglés e Italiano, Computación, entre otros, y están dirigidos a personas mayores de 50 años con costo de inscripción y cuotas mensuales.

Asimismo, el Municipio de Morón posee una Universidad de Adultos Mayores, un espacio educativo no formal orientado a personas mayores de 55 años y tiene como objetivo principal atender las necesidades educativas y problemáticas de dicho sector poblacional. Las asignaturas son anuales y entre ellas se pueden encontrar inglés, francés, portugués, literatura argentina y participación ciudadana.

Se encuentra también el Programa Universidad para Adultos Mayores, que depende de la Secretaría de Cultura de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, y tiene como objetivo la educación permanente mediante cursos y talleres donde se le da la posibilidad a los adultos mayores de 50 años en adelante a compartir con su grupo de pertenencia, y contribuir a modificar la imagen social de la vejez.

Siguiendo estas experiencias, la Secretaría de Extensión de la Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de San Juan cuenta con “Por un nuevo proyecto de vida”, a través del cual intentan satisfacer las exigencias intelectuales, artísticas y físicas de estos actores sociales. Está dirigido a personas de 50 años y no exige escolaridad previa. Su modalidad didáctica es “Taller” y cuenta con las áreas Video, Apreciación

musical, Psicología, Lectura y creación Literaria, Historia, Introducción a la Filosofía, entre otras.

A su vez, a través de convenios entre el PAMI y distintas instituciones educativas se desarrollan las siguientes experiencias:

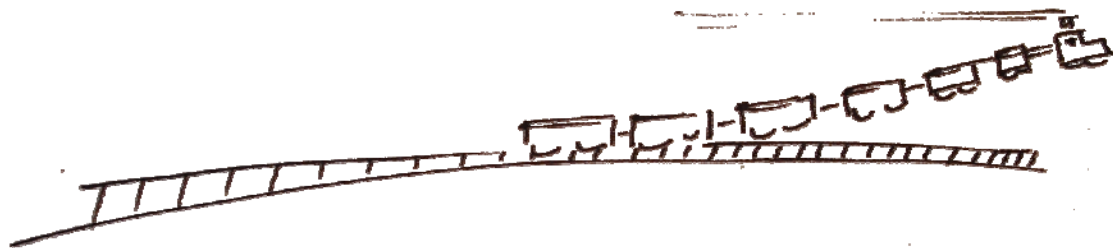
La Secretaría de Extensión de la Universidad Nacional de Misiones lleva adelante el Programa “Universidad Para Adultos Mayores” que a través de la educación, el acceso a la información y la promoción cultural, impulsa acciones de inclusión social y mejoramiento de la calidad de vida de la población de edad avanzada.

Otro programa del mismo nombre que el anteriormente descrito existe en Bahía Blanca de la mano de la Universidad Nacional de Sur. Entre sus cursos se encuentran “La salud a nuestra edad”, “Análisis y comprensión del mundo actual”, “Curso de economía para no especialistas”, entre otros, y tiene como objetivo la educación e inclusión social del adulto mayor.

Por último, la Universidad Nacional de Rosario posee distintos cursos para esta franja etaria con la intención de favorecer la integración personal y el desempeño de los afiliados de PAMI en la comunidad y la recuperación de saberes personales y adquirir otros nuevos.

Respecto al Ferrocarril, las realizaciones de referencia para el actual trabajo de producción fueron: “La Próxima Estación” de Pino Solanas, donde se relata la historia de los Ferrocarriles Argentinos desde su surgimiento, las distintas políticas que se fueron aplicando hasta la devastación del servicio iniciada en la década del '70 y profundizada con las privatizaciones de los '90. También fue de interés el trabajo de Tesis “Soy por el Tren (o no soy)” que relata la historia de once pueblos bonaerenses que han surgido al paso del ferrocarril, contando lo sucedido luego de la desaparición del mismo y la identidad de los lugares estudiados en relación a la presencia/ausencia del tren.

Estos últimos trabajos fueron de extrema importancia por ser reconstrucciones históricas, que sirvieron para poder posicionarse frente al ferrocarril y realizar un contraste con la experiencia vivida por los adultos mayores.



Realización

Por tratarse de un trabajo que tuvo como productos finales: un documental, un libro y una muestra fotográfica, los aspectos estéticos y tecnológicos estuvieron presentes tanto a la hora de ir al encuentro con los protagonistas como durante la posterior edición de los contenidos.

Producción audiovisual

Se contó con dos cámaras filmadoras: PANASONIC NVMD 9000 y SAMSUNG DIGITAL CAM SC-D364, aportadas por la Universidad Nacional de La Plata. La primera fue la principal y se la utilizó especialmente para las entrevistas debido a su superioridad en cuanto a calidad de imagen y sonido. A la segunda se la pensó como reemplazo en caso de emergencia y fue así que se la utilizó en una entrevista que surgió de imprevisto.

Para capturar las imágenes obtenidas en la computadora se utilizó el programa PINACLE STUDIO y para la edición final (realizada completamente por los tesistas) el ADOBE PREMIER CC3.

El formato audiovisual seleccionado fue el televisivo (entre 40 y 44 minutos) y estuvo principalmente relacionado con la idea de lograr un producto con llegada al común de los televidentes y especialmente los jóvenes.

Siguiendo esta lógica se tuvieron en cuenta las características de las locaciones y cada entrevista fue realizada en un escenario distinto. Se intentó trabajar con el mayor porcentaje de luz natural posible y se filmaron una gran cantidad de imágenes insert para cubrir aquellos testimonios muy extensos, utilizando también el recurso de mini clips con imágenes representativas y música entre los distintos testimonios para dar dinamismo y descanso al espectador.

El contenido se dividió en capítulos de acuerdo a las temáticas abordadas por los protagonistas: EL TREN, LA ESTACIÓN Y EL PUEBLO; FERROCARRIL Y PROGRESO; DE ANÉCDOTAS Y TRAMPAS; LOS TRABAJADORES POR EL TREN; EL CIERRE.

Por último, se utilizó como voz en off la narración (principalmente de los hechos históricos que rondaron al ferrocarril) de una mujer joven para obtener una doble función: por un lado, como hilo conductor del documental, y por otro,

como forma simbólica de dejar sentado el intercambio generacional que fue señalado anteriormente y es la base fundamental del trabajo.

Muestra Fotográfica

La producción de la muestra fotográfica estuvo vinculada a la idea general de “Viaje en trenes imaginarios: historias del andén” de contar en relatos de adultos mayores la historia del ferrocarril y su posterior desaparición, como una forma de reconstrucción de la memoria colectiva y con el fin de aportar conocimiento a la sociedad.

Los dos tipos de composición que se llevaron a cabo fueron: el retrato, dado que el testimonio de los protagonistas fue la base del documental y la foto testimonial, para dar cuenta de la situación actual de los lugares analizados y las características de la época. Asimismo se eligieron también fotografías que demuestran el recorrido de los tesistas en la producción del trabajo.

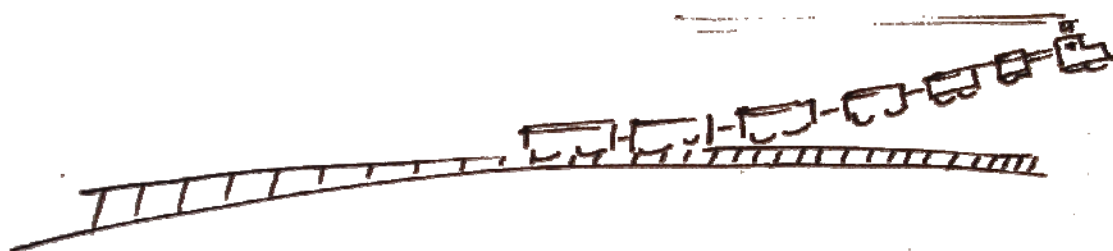
Se eligió el copiado en blanco y negro pretendiendo reflejar a través de las imágenes el espíritu y las características del momento histórico analizado.

Se seleccionaron 30 fotos para conformar la muestra y se utilizó el programa Adobe Photoshop para su edición.

Producción Gráfica

Se realizó un libro de carácter testimonial donde se describe la experiencia en cada pueblo relatando los encuentros con los distintos entrevistados. La elección de esta producción estuvo relacionada con el deseo de generar un soporte más, además del documental y la muestra fotográfica, en donde ampliar la interpretación de los autores en pos de un óptimo rescate de la memoria.

El libro contiene: índice, prólogo, introducción al trabajo realizado y fundamentación, seis capítulos donde se rescatan las entrevistas realizadas, una conclusión final, bibliografía e imágenes de las estaciones y de los entrevistados.



Metodología

Elección de un método de investigación

“Viaje en trenes imaginarios: historias del andén” es un trabajo de recuperación de la memoria de los adultos mayores sobre el ferrocarril, por lo que implicó una búsqueda profunda en sus recuerdos, en sus propias palabras y en su conducta observable. Dicha indagación se centró en la perspectiva de los adultos como actores sociales testigos del funcionamiento y posterior desaparición del ferrocarril, como memoria viviente en la sociedad actual.

El marco teórico metodológico utilizado en el desarrollo de la investigación fue aportado por S.J Taylor y R. Bodgan en “Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados”.

La elección de este material teórico se debió a la utilización plena del método cualitativo para el desarrollo de la investigación y teniendo en cuenta el amplio camino de los autores sobre éste, se consideró que los mismos eran fundamentales a la hora de planificar el recorrido del trabajo.

Según S.J Taylor y R. Bodgan: “En la metodología cualitativa el investigador ve al escenario y a las personas en una perspectiva holística. [...] El investigador cualitativo estudia a las personas en el contexto de su pasado y de las situaciones en las que se hallan”². Esta definición fundamentó la elección metodológica para “Viajes en trenes imaginarios: historias del andén” dado que lo importante para el análisis surgió de los recuerdos, experiencias, convicciones de los sujetos sobre el ferrocarril desde su uso cotidiano; mirado e interpretado siempre como un todo.

Dentro de este método de investigación, el presente trabajo se enmarca en la corriente Fenomenológica, por ser ésta la que mejor se adecua y la que mayor libertad brinda: “Para el fenomenólogo, la conducta humana, lo que la gente dice y hace, es producto del modo en el que define su mundo”.³

² Taylor S. J. y Bodgan R. (Cap.1, P. 20). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Ed.: Paidós Ibérica, Barcelona. 1987

³ Idem.

Técnicas de recolección de datos. Ordenando el recorrido

Las técnicas utilizadas para la recolección de datos fueron: las entrevistas semiestructuradas y en profundidad.

Las primeras se efectuaron a partir de una guía de preguntas predefinidas que sirvieron para recordar los temas clave y para que el sujeto brindara las respuestas desde su punto de vista. Estuvieron dirigidas a especialistas de diferentes ramas para ser utilizadas como marco teórico.

Las diferentes disciplinas aportaron una mirada holística de la temática obteniendo además especificidades de acuerdo a cada rama (psicología, historia, comunicación y gerontología)

S.J Taylor y R. Bodgan afirman: “Por entrevistas cualitativas en profundidad entendemos reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, encuentros estos dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras. La entrevista en profundidad sigue el modelo de una conversación entre iguales, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas”⁴, y siguiendo esta línea de pensamiento agregan que “El señó autentificador de las entrevistas cualitativas en profundidad es el aprendizaje sobre lo que es importante en la mente de los informantes: sus significados, sus perspectivas y definiciones; el modo en que ellos ven, clasifican y experimental el mundo”⁵

Utilizando esta herramienta se trabajó específicamente con la historia de vida: “Un tipo de entrevista en profundidad es la historia de vida o autobiografía sociológica. En la historia de vida, el investigador trata de aprehender las experiencias destacadas de una persona y las definiciones que esa persona aplica a tales experiencias”⁶. Ésta técnica permitió acceder a la memoria de los adultos mayores a través de un extenso cuestionario que buscó indagar sobre el sentido que daban a las distintas etapas de sus vidas en relación al ferrocarril y al pueblo.

⁴ Taylor S. J. y Bodgan R. (Cap.4, P. 101). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Ed.: Paidós Ibérica, Barcelona. 1987

⁵ Idem.

⁶ Idem.

A los protagonistas se los llamó siempre un día antes recordando la cita. Una vez allí, los entrevistadores dedicaron gran parte del tiempo a explicar la temática y los intereses vinculados al trabajo como una forma de acercamiento al entrevistado para generar mayor comodidad y mejor acceso a la fuente principal de conocimiento que interesaba: los recuerdos.

La entrevista en profundidad fue de gran utilidad porque permitió indagar en la vida de diferentes adultos que habían aportado años y amor al ferrocarril. Por citar un ejemplo: el caso de Jorge Dellagiacomo, ex empleado en la estación las Pipinas que despidió el último tren y que encontró su vida relacionada siempre con este medio de transporte.

Análisis de los testimonios

Teniendo en cuenta que las personas no tienen la misma capacidad para proporcionar relatos detallados de aquello por lo que han pasado o de sus sentimientos al respecto, se buscó cotejar la veracidad de los hechos con otros entrevistados, estableciendo un constante contraste de información.

En las entrevistas el investigador realizaba un sondeo, es decir, analizaba los detalles de las experiencias de los actores y los significados que éstos le atribuían. Al respecto, sobre el deber del entrevistador, S.J Taylor y R. Bodgan mencionan el concepto de Spradley afirmando que: “El entrevistador tiene que enseñar al informante a ser un buen informante, alentándolo continuamente a proporcionar descripciones detalladas de sus experiencias”.⁷

Esto fue considerado esencial, ya que se fundamentó en acontecimientos pasados que yacían profundamente ocultos en el recuerdo y muy alejados de la vida diaria.

Como análisis final de la información se realizó un entrecruzamiento de datos entre las interpretaciones registradas y su contexto social, cultural e histórico y con las diversas visiones de los profesionales de las distintas disciplinas; “El investigador tiene la obligación de establecer controles cruzados sobre las historias de los informantes. Debe examinar la coherencia de los

⁷ Taylor S. J. y Bodgan R. (Cap.4, P. 124). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Ed.: Paidós Ibérica, Barcelona. 1987

dichos de diferentes relatos del mismo acontecimiento o experiencia.”⁸, afirman Taylor y Bodgan.

De esta manera, se intentó realizar una reconstrucción desde las perspectivas de los sujetos sociales, entendiéndolas a partir de sus contextos y a la vez se pudo entrecruzar con la visión de varias ramas de la ciencia para poder aportar una visión transdisciplinaria al fenómeno en cuestión.

Técnica y tecnología

El diario del entrevistador teorizado por S.J Taylor y R. Bodgan se compone de cometarios del investigador, los autores explican: “Este toma nota de los temas, interpretaciones, intuiciones y conjeturas emergentes, gestos notables y expresiones no verbales.”⁹ “[...] Es necesario esforzarse por escribir el diario después de cada contacto con los informantes. Para poder recordar y registrar así lo importante del encuentro.”¹⁰

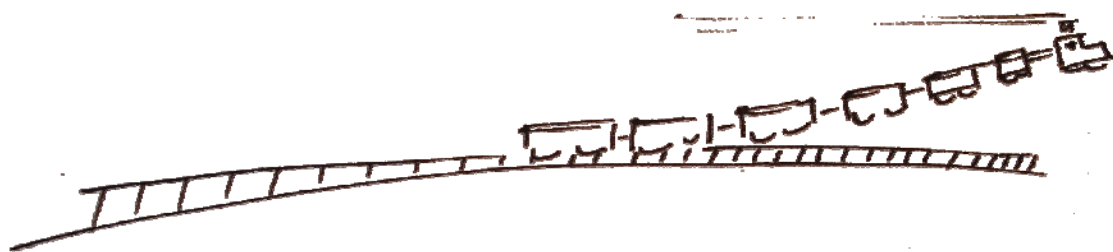
Esta técnica se utilizó en formato digital creando un blog¹¹ como diario de viaje, para describir todos los encuentros que se fueron dando. Con esta herramienta se buscó poder registrar los diversos pasos que se llevaron adelante para la realización del presente trabajo y en el mismo se incluyeron diversidad de factores: características del día de grabación, particularidades del lugar y de la gente, estados de ánimo de los investigadores, complicaciones, situaciones inesperadas, así como todo aquello que resultó interesante del encuentro entre entrevistado y entrevistadores para los fines del presente trabajo.

⁸ Taylor S. J. y Bodgan R. (Cap.4, P. 127). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Ed.: Paidós Ibérica, Barcelona. 1987

⁹ Idem.

¹⁰ Idem.

¹¹ www.viajentrenesimaginarios.blogspot.com



Punta Indio

(Verónica, Pipinas)

Reseña histórica

A principios del Siglo XX la Argentina recibió su segunda ola inmigratoria como consecuencia de la Primer Guerra Mundial librada en el viejo mundo. Familias enteras en busca de un futuro mejor se abalanzaron hacia este país poco poblado, agrícola ganadero y con grandes expectativas de crecimiento. Estos hechos fueron acompañados de políticas que ya se habían mentado e impulsado años atrás que tuvieron como idea central poblar las grandes extensiones de tierra.

El aumento demográfico llevó a la expansión del servicio ferroviario hacia el interior creando en sus distintas paradas nuevas ciudades. En 1913, el Ministro de Obras Públicas, Sr. Meyer Pellegrini, dictó la resolución que extendía el ferrocarril SUD, creando las estaciones Verónica, Pipinas y Monte Veloz.

En dichas conformaciones tuvieron gran protagonismo algunas familias terratenientes como la de Martín Tornquist, heredero del campo “Colonia La Verde” que loteó sus tierras para conformar Verónica, ciudad denominada así en honor a su esposa Verónica Bernal de Tornquist.

Por otro lado la Señora Dominga Ircio Vda. De Hernández e hijos, herederos de Hernández, vendieron a la empresa ferroviaria, unos lotes de tierra donde se instaló la estación. Cuentan que el nombre se debió a unas mellizas, conocidas con el pseudónimo “Las Pipinas”. Las versiones del origen de estas niñas las vinculan, por un lado, con la familia Parmerion Hernández y, por otro lado, con Carlos Dile, quien supuestamente fue el propietario de una estancia por la zona.

De acuerdo a un documento de la guía comercial del Ferrocarril del Sud, número 4 año 1931, el primer tren llegó a los pueblos el primero de enero de 1914, con algunas estaciones todavía en construcción. Con el servicio en marcha y el proceso de loteo y escrituras de las tierras, las ciudades comenzaron a tener forma y prosperar económicamente a través de los productos agropecuarios, principalmente los tambos de leche y la extracción de conchillas desde diversas canteras de la costa que eran de gran utilidad para caminos y manutención de las vías férreas.

En el año 1978 el pueblo empezó a sentir su estancamiento con el cierre del ramal. Aquel instrumento que era central para ambas ciudades tanto en materia económica como social se evaporó producto de las políticas antiferroviarias del gobierno militar. Con la excusa de las pérdidas que generaba, se permitió su clausura, sin pensar en el servicio social que significaba para las ciudades que habían surgido a la vera de las distintas estaciones, en este caso particular, Verónica y Pipinas.

Por otro lado, el cierre de la cementera Loma Negra (anteriormente Corcemar) y la reducción de personal de la Base Aeronaval Punta Indio, principales fuentes de trabajo para sus habitantes, significó otro golpe para estas ciudades dejando a más del 40 por ciento de sus pobladores sin trabajo.

Sin el ferrocarril y habiéndose eliminado aquellas industrias claves de la zona, los pueblos detuvieron su crecimiento y la proyección de un futuro próspero se tornó casi impensable. Los jóvenes comenzaron a migrar hacia otras ciudades (La Plata, Buenos Aires) en busca de nuevas oportunidades, evidenciando un profundo envejecimiento de la población que hasta la actualidad no se ha podido revertir.

Por último cabe aclarar que hasta 1994 estas ciudades pertenecieron al Partido de Magdalena. Luego de aquel año se conformó lo que se conoce actualmente como Partido de Punta Indio y que comprende las dos localidades antes mencionadas más Punta Indio, Álvarez Jonte, Las Tahonas, Luján del Río, La Viruta, Monte Veloz y Punta Piedras.

Los Pueblos

Al recorrer las ciudades se percibieron dos sensaciones, si se quiere, contradictorias: por un lado la tranquilidad era inmensa, los pocos niños y jóvenes que había por la calle jugaban sonrientes y charlaban entre cebadas de mate, pero aquella alegría que iba acompañada de una gran amabilidad se vio trastornada al encontrar en la mirada de los adultos mayores una gran nostalgia por aquello que no pudo ser y que expresó un aliento de expansión y crecimiento a la vera del ferrocarril.

La estación de Verónica fue recuperada por el municipio para instalar la Secretaría de Cultura y Turismo, y es también donde paradójicamente se

encuentra la parada del colectivo que va hacia La Plata. La característica que más sobresale del lugar y que generó una inmensa tristeza es la ausencia de los durmientes y las vías; el levantamiento de éstas significó la clausura total, generando resignación en la lucha para la vuelta del ferrocarril.

Escondida entre los pastizales la estación de Pipinas, en cambio, fue ocupada por una familia y totalmente abandonada por las autoridades municipales. Su aspecto arruinado llama la atención ya que refleja la misma esencia que la de Verónica pero con un tono aún más triste: el abandono como forma de borrar aquello que duele recordar.

Ambas ciudades fueron atravesadas por el surgimiento del ferrocarril que significó su expansión y la esperanza de forjarse un futuro próspero. Alrededor de este transporte se desarrolló una gran diversidad de prácticas culturales: la estación como lugar de paseo y reunión de los pobladores, los comisionistas que se encargaban de traer mercadería desde La Plata o Capital a los distintos comercios de la zona y hasta el hecho de recibir o despedir al tren.

En 1977, tras su cierre, estas ciudades quedaron desunidas del resto del país, el crecimiento económico cesó y con ello su desarrollo urbanístico y su modificación demográfica, es decir que aumentó el índice de envejecimiento de sus pobladores.

Cristina Adrover, Psicóloga Social, comentó respecto a la eliminación del tren: “El paulatino cierre de muchos ramales fue vaciando de contenido la vida social de esos pueblos y sobre todo de fuerza humana, de empuje. Más allá de que las instituciones siguieron funcionando, la desilusión por la falta de apoyo de los gobernantes y la pérdida de hijos del pueblo que partieron en busca de mejores oportunidades, dejaba la idea de la comunidad pujante como cosa del pasado”.¹²

¹² Adrover C. (P. 73 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

Los entrevistados

“(…) la memoria colectiva interpela a los grupos en tanto identidades protagónicas de la historia, como los auténticos sujetos y asume su voz como parte de una misión”.¹³

Carretero

Poder contar con buenos entrevistados implicó un trabajo de selección y producción que se hizo con la ayuda y buena predisposición de la Secretaría de Turismo y Cultura de Punta Indio. Entre correos electrónicos y charlas telefónicas se armó una red de personas a quienes era menester consultar por ser personajes claves de ambos lugares.

De esta manera aparecieron los nombres de Juan Adolfo Reichenbach, dueño del único cine que existió en Verónica; Anastasia Leibed y Eva Rusnak, dos descendientes directas de ucranianos que se instalaron en esa ciudad durante la década del '30; Elio de María, ex ferroviario y último jefe de la estación del pueblo; y Héctor Gaeda, ex empleado de Crocemar de Pipinas.

Con la lista armada, se organizaron los encuentros para los fines de semana. En el primero se habían arreglado cuatro entrevistas pero debido al mal clima y al retraso en el trayecto La Plata – Verónica, se pudieron realizar solamente tres: Juan Adolfo, Anastasia y Eva.

En el segundo viaje se tuvo aun más en cuenta que los adultos tienen sus tiempos para expresarse y se prefirió encontrarse con solo dos personajes: Elio y Héctor. Gracias a esta experiencia, la lista se extendió.

El último protagonista nombró a Delia Barreiro, ex encargada del correo de Pipinas y Jorge Dellagiácomo, ex empleado ferroviario del mismo pueblo y quien despidió al último tren. Así se organizó un tercer encuentro en donde estuvo presente permanentemente la amabilidad de la familia Gaeda que ofreció su casa como lugar para la reunión con asado y tortas de por medio.

¹³ Carretero M. (Cap. 2, P. 175) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

Juan Adolfo Reichenbach

Juan, de 83 años, tuvo un contacto directo con el ferrocarril por ser pasajero común y el dueño del único cine que existió en Verónica. Lleno de recuerdos, contó que ante cada temporada de recambio de estrenos iba a la estación a esperar a que llegasen los rollos de los nuevos títulos y habló de su pasión de proyectar películas recalcando la importancia que tuvo el tren para el progreso de aquella actividad.

Se emocionó cuando relató las dos oportunidades en que acompañó a su esposa a Buenos Aires a tener a sus hijas, y recordó la gran utilidad que tenía el ferrocarril respecto a su educación y salud, ya que tanto las maestras como los médicos viajaban por los pueblos gracias a este transporte.

Juan recordó a la estación como lugar de encuentro donde sus habitantes se habían acostumbrado a juntarse a ver la llegada del tren, una práctica cultural que se instaló como forma de “hacer sociales”.

Frente a este relato vivo desde la cotidianidad del pasado, una voz que pretendía no desaparecer y ser útil para no cometer nuevos errores en un futuro, vale mencionar la opinión del psicólogo Ricardo Iacub: “La voz del adulto se compone de las vivencias pasadas y las actuales que en realidad hoy lo que intenta es que no sólo sea una voz del pasado, sino una voz del presente que tenga futuro (...)”.¹⁴

Entre risas y mates, las vivencias no dejaron de fluir. La última pregunta respecto al cierre del ferrocarril provocó el silencio más pronunciado de toda la entrevista. La mirada gacha, un suspiro y la respuesta evidenció la tristeza que le implicó recordar aquel momento: la clausura provocó la modificación de diversas prácticas culturales y el envejecimiento de la población del lugar. Para Juan el sistema ferroviario implicó la unión del país, el desarrollo y el progreso.

Anastasia Leibed y Eva Rusnak

Descendientes ucranianas de 87 y 75 años de edad respectivamente, antes de contar sus vivencias en relación al ferrocarril y el pueblo, hicieron un

¹⁴ Iacub R. (P. 86 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

racconto de sus orígenes, lo que hizo que guiarlas hacia el pueblo y el ferrocarril fuera difícil.

Sus ojos estaban brillosos y tenían la necesidad, en especial Anastasia, de dejar sentado de donde venían, el dolor que les significó el desarraigo y la gran satisfacción que sintieron por la amabilidad de que sus familias fueran recibidas en Argentina.

Habló entre lágrimas de la huída de su país en 1936, anécdotas del viaje en barco y la estadía en albergues de inmigrantes hasta que consiguieron en Verónica unas parcelas de tierra donde asentarse.

Luego de presentarse, la entrevista fluyó hacia sus vivencias respecto al ferrocarril y el pueblo. Eva no hablaba mucho, en cambio Anastasia era difícil de frenar porque recordaba con tanta pasión, exactitud y coherencia lo que había vivido, que parecía que había sucedido ayer.

Una narración cargada de subjetividad y de la cotidianeidad de aquellos años, alejada de enciclopedias. Según el Psicólogo Iacub "(...) a veces uno puede leerla (a la historia) en los libros pero también puede ser relatada y el relato directo tiene una contundencia distinta que el relato que puede hacer un libro de historia, donde lo veo como alejado y perdido"¹⁵.

Anastasia fue comerciante y su contacto con el tren era frecuente; éste significó uno de los motores de su emprendimiento porque le permitió salir de Verónica para llegar a Buenos Aires en busca de ropa para luego vender en la zona. En cambio Eva lo utilizó no con un fin económico sino más bien social, de viajes y visitas a parientes.

Ambas contaron sobre las comodidades del ferrocarril, de las tres clases en la que se podía viajar: la primera con sillones amplios y acolchonados, la segunda con butacas más pequeñas y la tercera, donde viajaban la mayoría de las personas, con asientos de madera.

Anastasia se mostró nostálgica al referirse a los años previos al cierre del ferrocarril. Contó que el servicio comenzó a empeorar: las máquinas solían pararse por horas y cada vez el horario de llegada a destino era más incierto. Con una mezcla de enojo y tristeza dejó sentado la incomprensión que sentía

¹⁵ Iacub R. (P. 85 de Anexo) Entrevista realizada para "Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén"

al ver que otros países seguían conservando sus líneas ferroviarias y la Argentina las había dejado morir.

Elio de María

Con cuarenta años de carrera ferroviaria llegó a ser el último jefe de la estación de Verónica. Ante las primeras preguntas fue serio y reservado pero de poco se llegó a aclimatar, desplegando sus vivencias, experiencias y convicciones. Amante de su trabajo, dejó sentado lo importante que fueron los ferrocarriles para el desarrollo y unión de la nación.

Adentrándose en aquellos años habló sobre su buena relación con los empleados ferroviarios, del asado que hacían a un costado de la estación, de la oportunidad que significaba el tren para los pequeños emprendedores y de cómo éstos se vieron perjudicados ante su desaparición debido al alto costo del transporte vehicular.

Elio también relató que durante muchos años, antes de que el servicio ferroviario empeorase, las personas llegaron a ajustar sus relojes con la bocina de llegada o partida del tren. Se refirió a las maestras que llegaban a dar clases al pueblo, de lo lindas que eran, en especial una que iba de Magdalena y que todos los muchachos se enloquecían por ir a verla a la estación.

Ante las preguntas respecto del cierre del tren y lo que éste significó tanto para él como para el pueblo y el país, este ferroviario de ley se quebró dejando caer algunas lágrimas y constándole responder. Luego de unos minutos, en los que el enojo y la impotencia lo invadieron, explicó que la política era estrictamente destructiva hacia el ferrocarril y que como eran tiempos difíciles con los militares al poder no se podía hacer mucho ni luchar abiertamente por el regreso del tren. Para él, el ferrocarril fue una herramienta fundamental para el país que nunca se debió dejar morir.

Los recuerdos de Elio denotaron que fue marcado por este transporte, así como también lo fue Verónica. El tren como herramienta de comunicación/unión con los centros urbanos (La Plata-Buenos Aires) influyó de manera determinante en las prácticas culturales y económicas que hacían a la cotidianeidad de la vida de sus habitantes, consolidándose así como un aspecto constitutivo de la identidad del pueblo.

En este sentido cabe señalar lo que Gilberto Giménez en “La identidad como cultura y la cultura como identidad” sostiene: “[...] las identidades se construyen precisamente a partir de la apropiación, por parte de los actores sociales, de determinados repertorios culturales considerados simultáneamente como diferenciadores (hacia afuera) y definidores de la propia unidad y especificidad (hacia adentro). Es decir, la identidad no es más que la cultura interiorizada por los sujetos”; y agrega “[...] identidad representa el conjunto de los rasgos compartidos dentro de un grupo y presumiblemente no compartidos fuera del mismo.”¹⁶ Así, los ramales ferroviarios y, por ende, las prácticas culturales que trajeron aparejado, fueron apropiados por los habitantes de Verónica como rasgo de unidad y parte fundamental de su ser.

Las distintas vivencias que se pudieron rescatar de Elio mostraron la importancia de su voz para contar la historia del ferrocarril desde la cotidianeidad de sus usuarios, una recuperación de la memoria capaz de revalorizar las convicciones de los adultos mayores que exigen su reproducción como forma de seguir vivas en los jóvenes de hoy y el futuro, como herramienta de conciencia para evitar un saqueo similar al que sufrieron sus anteriores generaciones. En definitiva, como una forma en que la historia “[...] legitima el presente como una fuerza positiva y consciente”.¹⁷

Héctor Gaeda

Oriundo de Pipinas, trabajó la mayor parte de su vida en Corcemar hasta que fue comprada por Loma Negra. Contó sobre las miles de toneladas que los vagones transportaban para distribuir la producción de cemento al resto del país, y que muchas veces, debido al exceso de cargamento, las vías no aguantaban y el tren descarrilaba.

Recordó que el ferrocarril le dio vida al pueblo, que la estación era un lugar de encuentro social donde muchos se juntaban para ver la llegada o partida del tren y saber quienes viajaban.

¹⁶ Gimenez, G. (Cap.3, P.5). “La cultura como identidad y la identidad como cultura”. Instituto de investigaciones sociales de la UNAM. Guadalajara, Jalisco. 2005

¹⁷ Carretero M. (Cap. 1, P. 58) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

Para Héctor, gracias a este transporte, los lugareños estaban comunicados con las grandes urbes posibilitándose así el desarrollo de los comercios en la zona y de aquellos pequeños productores agropecuarios que con mucho esfuerzo tenían sus propios micro emprendimientos. Sin lugar a dudas, sus recuerdos afirmaron la relación inseparable ferrocarril/progreso.

Entre mates y risas llegó el turno de la noche y Héctor contó que la gente iba con linternas a buscar a las personas, hecho que dejó de suceder entrada la década del sesenta cuando Pipinas tuvo por primera vez luz eléctrica. Como no podía faltar, también habló de cuando iban a los bailes de los distintos pueblos y que al terminar, tras un arreglo entre los jóvenes y los distintos ferroviarios, entraban a las vagones a dormir para esperar la hora de partida del tren.

Adentrándose a los últimos años de vida del ramal, con las manos agarradas y la mirada baja, Héctor afirmó lo terrible que fue su desaparición.

El tren se fue y con él aquellos emprendedores regionales y todo tipo de práctica cultural que se había creado a la vera de su presencia. Fue así que las bocinas de un día para otro desaparecieron.

Para Héctor, recordar implicó volver a analizar aquellos años relacionándolos con el contexto actual y un mensaje profundo se dejó leer con claridad ante cada comentario cargado de nostalgia y tristeza: una enseñanza para las generaciones venideras. La psicóloga Aldana Ostolace, integrante del Programa de Educación y Promoción de la Salud de los Adultos Mayores (PEPSAM), se refirió al respecto “[...]la memoria lo que permite es generar las cadenas de generaciones, la posibilidad de transmisión y esto hace que el adulto mayor sea portador de esta historia para los jóvenes y a su vez para ellos mismos les posibilita resignificar parte de su historia y de la comunidad y cultura que forman parte”¹⁸

Delia Barreiro

Con sus ochenta años, sentada en el jardín de la familia Gaeda, se presentó contando sobre el trabajo de toda su vida: 32 años al frente del correo

¹⁸ Ostolace A. (P. 79 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

de Pipinas, una actividad que dependió exclusivamente de la llegada diaria del ferrocarril.

Se recordó en aquellos años como responsable y amante de lo que hacía y explicó que era muy importante ser reservado para aquella tarea ya que en su oficina frente a la estación pasaban diariamente los bolsones con las cuentas, cartas y paquetes de la gran mayoría del pueblo.

Nacida, criada y jubilada en Pipinas, habló de los pequeños emprendedores, la cementera Corcemar, las personas que viajaban, la educación y las maestras, la salud con los médicos y que todo eso fue posible por el ferrocarril. Claro estuvo que este transporte había sido el motor de crecimiento y desarrollo, algo para nada equívoco si se piensa que durante muchos años llegó a ser lo único que mantuvo conectado a los lugareños con las grandes urbes.

El amor que se desprendía de las frases de Delia sobre el tren y el pueblo era conmovedor. Recordó el buen trato que tuvo como encargada del correo con el resto del pueblo y los distintos empleados ferroviarios, así como también, con una sonrisa en la cara, se refirió a la estación como el punto de encuentro y paseo obligado de todos.

Al llegar al momento del cierre afirmó que era una pena lo que había pasado, que parecía imposible que hubieran sacado el ferrocarril ya que era algo tan útil, y que una vez que se fue todo se terminó para ella, la correspondencia llegaba a la terminal y ella ya no tenía más nada que hacer. Por último Delia habló sobre lo que significó dejar de escuchar el tren, la tristeza profunda que generó y todo lo que perdió la gente cuando se fue y nunca más regresó.

Jorge Dellagiacono

Hijo de padre ferroviario, empezó a trabajar en el ferrocarril luego del colegio secundario y estuvo designado en distintos lugares pero la mayoría de sus 23 años de servicio los realizó en la estación “Las Pipinas”, donde cumplió tareas administrativas.

Remontándose a sus primeros años de vida, cuenta que fue en una casita asignada al padre al lado de las vías donde aprendió a caminar. Jorge

mencionó que siempre tuvo un gran aprecio por los ferrocarriles y supo desde temprana edad sobre el bienestar social y progreso económico que éstos brindaban a los distintos pueblos por los que pasaban.

Parado en lo que queda de la estación, Jorge sintió ganas de llorar al verla tan desolada y sumida en el desastre y el abandono. Se lamentó de la falta de cuidado y mantenimiento del lugar comparándola con otras estaciones como la de Verónica donde la política fue de conservación de las instalaciones.

El ferrocarril para él fue el gran motor del pueblo y hablar de su cierre costó. Al principio se quebró dejando correr unas cuantas lágrimas y luego, entre varios suspiros, explicó que allá por la década del '70 “vino una carta [...] y nos advirtieron que el ramal se iba a cerrar porque era improductivo”; se paró en un lugar puntal de la estación y contó que allí había estado junto a un compañero el día que el último tren partió desde Pipinas.

Su testimonio dejó en claro que la desaparición de este medio fue muy sentida por todos los habitantes, para él se retrocedió en el transporte de mercaderías, el crecimiento de pequeños emprendedores, el correo, la estación como lugar de encuentro y paseo, aspectos que se resumen en uno sólo: el desarrollo de un pueblo próspero.

Experiencia

Trabajar con la memoria de los adultos mayores fue una experiencia muy rica aunque compleja. La realización de las entrevistas fue difícil porque había que guiar a los distintos personajes hacía las respuestas, ya que en muchos casos no llegaban a responder lo que realmente se le estaba preguntando. Esto estuvo relacionado con el tipo de temática, ya que implicaba un remontarse al pasado, vivencias de una época que quizá muchos las tenían muy guardada y volver a pensarlas les generaba una especie de miedo por las sensaciones que podían llegar a despertar.

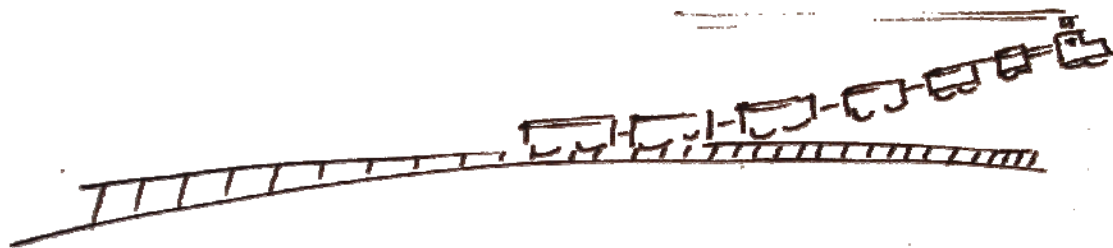
Se buscó la comodidad de cada entrevistado a través de preguntas que merecían respuestas cortas y que de a poco iban introduciendo a los protagonistas de lleno en el ferrocarril. De esta manera se buscó poder lograr que cada personaje se entregase a sus recuerdos y los dejara fluir.

Cada testimonio, cada detalle aportado, cada micro historia abrió un abanico de sensaciones y la nostalgia se hizo presente detrás de la voz de los adultos mayores y con ella las ganas de hacerse escuchar.

Surgieron subjetividades que no fueron tenidas en cuenta al momento del cierre del ferrocarril tanto por los autoridades que lo decidieron como por la misma historia y en este punto fue fructífero preguntarse “¿Cómo es posible que lo que vale para mi vida cotidiana valga tan poco para la historia si la historia sólo cobra verdadera importancia en la medida en que organiza la cotidianeidad?”¹⁹

Al terminar la jornada de trabajo, la sensación de recuperar la memoria del ferrocarril desde de la voz de sus verdaderos protagonistas y poder mostrarla a aquellos que no la vivieron, fue inmensamente gratificante y funcionó como una forma de aprender para no permitir que vuelva a suceder, logrando una herramienta de concientización respecto tanto del valor del adulto mayor como de la importancia del tren.

¹⁹ Debord G. Título de Obra, París, 1971. Citado en Barbero, J. M. (Parte I, Cap. III, P.63). De los medios a las mediaciones: Comunicación, cultura y hegemonía. Ed.: Anthropos, Rubí, Barcelona. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. 6º Edición 2010.



Bartolomé Bavio

Reseña Histórica

El pueblo fue fundado inicialmente en 1901 con el nombre de General Mansilla, en el Kilómetro 94 de la ruta 36, alrededor de la Estación de Ferrocarril Bartolomé Bavio y, según cuentan sus habitantes, su historia parece tener dos pasados tan antagónicos como fuertes.

Uno está vinculado estrechamente con la llegada del tren en 1887, cuando con vientos de pujanza y futuro el cambió se instaló en la mentalidad de todos. La estación se convirtió en el punto de encuentro más importante, el lugar donde la gente se reunía, se hacían los negocios, llegaban personas de diferentes sitios y se fomentaba la fuerza del pueblo, donde se extendían las pulperías y mercados y el aire se tornaba esperanzador siempre.

Pero el otro pasado en cambio está relacionado con el cierre del ramal en 1978, con la necesidad de adaptarse a una realidad completamente nueva, carente de sentido y explicación.

Un proceso de reestructuración de identidad, donde sus pobladores debieron desacostumbrarse no sólo a las ventajas reales que establecía la presencia del tren (comunicación, transporte económico, punto de encuentro, entre otras) sino también a lo que implicaba semánticamente. Desde un nivel simple y cotidiano como podía ser el movimiento de gente, el ruido, el humo en las calles, el silbato del jefe de estación y la bocina avisando que estaba por llegar, hasta un nivel más complejo en el que se ponían en juego cuestiones vinculadas a la desaparición, el abandono y la sensación de detención en el tiempo.

Sin embargo, a diferencia de lo que ocurrió con muchos otros pueblos en los que el ferrocarril sufrió iguales consecuencias, Bavio se mantuvo de pie, aferrado a su identidad con visión de futuro.

El surgimiento del grupo de teatristas comunitarios “Por nosotros”, es la representación visible de la lucha. Bajo el lema “Los grandes proyectos nacen de la recuperación de pequeñas cosas”, éstos se dedican desde hace años a comunicar a otras ciudades lo que les sucedió, teniendo siempre como objetivo principal la restauración del ramal.

En este grupo hay gente de todas las edades que trabaja equitativamente y los adultos mayores que participan aquí se complementan

con los jóvenes para los fines de la obra, poniendo en evidencia lo fructífero de la relación entre generaciones.

El lugar

Allí todavía los niños juegan en las veredas y la gente saluda al pasar no hay forma de sentirse incómodo, los paseos con la cámara en mano resultaron de lo más atrayente para todos, especialmente para los más pequeños que miraban sonrientes convencidos de estar saliendo en la tele en ese instante. Bavio se presentó como un lugar tranquilo y ameno, de calles anchas y casas antiguas.

La restauración que realizó el grupo “Por nosotros” hace algunos años puso de manifiesto la importancia de la estación como lugar de encuentro y fuerza de sus habitantes.

Su continuo crecimiento, a diferencia de los pueblos que lo rodean (que prácticamente desaparecieron con el cierre del tren), se debió principalmente a la existencia de la fábrica de dulce de leche *Vacalín* que está muy bien instaurada en el mercado y es principal fuente de trabajo.

Esta fue la primer parada y tuvo una importancia particular en la producción de “Viaje en trenes imaginarios: historias del andén”, dado que fue el inicio del viaje y el primer acercamiento a los adultos mayores, este encuentro sirvió como canal de comunicación con la gente así como el nexo con los que serían algunos de los entrevistados tanto en este lugar como en otros.

El establecer contacto con el grupo de teatro que se encontraba ensayando en el andén (como es su costumbre) al momento de llegar, fue de gran utilidad dado que por ello se logró acceder automáticamente a información acerca del lugar, la estación, su identidad, los reclamos realizados y sus personajes principales.

Este primer acercamiento colaboró notablemente con el acceso a los canales que se necesitaban para dar comienzo al trabajo, las personas se dispusieron muy amablemente a brindar su tiempo para explicar su dinámica de funcionamiento, así como los actos y fiestas que realizan con frecuencia en la estación.

El presenciar el ensayo de una de sus obras ayudó a entender los diferentes problemas que existen en la localidad desde hace tiempo. El conflicto por el nombre fue uno de los primeros en aparecer, el deseo de algunos de que se llamara Mancilla (como en sus orígenes) y de otros que preferían Bavio (como la estación).

Luego asomó el conflicto interno vinculado a la falta de convocatoria para la lucha por el pueblo ya que, si bien el grupo de teatro tiene buena cantidad y variedad de miembros, existe el deseo de que mucha más gente se sume al reclamo, que en definitiva, los incluye a todos.

Con voces fuertes y claras los actores cantaron al unísono al terminar la obra: “Pueblo que crea no desaparece, pueblo que crea ya se protege” y así dejaron en claro su función social, que pretende comunicar para enseñar a otros lo que les sucedió y lo que les sigue sucediendo, sus necesidades, su historia y su identidad aplacada por el abandono.

Pero de todos, el deseo más notable y por el cual las voces unidas se alzaron fuertemente, fue el regreso del tren y con él, la reivindicación de Bavio y de sus pobladores.

En el grupo se vio reflejada por primera vez una de las razones fundamentales de la creación de “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”, el intercambio entre generaciones, el aporte de los adultos mayores a la comunidad joven, y viceversa. Al respecto, Ricardo Iacub, Psicólogo especializado en vejez, comentó: “Me parece que uno puede pensar que hay una integración comunitaria que se genera entre las generaciones y que en alguna medida lo realizado por una generación vale para la otra y la transmisión directa y la continuidad me parece que es forjadora de identidad comunitaria y de identidad nacional. Un montón de elementos que hacen a esta continuidad entre los que se van y los que se vienen o entre gente que vivió distintos momentos.”²⁰

²⁰ Iacub R. (P. 85 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

Los entrevistados

“[...] la necesidad de hacer historia es parte de la construcción cognitiva humana. El hombre se construye reflexivamente mediante el lenguaje, creando narrativamente identidades que duran y se proyectan en el tiempo. Dicho en pocas palabras: el acto mismo de contarse constituiría una manera básica de hacerse”²¹

Carretero

Nelly Lausada

El primer contacto fue Nelly Lausada, maestra y miembro del grupo “Por nosotros”. Ella encontró toda su vida vinculada al ferrocarril, desde niña cuando salía a pasear con sus padres, de joven cuando lo utilizó para estudiar, luego para llegar a las escuelas en donde le tocaba dar clases y finalmente en la lucha por su restauración.

La historia de las maestras fue algo así como la *figurita repetida* de la que hablan los niños, uno de los primeros temas que salió en reiteradas oportunidades a la luz a la hora de preguntar sobre el cierre del ramal, todos recordaron la salida y llegada de las maestras con un respeto y romanticismo muy peculiar.

Cuando se le preguntó a Nelly sobre la importancia de este transporte señaló que los pueblos se iban aislando cuando dejó de pasar y comentó que hubo una época en que la gente viajaba mucho para comprar lo que necesitaba y que cuando éste no pasó mas, las complicaciones aparecieron reflejadas en muchas situaciones.

Bavio es conocido por su lucha porque, aún luego de treinta y dos años, sigue pidiendo la restauración y puesta en funcionamiento de lo que ellos entienden es un recurso genuino y fundamental para la vida y el crecimiento de la zona. Pero la lucha no existió siempre, según contó Nelly, los reclamos empezaron alrededor del año 2000 y estuvieron vinculados a un gran conflicto con la basura. Así fue, que la gente que luego se convirtió en el grupo “Por nosotros” se dedicó primero a resolver ese problema para luego pasar a

²¹ Carretero M. (Cap. 2, P. 171) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

dedicarse a otros, entre los que el fundamental y más relevante era y sigue siendo la puesta en funcionamiento nuevamente del tren, con la finalidad de que tanto Bavio como los pueblos que lo rodean puedan tener una oportunidad de crecimiento.

Magdalena Larramendy

La segunda entrevistada fue Magdalena, quien dedicó su vida entera a la enseñanza de niños y jóvenes. Ella utilizó el tren hasta el momento de su cierre, explicó los hechos que lo rondaron desde una perspectiva formada a partir de conocimientos políticos y económicos de la época, por lo que su testimonio resultó muy esclarecedor de diversidad de factores que se pusieron en juego a partir de este suceso.

Habló sobre la aparición –casi repentina- de las relaciones entre los camioneros y los gobernantes de la época. Puso de manifiesto el conflicto con el ferrocarril y la insatisfacción de algunos por ser un medio que no retribuía ganancias significativas.

Magdalena explicó cómo poco a poco fueron modificando la calidad del servicio férreo hasta desbstarlo por completo, primero deteniendo el mantenimiento, luego modificando los horarios y así sucesivamente hasta llegar al punto culmine en el que la gente ya no pudo contar con este medio de transporte y debió optar por otros nuevos.

Con una memoria intachable, la protagonista recordó los años en que el tren implicaba un encanto especial, en que las mujeres se arreglaban para ir a la estación y los hombres las miraban desde las pulperías. Era, según ella, el paseo obligado. Tiempos en los que la conexión entre los pueblos era simple y accesible y el aire de progreso se percibía por doquier.

Experiencia

Trabajar con los adultos mayores de Bavio resultó complejo y atractivo, en un mundo en el que sus voces no son las más escuchadas fue necesario un doble juego constante por parte del entrevistador: el de analizar lo que se

estaba diciendo y al la vez entender los códigos en el que se construían los recuerdos.

Sus formas narrativas difieren de lo que el normal de la gente está acostumbrado a leer u oír. El tiempo para ellos es todo y la percepción de los detalles hace la diferencia en el mensaje.

Cuando se consultó a Ricardo Iacub, Psicólogo especializado en vejez, respecto de lo que implica para el adulto el hecho de narrar afirmó: “Hay una noción que se llama reminiscencia y que tiene múltiples funciones, una de ellas es mejorar la autoestima en momentos en los cuales el sujeto pierde lugares de enganche con la realidad, de actividades que le resultan relevantes. De repente la memoria puede ser una función para reconectarse con lo que fue, con lo positivo, con lo que fue su vida y poder integrarla en un momento en que quizás sus actividades pueden no ser tan relevantes para ciertos esquemas ideales del sujeto.”²²

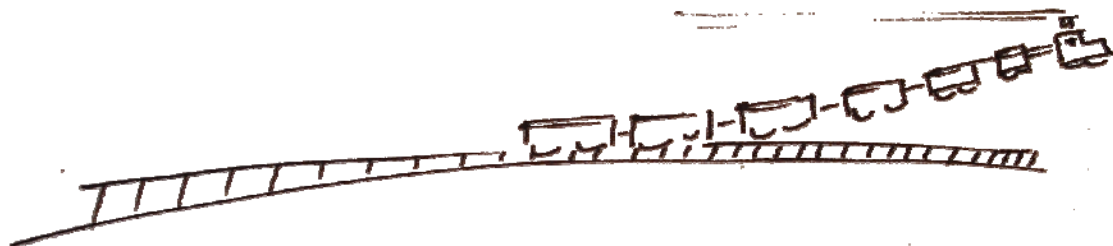
Esta situación fue evidenciable en todo momento ya que de los adultos con los que se conversó se obtuvo una respuesta positiva y un agradecimiento inesperado. La sensación que les ocasionó volver en el tiempo para narrar los hechos que circundaron al ferrocarril y a su desaparición así como también sus propias vidas, les generó múltiples respuestas positivas y sentimientos entre melancólicos y conmovedores.

Respecto de la reconstrucción de la memoria, motivo principal del presente trabajo y a partir del cual se trabajó con los adultos que fueron entrevistados, Cristina Adrover, Psicóloga social, opinó: “El soporte fundamental del proceso dinámico de construcción de identidad es la memoria autobiográfica. En el amplio espectro de la memoria como función psicológica, se diferencian el reconocimiento y la evocación; la memoria autobiográfica es una memoria de evocación y episódica, es el encadenamiento de recuerdos de hechos del pasado, con su contenido cognitivo y carga emocional. La reminiscencia permite recordar pensando o relatando los hechos y experiencias del pasado, opera manteniendo la memoria colectiva, social, transmitiendo el

²² Iacub R. (P. 86 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

pasado a las nuevas generaciones y buscando las raíces en las generaciones anteriores.”²³

²³ Adrover C. (P. 74 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”



Berisso

Reseña histórica

La localidad de Berisso se caracterizó desde sus inicios por ser el puerto principal de comercio, dado que su ubicación a orillas del Río Santiago le permitía una salida directa al Río de La Plata y, por lo tanto, al negocio con toda la zona.

Si bien en una primera instancia la compraventa que se estableció en este puerto era básicamente llevada a cabo por contrabandistas, le permitió a la ciudad establecerse con fuerza en la demanda marítima de entrada y salida de mercancías.

La violenta epidemia de fiebre amarilla desatada en Buenos Aires en el verano de 1870 - 1871 hizo que se clausuraran todos los saladeros que trabajaban sobre las costas del Riachuelo, ya que eran una gran fuente de contaminación. Luego se otorgaron ventajas impositivas para radicarse en otros puntos del país.

Juan Berisso eligió esa tierra despoblada situada al sur de Ensenada a orillas de un arroyo afluente del Río Santiago a fines de Junio de 1871, fecha que fue adoptada como fundacional hace muchos años y oficializada en el 2001 por ley Provincial.

La fundación de la ciudad de La Plata en 1882 y la inauguración del puerto en 1890, generó que en 1904 se instalara el primer frigorífico, en 1915 el segundo y años más tarde la destilería de YPF y la Hilandería. Todo este gran movimiento económico generó una enorme llegada de inmigrantes, a tal punto que la población extranjera llegó a superar a la nativa para 1925.

La cercanía con la ciudad de las diagonales y la posición estratégica de comercio llevó a Berisso a un rápido fortalecimiento. Si bien nunca tuvo una estación propia de ferrocarril, hizo uso frecuente de las instalaciones de Ensenada por su proximidad y por la gran demanda de transporte desde y hacia la ciudad. La presencia de los frigoríficos y el puerto hicieron de este lugar un punto cosmopolita.

Pero una de las razones principales por las cuales es conocida esta ciudad está vinculada a la construcción del barrio obrero en el que actualmente viven decenas de familias, creado por orden de Eva Perón luego de que recibiera multiplicidad de pedidos de la gente que habitaba la zona, dado que

las condiciones de vida que llevaban eran muy precarias (por lo general vivían en conventillos o pensiones).

La construcción de la estación fue posible gracias a la conchilla que se pudo extraer de Berisso, que era utilizada para la construcción del ramal. “El objeto era transportar la conchilla desde las canteras de Los Talas hasta el puerto donde mediante su enlace con la línea allí establecida llegaría hasta Haedo para abastecer a las líneas férreas en construcción en el oeste y el las cuales se utilizaba como balasto y terraplenamiento de las vías”²⁴

El lugar

De calles empedradas y casas bajas, Berisso sigue siendo un claro reflejo de los diferentes rasgos culturales que se generaron debido a los grandes afluentes de inmigración. Cualquiera que haya estado allí debe haber conocido y transitado la calle Nueva York que se extiende de lado a la lado y en la que se pueden encontrar comercios de todo tipo.

El tránsito es bastante más tranquilo que el de una gran ciudad pero de todas formas tiene su ruido y movimiento propios. Las líneas de colectivos son las mismas que funcionan en la ciudad de La Plata.

Un poco hacia las afueras crece el barrio obrero, hogar de muchos trabajadores que solían estar empleados en el puerto, los frigoríficos o la hilandería de Berisso y que hoy han sido heredados por sus hijos y nietos.

En este lugar las casas son todas parecidas, bajas y humildes, excepto alguna que resalta sobre el resto porque fue modificada o se encuentra mejor ubicada con respecto a la calle principal.

La atención de la gente fue intachable, todos estuvieron dispuestos a colaborar con las dudas sobre el barrio e indicaron sin inconvenientes las formas de llegar a cada zona.

En el Museo de Berisso, llevado adelante por Luis Guruciaga, se pueden apreciar una gran cantidad de elementos que dan cuenta de la historia del lugar: una serie de fotos de la época que muestran la realidad del momento, notificaciones de cierre del ferrocarril y de algunas de las empresas del lugar,

²⁴ Guruciaga, L. (P. 83 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

bancos escolares antiguos, uniformes, vitrinas con elementos antiguos (relojes en su mayoría), carteles típicos de almacén, las letras gigantes que formaban el cartel del frigorífico Swift, relojes de pared (entre ellos el del frigorífico swift), cámaras de video y de fotos con sus respectivos tipos de película, bustos y esculturas.

Los entrevistados

“Creo que en la vida se puede trazar una frontera muy precisa entre juventud y vejez.

La juventud cesa con el egoísmo, la vejez comienza con la entrega a los demás”²⁵

Hesse, H

Contactar a los adultos mayores fue una tarea sencilla. Los autores del trabajo se comunicaron con la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Berisso donde les informaron sobre los dos personajes a entrevistar: Dora Roldán y Luis Guruciaga.

Dora Roldán

Su madre fue una militante peronista muy reconocida y además, la responsable de la creación del barrio obrero en esta zona. Así que, muy orgullosa de ella, fue de lo primero que habló con mucho fervor, mencionando también la existencia de un libro que narra su vida y la importancia que tuvo en la política obrera de la región.

Carretero en “Documentos de identidad” señala que “la historia y la memoria son dos herramientas culturales diferentes, aunque tanto su origen como su viabilidad – incluso su eficacia – se vinculen a la misma necesidad profundamente humana de “contarse”²⁶. Este enunciado es clave para entender el testimonio de la protagonista, ya que si bien contó la forma de vida del momento y opinó sobre los hechos que rondaron al ferrocarril y su

²⁵ Hesse, H. (Cap. Juventud y vejez p.132) Lecturas para minutos. Ed. Alianza. Milán 38, Madrid. 4º edición. 1978

²⁶ Carretero M. (Cap. 2, P. 171) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

desaparición, en todo momento fue evidente su postura política y su visión del mundo desde la óptica de la lucha.

Como hija de trabajadores de un frigorífico tuvo que enfrentarse desde la infancia a los modos de vida a los que estaban sujetos en la época, deambulando por conventillos y luchando por acceder a una vivienda y modo de vida dignos.

Nora habló sobre lo importante que era la presencia del tren, cómo se transportaba mercadería proveniente de los frigoríficos y la hilandería así como también toda clase de pasajeros.

La entrevistada se apropió de la historia de sus padres desde un lugar de mucho respeto e intentó durante toda su vida transmitirlo a la gente. Al charlar con ella lo que primero surgió fue la necesidad de contar los hechos que los circundaron como familia, pero desde el lugar del ejemplo o la enseñanza.

Cuando se le preguntó a Ricardo Iacub, Psicólogo especializado en adultos mayores, sobre la importancia de la integración comunitaria señaló: “se genera entre las generaciones, en alguna medida lo realizado por una generación vale para la otra y la transmisión directa y la continuidad me parece que son forjadores de identidad comunitaria y de identidad nacional, de muchos elementos que hacen a esta continuidad entre los que se van y los que se vienen o entre gente que vivió distintos momentos”²⁷, denotando la importancia del traspaso de generación en generación para la conformación de una identidad común.

Luis Guruciaga

Director del Museo de Berisso, hizo hincapié en la reconstrucción de la historia a partir de la recolección y corroboración de datos. Con un perfil más vinculado al estudio histórico se dedicó a narrar durante la entrevista todos los factores que llevaron a la construcción del ferrocarril en esta zona y las características del mismo, así como su posterior desaparición y las consecuencias de ello.

²⁷ Iacub R. (P. 85 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

Teniendo en cuenta el siguiente criterio analítico de Gilberto Gimenez en “La cultura como identidad y la identidad como cultura”: “la cultura es la organización social del sentido, interiorizado de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivado en “formas simbólicas”, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados”²⁸, se infiere que la misma organización de los elementos históricos por parte de Luis y su posterior exposición genera las representaciones compartidas sobre factores históricos relativos a la ciudad que no habían sido tratados con anterioridad.

El entrevistado estableció un análisis respecto del terreno arcilloso de Berisso y la relación de esta realidad con la creación de las vías y el terraplenamiento que posibilitó el paso del tren por allí. Así también focalizó en las razones de su existencia y su posterior cierre vinculado con las decisiones gubernamentales de la época.

Explicó la importancia del funcionamiento de los frigoríficos y lo que esto ocasionó a nivel sociocultural ya que la gran demanda de personal hizo que se necesitara mucha mano de obra y, por lo tanto, que muchas personas (inmigrantes en su mayoría) fueran a asentarse en el lugar para trabajar. Esta pluralidad de culturas viviendo y trabajando en un mismo lugar generó una identidad muy particular y fuerte que sigue en pie hasta el día de hoy, entendiéndose, en su mayoría, los habitantes de Berisso muy identificados con los resabios de sus propias culturas como inmigrantes y la nueva que se generó a partir del entrelazamiento de ellas.

La cuestión del cierre del ferrocarril surgió como un asunto lamentable, Guruciaga explicó a nivel socio económico lo que significaba la presencia del tren en localidades pequeñas y la influencia que había tenido éste en el crecimiento de otros factores socioculturales. Al igual que Nora, demostró la voluntad del regreso de este transporte a esta zona y a otras, considerándolo como la forma de comunicación nacional más eficaz y económica que el país ha tenido.

²⁸ Gimenez, G. (Cap.2, P.5). “La cultura como identidad y la identidad como cultura”. Instituto de investigaciones sociales de la UNAM. Guadalajara, Jalisco. 2005

Experiencia

“En la crisis global del proyecto histórico, son las memorias (con minúscula y plural) las que hacen su entrada; entran en el punto en que “se acaba” la razón positiva y en que “se descompone” la Historia (con mayúscula y singular)”²⁹

Carretero

Trabajar con la memoria es una tarea ardua y compleja que implica tener la voluntad constante de innovar en conocimiento y visión del mundo. El hecho de tener la intención de entender la realidad desde la perspectiva del otro, desde su propia vida, hizo que la experiencia de trabajo en Berisso resultara muy beneficiosa por lo que, la entrevista con Nora Roldán fue clave para comprender la situación de vida de la gente que trabajaba en los frigoríficos, a la vez que resultó explicativa sobre el uso y la apropiación que se hacía del tren por parte de la clase obrera.

Gilberto Giménez señala que “en la escala individual, la identidad puede ser definida como un proceso subjetivo y frecuentemente auto-reflexivo por el que los sujetos individuales definen sus diferencias con respecto a otros sujetos mediante la auto-asignación de un repertorio de atributos culturales generalmente valorizados y relativamente estables en el tiempo”³⁰, este enunciado permite analizar el testimonio de Nora desde el lugar de la construcción identitaria que realizó para narrar los eventos que circundaron el ferrocarril, ubicándose ella en la realidad política de la época para explicar todo lo demás y, de este modo, permitir el acceso a una nueva representación de la historia para este trabajo.

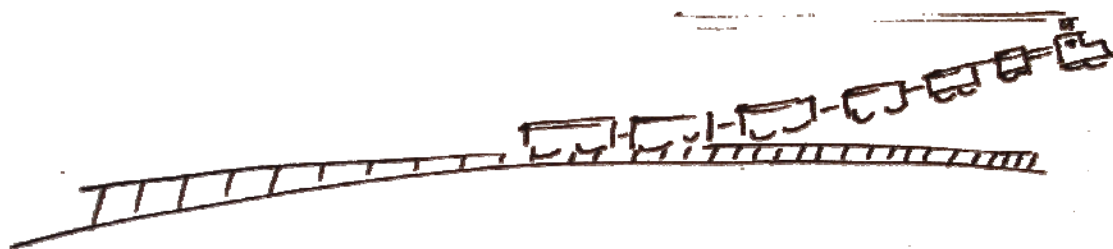
Por su parte Guruciaga, al estar más informado de cuestiones históricas relativas a la temática del ferrocarril, brindó conocimientos más específicos y menos vinculados a su propia experiencia o recuerdo.

Fue clave la contraposición y el entrecruzamiento de datos para el análisis del trabajo en Berisso, ya que si bien la diferencia conceptual no fue

²⁹ Carretero M. (Cap. 2, P. 175) “DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

³⁰ Gimenez, G. (Cap.5, P.9). “La cultura como identidad y la identidad como cultura”. Instituto de investigaciones sociales de la UNAM. Guadalajara, Jalisco. 2005

marcada, las visiones de ambos entrevistados fueron completamente diferentes.



La Plata

(Meridiano V, Gambier)

Reseña Histórica

La elección del territorio para instalar la ciudad estuvo vinculada a dos factores principales: la cercanía con el Río de La Plata a través de Ensenada y el contacto directo con Buenos Aires gracias al ferrocarril. Pero lo más curioso del proyecto fue que implicaba la creación de una ciudad completamente nueva, ideada desde sus cimientos con criterio de perfección para ser la Capital de la Provincia.

Así surgió La Plata, fundada el 19 de noviembre de 1882 por Dardo Rocha y diseñada por Pedro Benoit sobre un cuadrado perfecto atravesado por dos diagonales principales que marcaban en sus vértices los cuatro puntos cardinales en representación del orden y progreso.

La necesidad de poblarla se hizo inmediata y, por tener la promesa de empleo administrativo bien pago, se planteó como un punto atractivo para personas de diferentes lugares del país y bajo el cántico muy conocido en la época: "Me voy para La Plata, la nueva capital, que allí se gana mucho, con poco trabajar", llegaron cientos de personas a habitarla.

En marzo de 1912 se habilitó el Ferrocarril Provincial para el traslado de pasajeros, dado que originalmente había sido creado como una forma de unión entre zonas aisladas y vastas. Pero en 1961, debido al "Plan Larkin" - que implementó el presidente Arturo Frondizi a instancias de su ministro Álvaro Alsogaray y de Thomas Larkin (general estadounidense enviado al país como "asesor en Transporte" por el Banco Mundial) - se eliminó un tercio de los ramales y despidió a miles de ferroviarios, quedando la Estación Meridiano V (a pesar de la multiplicidad de reclamos y huelgas de los empleados y vecinos) cerrada y abandonada.

Por su parte, el surgimiento de Gambier estuvo también vinculado al tren. Como es sabido, el paso de este generaba una serie de cambios constantes y crecimiento acelerado, y, por lo tanto, un gran caudal de gente edificaba a su alrededor para brindar servicios a los viajeros o bien para trabajar con la empresa ferroviaria.

Así fue que se formó este barrio, lleno de mística e identidad. Corriendo más tarde la misma suerte que la estación Meridiano V de La Plata, al

suprimirse el ramal, debió acomodarse a una nueva vida de silencio y abandono.

Ambas estaciones fueron re apropiadas por los lugareños y utilizadas con nuevos criterios. Meridiano V se modificó a centro cultural, brindando a la comunidad talleres y actividades de recreación. También es sede de encuentro para adultos mayores. Por su parte la Estación Gambier (hoy Campito número 5) es la cancha de bochas más elegida por los lugareños, centro de recreación y encuentro también para gente mayor.

La resignificación de ambos espacios, que habían sido abandonados con la ausencia del tren y que se mantuvieron llenos de ratas y basura durante largo tiempo, movilizó a los habitantes a la reutilización de un lugar que les había brindado mucho como comunidad y la intención de no dejarlo desaparecer puso de manifiesto la voluntad fuerte de generar cambios positivos.

Los lugares

"Tengo un trenecito ¡qué calamidad!
Por estar viejito no podía jalar.
Ahora tiene todo, pulman y radar
y un motor de chorro para caminar"

El trovador - Corrido popular

Meridiano V aun se encuentra rodeada del ambiente de la época, las casas que la enmarcan tienen todas las características del momento en que se instaló la estación. La calle ancha y empedrada sigue vigente y da la bienvenida todos los fines de semana a una gran feria, donde se montan puestos de todo tipo y se puede escuchar música en vivo o bailar al compás de una batucada.

Se creó allí una biblioteca, un espacio para talleres y clases, y otros para exposiciones de arte (fotografía, escultura, pintura), todo esto con la intención de devolverle la vida a un lugar que siempre sintieron como parte de su identidad.

Si uno de pronto se pone a pensar qué pasaría con el barrio Hipódromo si de buenas a primeras se cerrara éste establecimiento, la crisis para la gente sería terrible. La mitad se quedaría sin empleo, verían sus casas incompletas y abandonadas con los stud vacíos y el silencio lo colmaría todo.

Se puede pensar en la desaparición del tren de esta misma forma, ya que toda la gente que vivía alrededor de la estación tenía vinculación con el mismo, no sólo laboral sino también emocional. Para la gente del barrio todavía hoy es melancólico recordar el sonido de las locomotoras llegando, el crujir de los vagones, la vibración en el suelo y el vapor denso en el aire.

Pero en Meridiano V no se quedaron con la tristeza y el romanticismo, convirtieron el recuerdo del tren en algo positivo. Volvieron a generar que la estación se llenara de gente como en otras épocas y encontraron una forma creativa y solidaria de ofrecer algo más a través de la feria, siendo hoy un paseo casi obligado de fin de semana para muchos que eligen volver al lugar que siempre significó unión y comunicación.

El campito N° 5, o vieja estación de Gambier, cumple una función social similar. Luego de muchos años de abandono, fue restaurada y convertida en centro para adultos mayores y museo del ferrocarril. La cancha de bochas y la mesa de pool están siempre ocupadas, y adentro hay partidos de cartas o bingo.

Este encuentro cotidiano demuestra la voluntad de comunicación y unión de la gente del lugar, su deseo de seguir en contacto y transmitir su experiencia a otros. Aquí se ponen en juego diferentes relaciones interpersonales, desde cursos de tejido a clases de yoga, pero sobre todo, la transmisión de anécdotas y cuentos.

Cristina Adrover, afirma respecto de este fenómeno de transmisión y búsqueda: “La conservación de la memoria, la retransmisión de experiencias, la convivencia de generaciones, las ganas de cambiar el orden existente de las cosas, la búsqueda constante de la identidad y la comunicación deberían ser tareas comunitarias estimuladas por organizaciones gubernamentales y/u organizaciones de la sociedad civil para lograr prácticas más equitativas, más

justas y más horizontales de participación social, donde cada quien ocupe un lugar protagónico, sean niños, adolescentes, adultos o viejos.”³¹

Los entrevistados

Para conseguir a los adultos mayores representativos de ambas zonas se acudió a las estaciones y mediante charlas con distintas personas se seleccionaron dos: Beatriz Belo y Carlos Gullo.

Beatriz Belo

Ex administrativa ferroviaria, vecina del barrio y actual miembro del grupo de adultos mayores que se reúnen en la vieja Estación de Meridiano V, mencionó la importancia del encuentro que se lleva a cabo allí diariamente cómo intercambio generacional que posibilita el crecimiento mutuo y el fortalecimiento de lazos entre las personas del lugar y otras.

Respecto de la importancia de este intercambio y la influencia intelectual que genera el mismo, Ricardo Iacub, psicólogo especializado en adultos mayores, explicó: “la experiencia propia de cada uno de nosotros con nuestros abuelos de haber recibido historias de otro tiempo, por un lado nos proyecta y nos prolonga nuestra propia historia personal permitiéndonos pensar en una dimensión mucho más amplia, de hecho hay investigaciones que demuestran que la gente que tuvo una crianza más directa con abuelos tiene una perspectiva de sí mismo mucho más larga históricamente, y que me parece que en este sentido todo lo que sea transmisión intergeneracional tiene este punto a favor, lo cual no significa que sea la única forma de transmisión pero me parece que es una transmisión importante”³²

Beatriz habló sobre la alegría que generó la restauración de la estación para la gente del barrio y de la ardua tarea que fue recolectar información y fotografías de la época para armar el museo del ferrocarril que funciona hoy allí. Mencionó el trabajo conjunto de muchas personas para recuperar la

³¹ Adrover C. (P. 76 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

³² Iacub R. (P. 85 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

memoria de lo que fue el tren para el lugar y para la gente, así como la importancia del intercambio de todos estos factores con los jóvenes.

Dejó vislumbrar una lucha interna relacionada con una búsqueda de superioridad constante de los grupos que funcionan allí. Por un lado los ferroviarios que sienten tener un derecho mayor que el resto de la gente que trabaja y utiliza la estación, por haber brindado servicio en el ferrocarril y por otro lado el centro de adultos mayores en el que trabaja Beatriz, que se siente parte desde el usuario y desde la reconstrucción histórica que ha realizado a partir de la búsqueda de fotografías y elementos de la época con el fin de montar una muestra permanente que puede verse en el lugar.

Pero esta riña no es más que la voluntad compartida de protagonismo en la historia del tren, en el legado que les dejó, y demuestra que aunque la estación se haya cerrado hace decenas de años aún hoy el ferrocarril sigue vigente en la identidad y en la cultura del barrio, así como en el corazón de la gente.

Carlos Gullo

Presidente del centro para la tercera edad del campito N°5 de Gambier, señaló la importancia que tuvo la restauración de este espacio para la sociedad, que luego del cierre del ramal quedó completamente abandonado funcionando como depósito de basura del barrio.

La existencia del tren “sostenía un grupo de pertenencia e identificación”³³ que se debilitó cuando se fue el último vagón, pero con la restauración y reutilización del espacio se fueron generando nuevas formas de reconocimiento y unión social por parte de la gente del barrio.

Hoy es el lugar más elegido para ir a jugar con los chicos o para sentarse a almorzar en los días de calor, y sólo es cuestión de decir la palabra tren para que salte alguno de la mesa de cartas para explicar apasionadamente lo que significó para todos, el encanto que tenía y lo bien que le había hecho a Gambier cuando funcionaba, poniendo de manifiesto la fuerza que tuvo en la conformación del lugar y de sus vecinos.

³³ Ostolace A. (P. 81 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

La experiencia

“No nos engañemos: la imagen que tenemos de otros pueblos, y hasta de nosotros mismos, está asociada a la historia tal como se nos contó cuando éramos niños. Ella deja su huella en nosotros para toda la existencia”³⁴

Ferro, M.

Trabajar en la ciudad en la que se vive supone un distanciamiento de los parámetros conocidos y de las realidades cotidianas, y para entender mejor lo que se estudia es necesario establecer un desapego fuerte de aquellos preconceptos o realidades adquiridas en el tiempo como parte del medio y de la sociedad.

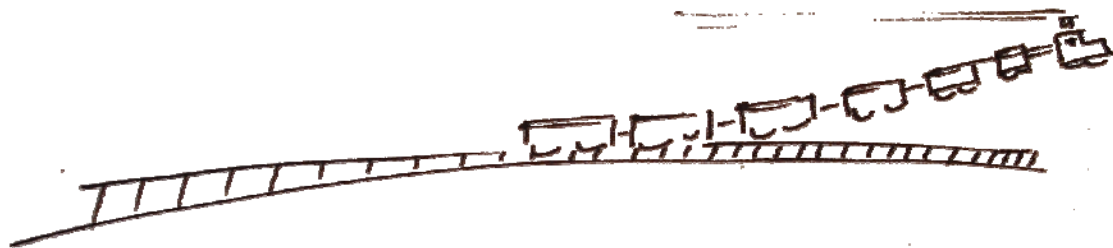
Conversar con Beatriz Belo que hizo hincapié en la fuerza identitaria que generó la presencia del tren en la zona de Meridiano V y alrededores, e identificó cómo esa cosmovisión afectó e influyó sobre la cultura platense, fue un paso agigantado en el criterio analítico de la sociedad, a la vez que un aprendizaje intelectual de aquello que está implícito en los habitantes.

Gilberto Giménez afirma que “[...] las identidades se construyen precisamente a partir de la apropiación, por parte de los actores sociales, de determinados repertorios culturales considerados simultáneamente como diferenciadores (hacia afuera) y definidores de la propia unidad y especificidad (hacia adentro)”³⁵. Los vecinos de Meridiano V realizaron una apropiación de lo que significaba la presencia y funcionamiento del tren en la zona y establecieron una diferenciación -hacia fuera- de lo que esto implicaba, provocando un cambio en su propia identidad como barrio, que aún hoy, luego de casi cincuenta años de su cierre, se evidencia.

Dicha estación valora y explota día a día el romanticismo que ha adquirido a partir de la presencia de un medio de transporte que significó trabajo y comunicación para los vecinos, e intenta de a poco ir reconstruyendo su historia desde y para el barrio.

³⁴ Ferro, M. (1981, p. 9 de la trad. cast.): *comment on raconte l'Histoire aux enfants à travers le monde entier*, París, Payot (ed. Francesa actualizada:2004). [Ed. Cast.: *Cómo se cuenta la historia a los niños del mundo entero*, Buenos Aires FCE, 1993.]

³⁵ Gimenez, G. (Cap.3, P.5). “La cultura como identidad y la identidad como cultura”. Instituto de investigaciones sociales de la UNAM. Guadalajara, Jalisco. 2005



Ensenada

Reseña histórica

Famosa por haber sido escenario de dos luchas históricas relevantes a nivel nacional, como fueron: la segunda invasión inglesa en 1807 y el combate de Monte Santiago en 1827. También por ser desde sus inicios -entre 1782 y 1789- uno de los puertos más importantes de la Argentina.

Fue adoptada desde un principio como paso del servicio de mensajería que iba desde Buenos Aires hasta Magdalena y designada en 1881 como la primera Capital de la Provincia de Buenos Aires, mientras que se construía La Plata que la reemplazaría y de la cual dependió posteriormente hasta 1957 cuando se le restituyó por decreto su autonomía.

Es una de las ciudades más antiguas de la zona y fue la capital del contrabando por muchos años. Antonio Gutiérrez Barragán, quien había comprado estas tierras en 1629 se dedicaba al mercado negro y trata de esclavos africanos. Poniendo de manifiesto el perfil y los intereses del lugar, dio inicio al puerto contrabandista más conocido en la historia Argentina.

Debido a este fenómeno de comercio ilegal, el Gobernador de Buenos Aires de ese entonces ordenó construir en 1734 un fuerte al que denominó Fuerte de Barragán y que sirvió como un freno al constante tráfico con Portugal.

Éste resultó clave en las batallas que se libraron en la zona y, si bien se dañó varias veces por la constante crecida del Río de La Plata, fue reconstruido y considerado fundamental para la protección del lugar. Para 1985 se convertiría finalmente en Museo Histórico

Además de haber sido un sitio de comercio constante, Ensenada se caracterizó por recibir continuamente tripulación de buques e inmigrantes. Y en los años de la epidemia de fiebre amarilla, que tuvo lugar en Montevideo, sirvió como refugio para las personas que fueron puestas en cuarentena.

El lugar

La diversidad de culturas que llegaron hace cientos de años conformó lo que hoy se ve como una sociedad que, si bien se encuentra unida por un fuerte

vínculo identitario, aun conserva muchas características multiculturales en sus costumbres y arquitectura.

Casas bajas, pintorescas, de varios colores, frentes de chapa y puertas de madera pintada, se conjugan para hacer de éste un lugar diferente y atractivo.

La gente es muy servicial y no escatima en dar instrucciones sobre dónde y cómo encontrar lo que se necesita, poniendo de manifiesto su perfil de ciudad pequeña y preocupada por el bienestar del visitante que se acerca.

Ensenada tiene un encanto particular en el aire, que se hace evidente en sus calles y espacios públicos, su gente se caracteriza por ser grandes conocedores la historia y las viejas costumbres.

Se viste de fiesta cada año para llevar a cabo su popular y conocida recreación histórica de los eventos que allí tuvieron lugar. Desde el desembarco de los ingleses hasta las luchas y la reconstrucción de la ciudad, es protagonizado por sus propios habitantes, convirtiéndose en un festejo al que concurren miles de familias.

Los entrevistados

Luego de no haber tenido éxito con los contactos conseguidos a través de la Municipalidad, un sábado por la mañana, se recorrió la ciudad en busca de distintos Centros de Jubilados para poder seleccionar los protagonistas indicados.

Los tres primeros se encontraron cerrados y al llegar al cuarto, “Centro de abuelos de Ensenada”, la gente fue amable y entre charla y mate mencionaron a distintos personajes hasta coincidir en que de todos los nombres sólo dos se adaptaban a los objetivos. Papel y birome en mano, se tomó nota de sus direcciones para emprender camino hacia el contacto con ellos.

La primera entrevistada fue Nora Carballo, una artista que recientemente pintó un mural con los cuatro trasportes importantes de Ensenada: el carruaje, el ferrocarril, el tranvía 4 y el micro 13.

Al llegar a su casa se le explicó la razón de la visita y la artista se vio entusiasmada con la idea de la entrevista a tal punto que accedió a realizarla

en ese mismo momento, y como no podía ser otra manera, el lugar seleccionado fue frente a su obra.

Una vez terminado el encuentro con Nora, se continuó hacia la casa de Juan Carlos Martínez, de pared de chapa, característica típica de Ensenada, sobre la calle Aramboure al 200. Para aquel entonces ya era tarde y se manejó la opción de no realizar la entrevista aquel día sino conversar y pautar para el próximo fin de semana. Fue así que Juan, un poco tímido, contó que trabajó en el puerto de Río Santiago arreglando las vías del tren y coincidió en realizar el encuentro formal el domingo siguiente.

Nora Carballo

De pie frente a su mural explicó que retrató los cuatro transportes que existieron durante el devenir histórico de su pueblo, un carruaje, una locomotora, el tranvía 4 y el micro 13, por la importancia que tuvieron en el desarrollo social, cultural y económico de Ensenada.

En su intento de retratar la historia de forma coherente, las descripciones de Nora estuvieron plagadas de una contextualización que ayudó a fundamentar sus subjetividades. Aquí cabe rescatar lo que Barbero explica: “[...] hemos ido aprendiendo que el discurso no es un mero instrumento pasivo en la construcción del sentido que toman los procesos sociales, las estructuras económicas o los conflictos políticos y que hay conceptos cargados en tal modo de opacidad y ambigüedad que sólo su puesta en historia puede permitirnos saber de qué estamos hablando más allá de lo que creemos estar diciendo”³⁶

Respecto al carruaje, lo describió como una herramienta que en realidad no era para todos sino para aquellos que tenían cierta posición económica. En pleno siglo XIX donde la diferencia entre pobres y ricos era más notable a través no sólo del dinero sino también en el acceso a ciertos espacios.

Continuando su descripción del mural se refirió a la vieja locomotora relacionándola con las redes ferroviarias del país, destacando la importancia

³⁶ Barbero, J. M. (Parte I, Cap. I, P.3). De los medios a las mediaciones: Comunicación, cultura y hegemonía. Ed.: Anthropos, Rubí, Barcelona. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. 6º Edición 2010.

que tuvieron en el pasado y subrayó que actualmente deberían de estar más presentes en las políticas de gobierno.

Luego llegó el turno del Tranvía 4, recordó aquellos paseos que de niña realizó acompañada por su abuela remarcando que antes los adultos mayores tenían otra importancia y que sus vivencias e historias eran tomadas en cuenta por los jóvenes.

Para el final de la entrevista, Nora se puso seria y explicó que el tren fue muy importante no sólo por el transporte de mercaderías sino también por las relaciones humanas que se hacían durante los viajes, y destacó lo bueno que sería para Ensenada y el país recuperar el pasado auge ferroviario.

Juan Carlos Martínez

Se vio entusiasmado con la temática aunque tras el encendido de la cámara se mostró un poco tímido, esta sensación lo llevó a ser sintético al desarrollar sus ideas, convirtiéndose en un testimonio corto y contundente.

Juan contó que el ferrocarril iba a La Plata y desde allí a Capital Federal. Mencionó que era muy bueno debido a que el viaje era más económico y familias enteras podían movilizarse. Por otro lado, también se refirió a las demás redes ferroviarias destacando la gran unión nacional que generaban y, a modo de ejemplo, explicó que cuando la gente salía de vacaciones usaba principalmente este medio hacia las distintas ciudades del país, ya fuesen estos puntos turísticos o no.

De la mano de estas ventajas relacionadas al tren añadió un análisis desde su aspecto netamente económico, como fuente laboral nacional, fue en este punto donde lo destacó como una herramienta que creó miles de puestos de trabajo, con la importancia que esto tiene para un país.

Reflexionó sobre las malas políticas que llevaron al cierre de varios ramales, entre ellos el de Ensenada – La Plata, que no tuvieron en cuenta el incentivo para el desarrollo regional que implicaba su paso y que era sustento laboral para miles de argentinos.

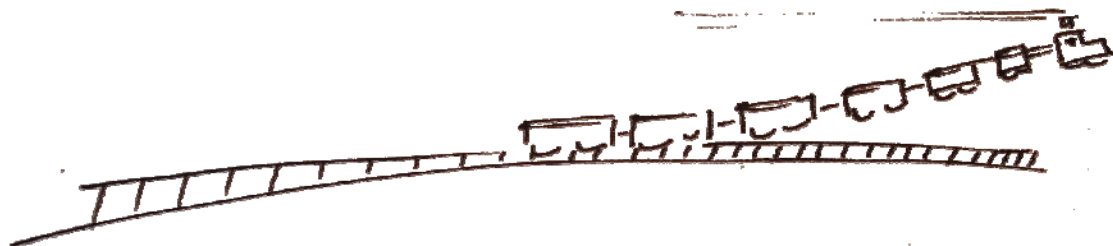
Por último, recordando aquellas épocas doradas del ferrocarril, Juan dejó en claro que debería ser nuevamente fomentado y activado para que pueda existir un proyecto serio para la Argentina.

Experiencia

El recorrido por Ensenada, más allá de ser una ciudad cercana a La Plata en comparación con Pipinas, Verónica o Bavio y por ende haber sufrido consecuencias no tan drásticas a la hora del cierre de su ramal, mostró una misma esencia: la importancia del ferrocarril para el desarrollo nacional, siendo su reactivación una de las deudas de las políticas actuales.

Entre los relatos de los adultos, se notó aquella esencia convertida en imaginario social a partir de las experiencias de vidas comunes. Se hizo evidente la necesidad de reflexionar sobre la memoria de una generación para poder comprender su mensaje. Al respecto Martín Barbero afirma: “[...] la trampa está tanto en confundir el rostro con la máscara [...] como en creer que pueda existir una memoria sin un imaginario desde el que anclar el presente y alentar el futuro”³⁷.

³⁷ Barbero, J. M. (Intr, P.37). De los medios a las mediaciones: Comunicación, cultura y hegemonía. Ed.: Anthropos, Rubí, Barcelona. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. 6º Edición 2010.



Brandsen

Reseña Histórica

La creación de la estación dio origen a la ciudad que diez años más tarde se conocería como Coronel Brandsen. Todo comenzó cuando se inauguraron el 7 de enero de 1864 las obras del Ferrocarril Sud que unieron a la Ciudad de Buenos Aires con Chascomús. Bajo la Gobernación de Mitre se abrió dicho ramal en tierras donadas por el conocido testaferro de la época Don Pedro José Ferrari.

El 21 de octubre y por Ley se conformó con parcelas de Ensenada y Ranchos la ciudad que hoy lleva el nombre del Coronel Federico de Brandsen, recibiendo dicha denominación por sugerencia de Don Ferrari, quien fue considerado su fundador. Éste, como primer juez de Paz del territorio, eligió ese nombre en honor a un militar de las luchas por la independencia nacional.

Aunque la historia hable por si sola es importante destacar que la estación de ferrocarril, llamada en esos años estación Ferrari, fue la que dio origen a la ciudad. Como en la mayoría de los pueblos de Buenos Aires, la gente se agrupaba y levantaba su hogar al paso de este medio de transporte. Dichos asentamientos, buscaron estar conectados con el resto de la provincia y tener al alcance los productos alimenticios y demás mercancías que venían de tierras transitadas exclusivamente por él.

Actualmente la estación de Brandsen se encuentra sobre la calle que lleva el apellido de su fundador y de allí parte diariamente un tren que tiene como destino Constitución. El ramal que unía a ésta con La Plata fue cerrado en la década del 70 - como varios de los analizados en este trabajo - quedando como único medio de transporte, que une ambas ciudades, los colectivos de línea de dos empresas diferentes pero con iguales frecuencias y mismo valor (El Rápido Argentino y el Platense).

Paradójicamente, la estación de trenes cumple la función de terminal de colectivos siendo las políticas en pos del avance de estos últimos las que sabotearon el fluido y económico recorrido del ferrocarril.

Allí el tránsito no es menor, sino todo lo contrario, en las zonas aledañas a la estación se pueden observar una gran cantidad de personas que pasan a diario y toman, sin tener otra opción, el colectivo hacia la ciudad de las diagonales.

El lugar

Para llegar a Brandsen desde La Plata hay que recorrer la calle 44 hasta el cruce Etcheberry, donde se continúa por ruta 29 y pasando Gómez de la Vega y la barrera del ferrocarril se llega a la ciudad.

De primeras se nota un ritmo menos acelerado que el de La Plata, pero el significativo número de habitantes da cuenta de que es sólo una primera sensación. Al llegar se puede sentir que hay menos ruido en las calles y que los autos no pasan agresivamente sino todo lo contrario; todavía en Brandsen niños y jóvenes juegan en las calles y los abuelos charlan en la vereda con los vecinos.

Como el colectivo termina su recorrido en la estación de trenes no fue difícil encontrarla, la misma conserva prácticamente la fachada original y se encuentra en muy buen estado. Sobre la calle Ferrari bajan todos aquellos que terminaron su recorrido y suben los que tiene que hacer algún viaje interno en un colectivo de línea.

Del otro lado, están las vías que sólo llevan a Constitución, y un par de perros que parecen ser los buenos amigos del lugar.

El entrevistado

Carlos Ezcurra

A cuatro cuadras de la estación vive con su mujer el Carlos Ezcurra, ferroviario de toda la vida. Dedicó al tren 45 de los 84 años que felizmente tiene.

Al entrar a su casa se observan diferentes cuadros de animales domésticos que decoran y demuestran que una vez jubilado organizó en el garaje una asociación protectora de animales que todavía se reúne periódicamente en pos de su defensa.

Su otra pasión también es visible al cruzar las puertas de su hogar: las imágenes de trenes, pequeñas ilustraciones en madera con la misma figura, fotografías de viejas estaciones en donde aparece él de joven y adulto y recortes de diarios, dejan en claro que el ferrocarril significa mucho para él.

La entrevista se dividió en dos etapas: la primera fue para entablar confianza y la segunda se vinculó estrictamente con un análisis profundo de la vida ferroviaria de este interesante personaje.

A modo de introducción, Carlos mencionó que su ingreso se produjo el 21 de mayo de 1945 en la estación Coronel Brandsen, del ferrocarril Sud, en donde desempeñaba tareas generales por su condición de Peón Supernumerario, que los trabajos que realizó por esos años eran de carga y descarga de bultos de encomienda, y posteriormente fue designado a relevar licencias como guardabarreras en el paso nivel de, como él lo llamó, “la 44”.

Luego de estas tareas fue trasladado a Altamirano, conocida por tener un tráfico intenso de trenes de carga y pasajeros, y tiempo después trabajó en la Estación Jeppener, volviendo 8 meses más tarde a Altamirano a ocupar el puesto de Aspirante de Guarda, categoría en la cual comenzó a hacer carrera hasta llegar al máximo puesto de Inspector de trenes y boletos.

Sus 45 años dedicados al ferrocarril marcaron una parte importante de su vida. Con fervoroso entusiasmo comentó sobre la posibilidad que tuvo de trabajar en Ingeniero Jacobacci -Río Negro- a bordo del conocido tren “La Trochita” durante 15 años.

Lo llamativo de su testimonio fue que en ningún momento hizo hincapié en el desarraigo sufrido producto de las diferentes condiciones de vida, la lejanía de las relaciones familiares, las cuestiones climáticas y de costumbres de la zona. Carlos habló alegremente sobre el funcionamiento del tren, las dificultades de la zona montañosa al andar sobre el riel lleno de nieve y los buenos recuerdos que le quedaron de esos años.

En una entrevista realizada a un grupo de investigadoras que trabajan con adultos mayores en Mar del Plata a propósito de la memoria, los recuerdos y el ferrocarril, éstas argumentaron: “[...] En este taller hay mucha gente del norte del país y del centro que hace años se vinieron a vivir a la ciudad, y ellos recuerdan mucho esos viajes, sobre todo los primeros en tren. En la cabeza de ellos este recuerdo es uno de los ejes principales de sustentación, es uno de los recuerdos entrañables. Sumado a esto se menciona además la pérdida de

este medio y se encuentran con que ya no lo pueden hacer más y el recuerdo se torna más nostálgico por la pérdida del tren y del viaje.”³⁸

Carlos durante toda su carrera fue fiel a su labor y su compromiso no se limitó sólo a las tareas que demandaba el activo funcionamiento del tren sino que además, militó en la “Unión Ferroviaria”. Esta organización política fue cerrada durante los primeros años del proceso militar y Carlos, que no concebía que los compañeros estuvieran desamparados de representación gremial, empezó un trabajo de “hormiga” (como él lo llama) comunicándose personalmente con todos los empleados ferroviarios haciendo eco de las diferentes inquietudes de los asociados.

Dicha ideología, firmemente sentada en compromisos compartidos y sentidos resignificados, parecía no temerle a las botas que dejaron una huella siniestra en la historia Argentina.

Carlos Ezcurra no abandonó su militancia al jubilarse y actualmente sigue escribiendo notas para el diario local cuando tiene oportunidad, sobre todo para cada 30 de agosto, fecha en que se celebra el día del ferroviario.

Su activismo comunicacional se construye con sus historias pasadas en relación al presente para ampliar el desarrollo de un futuro, al respecto Barbero afirma que “[...] la comunicación se nos tornó cuestión de mediaciones más que de medios, cuestión de cultura y, por tanto, no sólo de conocimientos sino de re-conocimiento”³⁹

En cada oportunidad este gran personaje hace eco de sus palabras y se pone en la tarea de contar a todo aquel que se interese en escuchar o leer cómo fueron los años dorados del ferrocarril y qué sería de nuestro país si este medio funcionara. Asimismo, no deja pasar en sus testimonios cuál fue el desencadenante final del cierre del tren y de qué forma las políticas de turno buscaron sabotearlo, dejándolo totalmente en la ruina.

Evidentemente ésta no fue la primera vez que contó su historia de vida, pero este relato reflejó una nueva lectura, un reencontrarse constante y un

³⁸ Tineo G. y Marione M. (CD de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

³⁹ Barbero J. M. (Intr. P. 26) De los medios a las mediaciones: comunicación, cultura y hegemonía. Ed.: Anthropos, Rubí, Barcelona. México: Universidad Autónoma metropolitana. Azcapotzalco. 6º Edición 2010

resignificar de los sentidos sobre el tema, dejando siempre una puerta abierta a otro aporte y a un nuevo recuerdo.

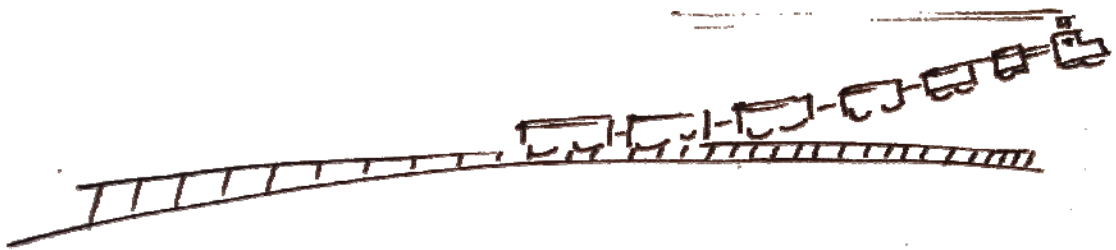
Experiencia

El testimonio del señor Ezcurra fue importante por dos cuestiones: la amabilidad otorgada y la riqueza de su historia personal vinculada al ferrocarril.

Si bien la mayoría de los entrevistados que el presente trabajo rescató tuvieron una vinculación directa con este medio de transporte, el encuentro con Carlos fue diferente por ser el único que militó en la “Unión Ferroviaria” y que dedicó su vida cuando el funcionamiento era óptimo, en su desaparición y hasta la actualidad.

Durante todo su relato buscó siempre dejar en claro cómo fueron los diferentes periodos del ferrocarril en relación a las políticas de turno: durante la época en que la propiedad era principalmente de los ingleses rescató la educación que éstos otorgaban en la materia, de la nacionalización peronista los beneficios que tuvo en el país y concluyó mencionando la destrucción que se efectuó en manos de Frondizi y los posteriores gobiernos militares.

Su casa, llena de recortes de diarios, notas periodísticas, fotos antiguas y actuales - en las que se lo muestra recorriendo como quedaron las estaciones desbastadas -, una carpeta repleta de historias escritas a máquina de escribir, poemas y mensajes para los ferroviarios en su día, dieron cuenta de su pasión y del compromiso social y político del entrevistado



Conclusiones

Llegar a las producciones finales fue un camino de gran organización y responsabilidad. Se profundizó en las investigaciones históricas de los lugares seleccionados, en el ferrocarril y en los adultos mayores como eje central. Se confeccionaron los cuestionarios necesarios para indagar en la memoria de estos actores sociales y en las perspectivas de los distintos especialistas, que se utilizaron como marco teórico.

Las técnicas metodológicas que guiaron el trabajo fueron: la entrevista en profundidad, para los encuentros con los adultos y la semiestructurada, para los profesionales.

Respecto de la primera, se realizó una guía de preguntas sujetas a modificaciones de acuerdo a cada protagonista, lo que resultó crucial para penetrar en las experiencias vividas por cada uno de ellos. Para la segunda fuente de conocimiento, se realizaron cuestionarios estructurados comunes para todos, con algunas especificidades de acuerdo a cada rama. Esta última indagación fue útil para poder recavar la opinión de distintas disciplinas sobre los adultos mayores, la memoria y el ferrocarril. Estas herramientas permitieron trabajar con libertad durante todo el proceso, es decir, dentro de un orden sujeto a modificaciones por los tiempos de los actores involucrados.

A la hora de cotejar la veracidad de los testimonios y con la intención de lograr una reconstrucción histórica coherente del ferrocarril a través del relato de los adultos, se trianguló la información con la bibliografía utilizada y con los especialistas consultados. Como todo proceso cualitativo el análisis no fue algo lineal y estructurado, en varias oportunidades se realizó paralelamente permitiendo la reformulación de ideas y preguntas sobre el trabajo concreto.

Todo el proceso fue registrado en formato audiovisual y fotográfico y además, para establecer un orden temporal, se creó un blog que tuvo como finalidad la descripción de cada experiencia. Como si se tratara de un diario de viaje, éste formato de las nuevas tecnologías resultó de extrema utilidad en la selección de los personajes para la producción del documental y principalmente, del libro testimonial.

Los desafíos presentados fueron diversos y en sus resoluciones se puso a prueba todo lo aprendido durante la carrera. Uno de los principales estuvo relacionado con la esencia de la tesis, es decir, la memoria de los adultos mayores sobre el ferrocarril. No fue una tarea fácil poder acceder a los

recuerdos que, por tener una fuerte carga emotiva, se encontraban guardados en lo más profundo de sus conciencias.

Según la Psicóloga Social Adrover esto se debe a que “El ferrocarril era la principal fuente de empleo, de identidad y de orgullo de muchos de nuestros pueblos del interior. El paulatino cierre de muchos ramales fue vaciando de contenido la vida social de esos pueblos y sobre todo de fuerza humana, de empuje. [...]En los pueblos fueron quedando los viejos aislados no solo por falta de un transporte económico sino también por estar lejos de la familia, que partía en búsqueda de oportunidades a las ciudades más grandes.”⁴⁰

Fue así que en las entrevistas en profundidad se respetó la guía de preguntas predefinida y también se apeló a sensaciones de la niñez y juventud, a los viajes en trenes, a la estación del pueblo, los sonidos y olores característicos de las locomotoras, con el objetivo de lograr que los entrevistados se remonten a los años en que este transporte funcionaba.

El interés por dicha información primero no era del todo comprendido, debido a que consideraban que sus vivencias cotidianas no eran de interés para los jóvenes universitarios que los escuchaban. Pero de a poco pudieron expresarse y darse cuenta que tenían recuerdos que, si bien no aparecen en los libros de texto, son parte fundamental de la historia de sus pueblos y de su identidad.

Con paciencia y atención para repreguntar se guió a los entrevistados hacia la temática dejando que los adultos se hicieran escuchar. Relataron sus experiencias vividas en torno al tren pasando por el enojo, la tristeza y la alegría, dando fe de la influencia que tuvo este transporte en el desarrollo de sus vidas.

En este punto es necesario señalar la explicación de la Psicóloga Aldana Ostolace sobre los distintos trabajos con adultos mayores y aquellos aspectos constitutivos de dicha generación⁴¹: “En su momento formaba parte de un grupo identificado con todo lo que esto implica [...] empezaron a formarse los gremios, implicaba “formar parte de”, “mi papá es ferroviario” [...] qué pasa hoy con las identificaciones y por qué esto empieza a desaparecer, más allá del

⁴⁰ Adrover C. (P. 91 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

⁴¹ Ostolace A. (P. 99 de Anexo) Entrevista realizada para “Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén”

ferrocarril, pero estos grupos con una identidad tan fuertes empiezan a desaparecer. Y me parece que ahí es donde aparecen estos programas como forma de resignificar estas experiencias y a la vez posibilitar nuevas identidades, porque es una etapa de la vida en donde si bien es cierto que se conservan un montón de identificaciones, algunas se comienzan a poner en tela de juicio [...] Por eso me parece que sí, que el ferrocarril ha tenido mucho impacto para una sociedad que nosotros no vivimos pero creo que sigue muy presente”.

En cuanto a las producciones finales fue una ardua tarea encuadrar todos los testimonios en los pocos minutos de documental, las páginas del libro y la muestra fotográfica, ya que se contó con extensas horas de filmación que incluían una gran cantidad de testimonios ricos en contenido.

Para elegir las mejores voces (teniendo en cuenta que solo se contó con el micrófono de la cámara y el sonido ambiente también es captado) y realizar una coherente recuperación de la memoria de los adultos mayores respecto al ferrocarril, se alcanzó un consenso considerando los mejores recuerdos y opiniones junto a las cuestiones estéticas.

De esta manera el objetivo de la tesis fue alcanzado al realizar la reconstrucción histórica, cultural y social del ferrocarril en la zona sureste de la Región Capital de la Provincia de Buenos Aires, a través de los adultos mayores. El proceso fundamentó la necesidad de revalorizar su voz para concientizar sobre el lugar intelectual que deben ocupar en la sociedad actual donde se encuentran desplazados por ser considerados económicamente pasivos.

“Viaje en trenes imaginarios: Historias del andén” ratificó la necesidad de aportar a este cambio para reconstruir de a poco una noción distinta de vejez en las generaciones jóvenes que valore al adulto mayor como portador de saberes e historias para la revisión del pasado, la construcción del presente y la proyección de un futuro.

La búsqueda de ese cambio cultural fue una de las preguntas fundantes de la presente tesis y su respuesta se fue revalidando durante el trabajo, es decir, en todos los encuentros con los adultos y con los distintos especialistas se reflejó la necesidad de brindar a estos actores sociales espacios donde puedan expresar sus experiencias, como un aporte a las generaciones

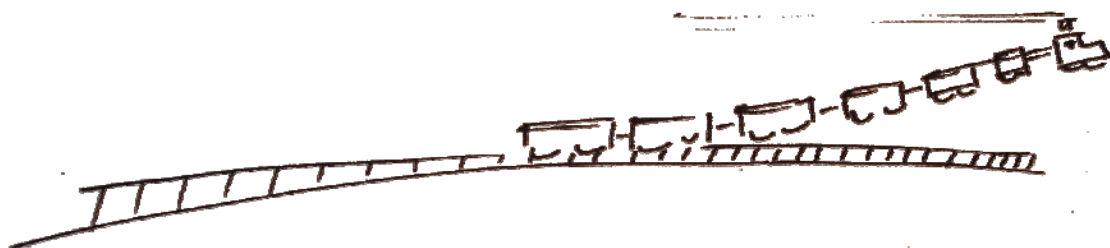
venideras. En definitiva, se afirmó que el intercambio generacional otorga conocimientos y sensaciones nuevas y debe ser la base fundamental para aplacar la marginación social que los adultos sufren en la sociedad.

Teniendo en cuenta estos lineamientos, las producciones finales se plantearon como un aporte desde la comunicación para revertir esta situación. Tanto el documental periodístico, el libro testimonial y la muestra fotográfica fueron contruidos como productos comunicacionales de transferencia de saberes para las nuevas generaciones y nuevas miradas sobre el ferrocarril.

Con el fin de darle impulso a este intercambio generacional se harán muestras de las producciones en los distintos pueblos seleccionados, para que puedan acceder a ellas toda la comunidad y también se entregarán copias del material en los colegios de la región como una manera de aportar a sus trabajos desde estas herramientas.

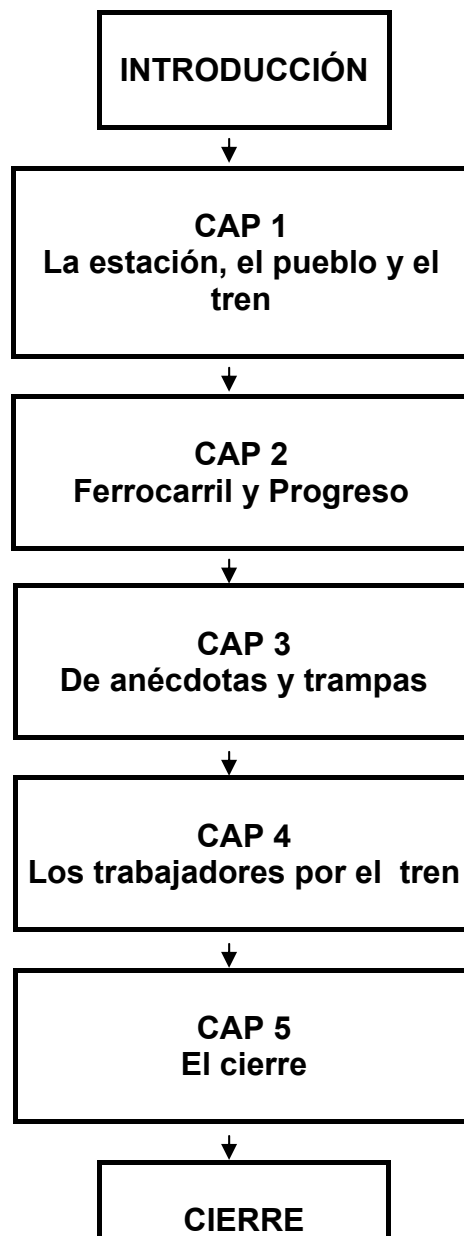


Anexos



Producción Documental

Estructura Secuencial



Visionado y Selección

Archivo

Voces en off

1 - En 1857 se pone en funcionamiento el primer ferrocarril de capitales nacionales, que une Plaza Lavalle y Floresta. A partir de allí la construcción de redes ferroviarias se vincula a capitales ingleses y pasa a ser uno de los ejes fundamentales para lograr la consolidación y desarrollo nacional.

Desde 1870 a 1915 los kilómetros de vías pasan de 772 a 33 mil kilómetros, posicionando a la Argentina entre los diez países con mayor kilometraje de líneas férreas en el mundo.

2 - La estación funcionaba como lugar de encuentro y paseo obligado de todos. Era común ir a ver la llegada y partida del tren, así como organizar comidas y festejos en sus instalaciones.

3 - Entre 1880 y 1915, el 90 por ciento de las líneas férreas se centraban en la región pampeana, donde existía una gran producción agropecuaria y una cómoda cercanía con el puerto de Buenos Aires.

Ésta fue la zona donde las inversiones privadas tuvieron su mayor participación, con un 90 por ciento de propiedad británica y un 10 por ciento francesa, quedó supeditada la inversión del Estado Nacional casi exclusivamente al fomento del desarrollo ferroviario en las capitales provinciales de menor rédito económico.

4 – En 1886 se instalaron los Talleres Ferroviarios que llegaron a albergar a más de cuatro mil trabajadores; y entre finales del siglo 19 y principios del 20 los ferrocarriles llegaron a transportar un total de tres millones de pasajeros y un millón de toneladas de carga anualmente.

El desarrollo ferroviario nacional no cesó, triplicándose las toneladas de carga y pasajeros, las empresas llegaron a recaudar entre 1941 y 1942 un aproximado de 400 millones de pesos anuales.

5 - La experiencia compartida del tren generaba toda clase de cuentos e historias a su alrededor, y los personajes y lugares se combinaban para hacer del viaje un espacio de aventura y camaradería.

6 - El 13 de febrero de 1947, un año después de haber adquirido los capitales ferroviarios franceses, Perón estatizó también los de capital británico. Creó la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos como parte de un Sistema Integrado de Industrias y Comunicaciones que tuvo su auge hacia 1950 y estuvo orientado a ser un servicio público y sin fines de lucro.

Fue así que luego de más de 60 años de dominio extranjero, la argentina pasó a tener el control de la herramienta de comunicación y fuente laboral más importante del país.

7 - El golpe de 1955 fue el motor de una serie de retrocesos en materia de derechos sociales e independencia económica nacional, que afectó de forma directa la existencia de Ferrocarriles Argentinos.

Posteriormente en democracia, con Frondizi a la cabeza, empezó a hacerse tangible este retroceso, pasando del concepto de empresa estatal sin fines de lucro, al estudio de cada ramal en términos de rentabilidad económica sin tener en cuenta al ferrocarril como un servicio social y público.

8 - La empresa fue sufriendo una fuerte desarticulación interna y la falta de inversión en producción afectó notablemente el mantenimiento de las líneas férreas. Se buscó persuadir a la opinión pública a favor del cierre de varios ramales argumentando el déficit ferroviario. Fue así que durante el gobierno de Frondizi se llegó al levantamiento de 4000 kilómetros de vías y al despido de 6000 trabajadores, dando inicio a la progresiva destrucción ferroviaria argentina.

9 - Las consecutivas políticas destructivas se intensificaron a partir de la dictadura militar de 1976 y la ola de privatizaciones menemistas dejando alrededor de 1200 pueblos aislados y aproximadamente 130 mil trabajadores ferroviarios desempleados.

Fue así como la herramienta que durante décadas fue sinónimo de progreso, desarrollo y unión nacional fue saqueada por intereses corporativos voraces que estratégicamente crearon las condiciones para su desmantelamiento, dejando trunca aquella argentina ferroviaria que alguna vez existió.

Placas

1 - En un mundo acelerado donde la comunicación es regulada por las leyes del mercado la voz de los Adultos Mayores es aplacada y sometida a una marginación cultural y social.

2 - Este documental rescata sus vivencias y recuerdos sobre el ferrocarril, aportando a la revalorización de su lugar en la sociedad actual.

3 - A modo de recorte, se seleccionaron algunos personajes de seis pueblos de la Provincia de Buenos Aires: Bavio, Punta Indio, Brandsen, La Plata, Berisso y Ensenada.

4 - La estación, el pueblo y el tren

5 - Los Usuarios

6 - Ferrocarril y Progreso

7 - La importancia del tren

8 - De anécdotas y trampas

9 - Los trabajadores por el tren

10 - Como parte de la política ferroviaria se crearon escuelas de aprendices y programas de capacitación para los trabajadores

11 - El objetivo era optimizar el trabajo y lograr el desarrollo de una tecnología nacional independiente.

12 - La empresa estatal llegó a albergar a 220.000 trabajadores que desempeñaron sus funciones en talleres, estaciones, locomotoras y oficinas administrativas.

13 - El cierre

14 - Por el grito de los pueblos que sufrieron este feroz saqueo

15 - Por la esperanza de volver a ver crecer a la Argentina a la vera del Ferrocarril

16 - Dedicado a todos los Adultos Mayores del País. Rescatar sus historias ayuda a revalorizar su voz y lugar en la sociedad actual

Música

1 – efecto de tren

2 – El cosechero – Liliana Herrero

3 – Camino a la Paloma – Jorge Drexler

4 – Zamba Soltera – Mariana Baraj

5 – El tiempo está después – Liliana Herrero

6 – Solo luz – Mariana Baraj

Animación

1 – Tren colorido con Viaje en trenes imaginarios: Historias del Andén.

2 - Tren sobrio, blanco y negro.

Clips: 14 clips que fueron realizados en el momento en que se editó el documental. Allí fueron seleccionadas las imágenes de archivo a utilizar, fotos, etc.

Fotos

30 fotos seleccionadas para el transcurso de los títulos.

Cortes Brutos

Capítulo 1	La estación, el pueblo y el tren	
1) Hector Gadea	Paneo estación pipinas	00.00.11.01
2) Hector Gadea	Cartel estación pipinas	00.00.04.11
3) Hector Gadea	Gente con faroles a la estación	00.00.15.08
4) Hector Gadea	viaje en tren	00.00.18.11
5) Dellagácomo	gente que iba a ver el tren	00.00.32.10
6) Dellagácomo	Gente que vivía en la estación, descripción	00.00.39.37
7) Dellagácomo	Picadito atrás de la estación	00.00.12.07
8) Dellagácomo	Asadito con la flia en el galpón	00.00.13.22
9) Magdalena	Lo que hacían dentro del vagón	00.00.35.07
10) Magdalena	Bailes en los galpones de la estación	00.00.17.21
11) Magdalena	Muchachos iban a afilar en la ventanilla del tren	00.00.20.05
12) Nelly Lausada	Mundo de gente en la estación Bavio / A	00.00.37.12
13) Nelly Lausada	Mundo de gente en la estación Bavio / B	00.00.34.16
14) Elio De María	Comisionistas	00.00.44.15
15) Elio De María	Pueblos surgiendo por el ferrocarril	00.00.36.01
16) Carlos Ezcurra	chicos y maestras que iban a estudiar	00.00.32.23
Capítulo 2	Ferrocarril y progreso	
1) Delia Barreiro	Pequeños productores perjudicados	00.00.25.19
2) Nelly Lausada	Envío de leche a la mañana	00.00.41.27
3) Luis Guruciaga	Ferrocarril facilitaba a empresas transportistas navieras	00.00.15.14
4) Luis Guruciaga	Transporte de ganado y sal	00.00.24.06
5) Dora Roldán	Peronismo obrero	00.00.22.02
6) Reichenbach	Vagón de carga (error al principio de la imagen - usar fundido)	00.00.39.18
7) Elio De María	Tren fomentaba el comercio por ser barato para transportar	00.00.25.17
8) Elio De María	Se recibían encomiendas por ferrocarril	00.00.47.11
9) Nora Carballo	Explica la importancia del tren por el transporte	00.00.24.05
10) Carlos Ezcurra	Todo se transportaba en tren, la argentina se hizo gracias al tren	00.00.20.03
11) Magdalena	Difundía la cultura	00.00.37.17
12) Nelly Lausada	Era comunicador entre los pueblos	00.00.33.05
13) Dora Roldán	Comunicación y transporte para los obreros especialmente	
14) Beatriz Belo	es muy importante no solo como fuente de trabajo	00.00.42.10
Capítulo 3	De anécdotas y trampas	
1) Hector Gadea	Muchacho que se queda dormido y se pasa de la estación	00.00.32.13
2) Magdalena	Gusanos de seda como bombones	00.00.26.07
3) Magdalena	El cura que fue a bendecir los berros	00.00.21.15
4) De María	La maestra paloma	00.00.46.20
5) Dora Roldán	Cuenta cuando se colaba en el tren con su madre	00.00.47.23
6) Beatriz Belo	Construcción de pasarela / aspirar el humo de las maquinas	00.00.53.23
7) De María	Gente ajustaba sus relojes con el reloj del tren	00.00.26.00
Capítulo 4	Los trabajadores del tren	
1) Reichenbach	Recibía las películas para su cine con el tren	00.00.24.22
2) De María	Cuenta cuando comenzó a trabajar	00.00.36.19
3) De María	cuenta su carrera hasta el cierre (acortar y sacar preguntas de mike)	00.01.30.00
4) Beatriz Belo	Cuenta el trabajo de su padre en el tren (acortar)	00.01.05.00
5) Delia Barreiro	Buscaba la correspondencia a la noche con la farola	00.00.45.02
Capítulo 5	El cierre	
1) Héctor Gadea	Cierre abrupto del ferrocarril	00.00.36.05
2) Delia Barreiro	Cierre y ambiente de la época	00.00.24.00
3) Delia Barreiro	"dejar de escuchar el tren fue un tristeza mayor" (cambio de luz)	00.00.16.22
4) Dellagiácomo	Maniobra de cierre (acortar y poner al final - se quiebra)	00.02.19.00
5) De María	Política destructiva	00.00.24.10
6) De María	Empleados saludando desde el tren que nunca volvió	00.00.33.00
7) De María	Idiotas útiles	00.00.59.05
8) De María	"los que fuimos ferroviarios de ley" (reubicar)	00.00.43.15
9) De María	Militares - desaparecidos (editar con el 7)	00.00.46.19
10) Gullo	En todos lados el tren da pérdida	00.00.46.20
11) Dellagiácomo	Redituabilidad del tren (elegir e/ éste y el de Gullo)	00.00.27.13
12) Beatriz Belo	Muestra cómo protestaba la gente cuando cerró el tren	00.00.18.20
13) Beatriz Belo	Los trabajadores se quedaron 2 años cuidando la estación	00.00.21.11
14) Carlos Ezcurra	política de frondizi / paro del 61	00.00.36.26

INSERTS		
1) Carlos Ezcurra	señalando un tren	00.00.10.20
2) Carlos Ezcurra	Despidiendose	00.00.14.00
3) Est. Pipinas	Paneo corto	00.00.09.03
4) Est. Pipinas	plano fijo - zoom in	00.00.13.15
5) María Fe	sacando fotos	00.00.06.11
6) Est. Pipinas	casillas de al lado	00.00.12.01
7) Est. Pipinas	paneos de lejos / yuyos	00.00.14.03
8) Est. Pipinas	plano fijo cerca de frente	00.00.04.01
9) Est. Pipinas	cartel de estación - VARIAS	00.00.23.00
10) Est. Pipinas	de costado zoom in	00.00.08.01
11) Est. Pipinas	galpon	00.00.01.14
12) Héctor Gadea	despidiendose	00.00.09.18
13) Delia	su cara en el sol	00.00.06.07
14) Jorge Dellagiacomo	explicando las oficinas	00.00.31.08
15) Jorge Dellagiacomo	Blooper	00.00.09.27
16) Magdalena	ojos (cortarla mejor)	00.00.03.00
17) Magdalena	yendose	00.00.12.03
18) Nelly	sentada zoom in	00.00.05.07
19) Nelly	se da vuelta a la cámara - zoom in	00.00.09.10
20) Nelly	Despidiendose	00.00.06.22
21) De Maria	sentado en la ventana	00.00.09.08
22) De Maria	Saluda y entra en la casa	00.00.05.11
23) Dora	dora caminando y saludando	00.00.20.38
24) Luis Guruciaga	mostrando el cuadro del tranvía	00.00.18.23
25) Berisso	cuadro de tranvía de cerca - está bueno porque no se ve reflejo y tiene movimiento	00.00.04.12
26) Luis Guruciaga	museo - moviendo la S de swift	00.00.16.05
27) Luis Guruciaga	mostrando fotos de gente laburando, subiendo a un bote	00.00.11.18
28) Berisso	fotos viejas de berisso: camion cargado, banda de policia, trabajo en barco	00.00.15.01
29) Luis Guruciaga	Saliendo del museo, se queda parado / toma de cerca	00.00.11.20
30) Verónica	Cartel de verónica - zoom in	00.00.09.04
30) Verónica	Paneo estación	00.00.17.02
31) Verónica	Sala de espera - zoom out - maria fe	00.00.13.07
32) Verónica	pasillo estación con un leve paneo	00.00.05.01
33) La Plata	Paneo cuadros / zoom in a una foto de lo que era la estación	00.00.20.19
34) La Plata	toma de pizarra de cierre	00.00.04.03
35) La Plata	toma de pizarra de cierre con ultimo viaje (salto) cuadro de cierre / y gente el día	00.00.28.17
36) Beatriz	Beatriz sentada en el cordón de la estación (buena)	00.00.22.09
36) Beatriz	Beatriz sentada en el cordón de la estación de otro ángulo (buena)	00.00.13.17
36) Beatriz	Beatriz sentada en el cordón, toma totalmente de frente - zoom a la cara	00.00.17.02
36) Beatriz	Beatriz al lado de las ventanillas de la estación	00.00.08.19
40) La Plata	Cartel del viaje del provincial (de un cartel nuevo que había ahí)	00.00.05.20
41) La Plata	Cartel de historia del provincial (tamb cartel nuevo)	00.00.12.19
42) La Plata	Boletos - sacados del mismo cartel (está bueno)	00.00.04.21
43) La Plata	interior de la estación - ventanilla de boletos	00.00.10.13
44) La Plata	desde adentro de la estación hacia fuera se ve el marco de la puerta (buena)	00.00.02.06
45) Beatriz	Beatriz caminando por los pasillos de afuera, la cámara la sigue (buena)	00.01.06.23
46) Mosqueteros	en la estación	00.00.06.12
47) Vías	Travelling de vías	00.00.04.00

Estructura secuencial

Capítulos	Descripción	ARCHIVOS	Toma	Musica	Videograf	CLIPS	Contenido	Tiempo aproximado
INTRODUCCIÓN	PLACA 1	X	X	X	X	X	En un mundo acelerado donde la comunicación es regulada por las leyes del mercado la voz de los Adultos Mayores es aplacada y sometida a una marginación cultural y social.	00.00.09
	PLACA 2	X	X	X	X	X	Este documental rescata sus vivencias y recuerdos sobre el ferrocarril, aportando a la revalorización de su lugar en la sociedad actual.	00.00.09
	PLACA 3	X	X	X	X	X	A modo de recorte, se seleccionaron algunos personajes de seis pueblos de la Provincia de Buenos Aires: Bavio, Punta Indio, Brandsen, La Plata, Berisso y Ensenada.	00.00.09
	Animación	Animación 1 / Música - track 1	1	efecto de tren	X	X	Viaje en trenes imaginarios: historias del andén	00.16.07
1	Voz en off	VOCES EN OFF 1 / Música - Track 2 / CLIPS - Clip 1	X	El cosechero	X	Clip de imágenes N°1	En 1857 se pone en funcionamiento el primer ferrocarril de capitales nacionales, que une Plaza Lavalle y Floresta. A partir de allí la construcción de redes ferroviarias se vincula a capitales ingleses y pasa a ser uno de los ejes fundamentales para lograr la consolidación y desarrollo nacional. Desde 1870 a 1915 los kilómetros de vías pasan de 772 a 33 mil kilómetros, posicionando a la Argentina entre los diez países con mayor kilometraje de líneas férreas en el mundo.	00.36.16
	PLACA 4	X	X	El cosechero	X	X	La estación, el pueblo y el tren	00.04.00
	Testimonio	Cap 1	12	X	Nelly Lausada - Maestra - Bavio	X	"el centro del pueblo era la estación..."	00.27.00
	Testimonio	Cap 1	15	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"el ferrocarril era lo que trajo la riqueza..."	00.29.04
	INSERT	INSERTS	8	X	X	X	Paneo de estación pipinas de cerca (unión entre los dos testimonios)	00.07.07
	Testimonio	Cap 1	6	X	Jorge Dellagiacom o - Ex Administrador ferroviario - Pininas		"en la estación vivía el jefe..."	00.37.16
	Testimonio	Cap 1	13	X	Nelly Lausada - Maestra - Bavio		"los negocios que estaban al lado de la estación..."	00.31.17
	Animación	Animación 2 / Música - track 1	X	efecto de tren	X	X	animación tren sin colores	00.07.13
	PLACA 5	X	X	efecto de tren			LOS USUARIOS	00.06.06
	Testimonio	Cap 1	9	X	Magdalena Larramendy - Maestra - Bavio	X	"tomaba el tren a la mañana..."	00.22.23
	Testimonio	Cap 1	16	X	Carlos Ezcurra - Ex Guarda - Brandsen	X	"entre tantos pasajeros que viajaban..."	00.23.22
	INSERT	INSERTS	7	efecto de tren			Paneo de estación pipinas de frente con zoom (unión entre los dos testimonios)	00.06.00
	Testimonio	Cap 1	14	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"después los comisionistas..."	00.33.08
	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 2 / Música - Track 2 / CLIPS - Clip 2	X	El cosechero		Clip de imágenes N°2	La estación funcionaba como lugar de encuentro y paseo obligado de todos. Era común ir a ver la llegada y partida del tren, así como organizar comidas y festejos en sus instalaciones.	00.16.16
	Testimonio	Cap 1	7	X	Jorge Dellagiacom o - Ex Administrador ferroviario - Pininas	X	"asadito..."	00.13.21
	Testimonio	Cap 1	8	X	Jorge Dellagiacom o - Ex Administrador ferroviario - Pininas	X	"fulbito..."	00.09.17
	Testimonio	Cap 1	10	X	Magdalena Larramendy - Maestra - Bavio	X	"Los galpones de la estación..."	00.17.18

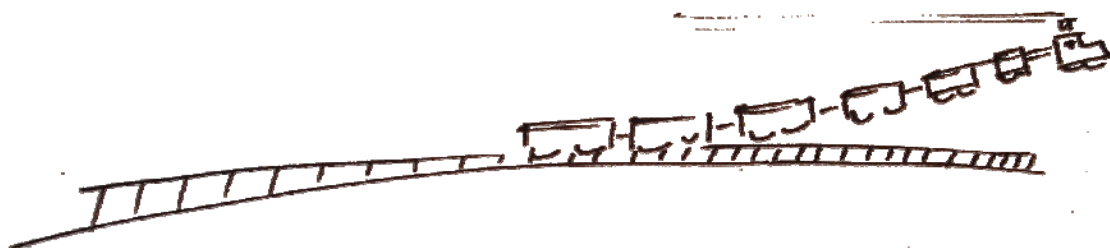
2	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 3 / Música - Track 2 / CLIPS - Clip 3	X	El cosechero	X	Clip de imágenes N°3	Entre 1880 y 1915, el 90 por ciento de las líneas férreas se centraban en la región pampeana, donde existía una gran producción agropecuaria y una cómoda cercanía con el puerto de Buenos Aires. Ésta fue la zona donde las inversiones privadas tuvieron su mayor participación, con un 90 por ciento de propiedad británica y un 10 por ciento francesa, quedó supeditada la inversión del Estado Nacional casi exclusivamente al fomento del desarrollo ferroviario en las capitales provinciales de menor rédito económico.	00.37.03
	PLACA 6	X	X	El cosechero	X	X	Ferrocarril y Progreso	00.03.09
	Testimonio	Cap 2	7	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"El tren fomentaba el comercio..."	00.20.00
	Testimonio	Cap 2	2	X	Nelly Lausada - Maestra - Bavio	X	"Era el transporte ideal ...Envío de la leche a la mañana...comisionistas..."	00.35.14
	INSERT	INSERTS	X	X	X	X	Puerta de la vieja estación	00.07.03
	Testimonio	Cap 2	6	X	J. Adolfo Reichenbach - Ex Dueño del cine - Verónica	X	"vagón de carga..."	00.39.03
	Testimonio	Cap 2	3	X	Luis Guruciaga - Historiador - Berisso	X	"el ferrocarril facilitaba a las empresas transportistas navieras..."	00.15.01
	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 4 / Música - Track 2 / CLIPS - Clip 4	X	El cosechero	X	Clip de imágenes N°4	En 1886 se instalaron los Talleres Ferroviarios que llegaron a albergar a más de cuatro mil trabajadores; y entre finales del siglo 19 y principios del 20 los ferrocarriles llegaron a transportar un total de tres millones de pasajeros y un millón de toneladas de carga anualmente. El desarrollo ferroviario nacional no cesó, triplicándose las toneladas de carga y pasajeros, las empresas llegaron a recaudar entre 1941 y 1942 un aproximado de 400 millones de pesos anuales.	00.38.17
	Testimonio	Cap 2	8	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"las casas mayoristas recibían todo por ferrocarril..."	00.45.00
	Testimonio	Cap 2	4	X	Luis Guruciaga - Historiador - Berisso	X	"el ferrocarril se quedó con todo el transporte de hacienda, transporte de ganado y sal..."	00.22.20
	Animación	Animación 2 / Música - track 1	X	efecto de tren	X	X	animación tren sin colores	00.07.13
	Testimonio	Cap 2	5	X	Dora Roldán - Cantante - Berisso	X	"cuando vino el peronismo..."	00.17.12
	Testimonio	Cap 2	10	X	Carlos Ezcurra - Ex Guarda - Brandsen	X	"Todo se transportaba en tren... la argentina se hizo gracias al tren"	00.16.04
	INSERT	INSERTS / Música - track 1	47	efecto de tren	X	X	traveling de vías	00.07.12
	PLACA 7	X	X	efecto de tren	X	X	La importancia del tren	00.04.00
	Testimonio	Cap 2	11	X	Magdalena Larramendy - Maestra - Bavio	X	"para mí el ferrocarril extendía la cultura..."	00.33.02
	Testimonio	Cap 2	13	X	Dora Roldán - Cantante - Berisso	X	"el ferrocarril es el medio de comunicación de la clase media y de los obreros..."	00.48.04
	Animación	Animación 2 / Música - track 1	X	efecto de tren	X	X	animación tren sin colores	00.07.13
	Testimonio	Cap 2	14	X	Beatriz Belo - Ex Administrativa ferroviaria - La Plata	X	"es muy importante no solo como fuente de trabajo"	00.32.20
	Testimonio	Cap 3	12	X	Nelly Lausada - Maestra - Bavio	X	"es un medio de transporte barato, seguro, no contaminante..."	00.27.23
Testimonio	Cap 4	9	X	Nora Carballo - Artista Plástica - Ensenada	X	"no solo de transporte, sino que una época fue necesario para llevar a otros lugares..."	00.22.22	

3	Voz en off	VOCES EN OFF - 5 / Música - Track 3 / CLIPS - Clip 5	X	Camino a la Paloma	X	Clip de imágenes N°5	La experiencia compartida del tren generaba toda clase de cuentos e historias a su alrededor, y los personajes y lugares se combinaban para hacer del viaje un espacio de aventura y camaradería	00.15.15
	PLACA 8	X	X	Camino a la Paloma	X	X	De anécdotas y trampas	00.05.06
	Testimonio	Cap 3	7	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"la gente ajustaba el reloj con el sonido del tren..."	00.21.23
	Testimonio	Cap 3	5	X	Dora Roldán Cantante - Berisso	X	"cuando yo era chiquitita, mirá me hiciste acordar una anécdota..."la gente ajustaba el reloj con el sonido del tren..."	00.47.05
	Testimonio	Cap 3	3	X	Magdalena Larramendy - Maestra - Bavió	X	"Un día iba irma al baño y en la vía hay muchos berros..."	00.16.21
	Animación	Animación 2 / Música - track 1	X	X	X	X	animación tren sin colores	00.07.13
	Testimonio	Cap 3	1	X	Héctor Gaeda - Ex Empleado de Crocemar - Pipinas	X	"un muchacho que le gustaba mucho el vino..."	00.30.17
	Testimonio	Cap 3	6	X	Beatriz Belo - Ex Administrativa ferroviaria - La Plata	X	"íbamos a aspirar el humo de la pasarela..."	00.25.04
	CLIP	Música - track 3 CLIPS - Clip 5	X	Camino a la Paloma	X	X	fotos	00.19.01
	Testimonio	Cap 3	2	x	Magdalena Larramendy - Maestra - Bavió	x	"criábamos gusanos de seda..."	00.20.11
	Testimonio	Cap 1	3	x	Héctor Gaeda - Ex Empleado de Crocemar - Pipinas	x	"era de noche, la gente iba con los faroles..."	00.19.21
	Testimonio	Cap 3	4	x	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	x	"eramos bastantes más jóvenes y había una mina viejo que era un minón..."	00.45.13

4	Voz en off	VOCES EN OFF - 6 / Música - Track 2 / CLIPS - Clip 6	x	El cosechero	x	Clip de imágenes N°6	El 13 de febrero de 1947, un año después de haber adquirido los capitales ferroviarios franceses, Perón estatizó también los de capital británico. Creó la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos como parte de un Sistema Integrado de Industrias y Comunicaciones que tuvo su auge hacia 1950 y estuvo orientado a ser un servicio público y sin fines de lucro. Fue así que luego de más de 60 años de dominio extranjero, la argentina pasó a tener el control de la herramienta de comunicación y fuente laboral más importante del país.	00.42.00
	PLACA 9	X	X	El cosechero	X	X	Los trabajadores por el tren	00.03.07
	Testimonio	Cap 4	4	x	Beatriz Belo - Ex Administrativ a ferroviaria - La Plata	x	"cuando mi papá trabaja a la noche..."	00.32.16
	Animación	Animación 2 / Música - track 1	x	efecto de tren	x	x	animación de tren no colorido	00.07.13
	Testimonio	Cap 4	4	x	Beatriz Belo - Ex Administrativ a ferroviaria - La Plata	x	"nos sentabamos a hablar con el..."	00.31.21
	Testimonio	Cap 4	5	x	Delia Barreiro - Ex encargada de Correo - Pininas	x	"buscaba la correspondencia a la noche con el farol..."	00.41.09
	INSERT	INSERTS	30	x	x	x	cartel de Verónica (unión entre los dos testimonios)	00.05.19
	Testimonio	Cap 4	1	x	J. Adolfo Reichenbach - Ex Dueño del cine - Verónica	x	"las películas que se exhibían ..."	00.15.10
	CLIP	CLIPS: CLIP 7 / Música - Track 3	X	Camino a la Paloma	X	Clip de imágenes N°7	FOTOS	00.04.18
	PLACA 10	X	X	Camino a la Paloma	X	X	Como parte de la política ferroviaria se crearon escuelas de aprendices y programas de capacitación para los trabajadores	00.09.00
	CLIP	CLIPS: CLIP 8 / Música - Track 3	X	Camino a la Paloma	X	Clip de imágenes N°8	foto-video	00.04.00
	PLACA 11	X	X	Camino a la Paloma	X	X	El objetivo era optimizar el trabajo y lograr el desarrollo de una tecnología nacional independiente.	00.09.00
	CLIP	CLIPS: CLIP 9 / Música - Track 3	X	Camino a la Paloma	X	Clip de imágenes N°9	FOTOS	00.03.20
	PLACA 12	X	X	Camino a la Paloma	X	X	La empresa estatal llegó a albergar a 220.000 trabajadores que desempeñaron sus funciones en talleres, estaciones, locomotoras y oficinas administrativas.	00.09.00
	Testimonio	Cap 4	2	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"cuando comenzó a trabajar"	00.36.18
Animación	Animación 2 / Música - track 1	x	efecto de tren	x	x	animación de tren no colorido	00.07.13	
Testimonio	Cap 4	3	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"yo empecé de...hace 32 años...se fueron casi todos ... no era joda esto"	01.00.32	

5	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 7 / Música - Track 4 / CLIPS - Clip 10	X	Zamba Soltera	X	Clip de imágenes N°10	El golpe de 1955 fue el motor de una serie de retrocesos en materia de derechos sociales e independencia económica nacional, que afectó de forma directa la existencia de Ferrocarriles Argentinos. Posteriormente en democracia, con Frondizi a la cabeza, empezó a hacerse tangible este retroceso, pasando del concepto de empresa estatal sin fines de lucro, al estudio de cada ramal en términos de rentabilidad económica sin tener en cuenta al ferrocarril como un servicio social y público.	00.34.00
	PLACA 13	X	X	Zamba Soltera	X	X	El cierre	00.04.16
	Testimonio	Cap 5	2	X	Delia Barreiro - Ex encargada de Correo - Pininas	X	"parecía imposible...hasta que no venía más la correspondencia por tren...."	00.15.17
	Testimonio	Cap 5	1	X	Héctor Gaeda - Ex Empleado de Crocemar - Pininas	X	"los que trabajaban en.." hasta "para el pueblo"	00.28.04
	Testimonio	Cap 6	6	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"nos comunicaron que a tal fecha...."	00.34.04
	CLIP	CLIPS: CLIP 10 / Música - Track 4	X	Zamba Soltera	X	X	FOTOS	00.14.16
	Testimonio	Cap 5	10	X	Carlos Gullo - Vecino de Gambier - La Plata	X	"el ferrocarril no da ganancia, en ninguna parte del mundo da ganancias..."	00.17.01
	Testimonio	Cap 5	12	X	Beatriz Belo - Ex Administrativa ferroviaria - La Plata	X	"la gente protestaba ya cuando se cerró el primer ramal..."	00.18.17
	Testimonio	Cap 5	14	X	Carlos Ezcurra - Ex Guarda - Brandsen	X	"la ruina del ferrocarril empezó con Frondizi..."	00.35.07
	Testimonio	Cap 6	13	X	Beatriz Belo - Ex Administrativa ferroviaria - La Plata	X	"El personal se quedó cuidando las estaciones como dos años..."	00.19.20
	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 8 / Música Track 4 / CLIPS - Clip 11	X	Zamba Soltera	X	Clip de imágenes N°11	La empresa fue sufriendo una fuerte desarticulación interna y la falta de inversión en producción afectó notablemente el mantenimiento de las líneas férreas. Se buscó persuadir a la opinión pública a favor del cierre de varios ramales argumentando el déficit ferroviario. Fue así que durante el gobierno de Frondizi se llegó al levantamiento de 4000 kilómetros de vías y al despido de 6000 trabajadores, dando inicio a la progresiva destrucción ferroviaria argentina.	00.32.14
	Testimonio	Cap 5	5	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"nosotros sabíamos que esto iba a pasar..." "esperábamos que llegara la hora no más viste"	00.18.09
	Testimonio	Cap 5	4	X	Jorge Dellagiacom - Ex Administrador ferroviario - Pininas	X	"la maniobra empezó..."	01.57.08
	CLIP	Música - Track 4 / CLIPS - Clip 12		Zamba Soltera		Clip de imágenes N°12		00.21.15
	Testimonio	Cap 5	8	X	Elio de María - Ex jefe de Extación - Verónica	X	"los que fuimos ferroviarios de ley.."	00.39.12
	Voz en off	VOCES EN OFF - TRACK 9 / Música - Track 4 / CLIPS - Clip 13	X	Zamba Soltera	X	Clip de imágenes N°13	Las consecutivas políticas destructivas se intensificaron a partir de la dictadura militar de 1976 y la ola de privatizaciones menemistas dejando alrededor de 1200 pueblos aislados y aproximadamente 130 mil trabajadores ferroviarios desempleados. Fue así como la herramienta que durante décadas fue sinónimo de progreso, desarrollo y unión nacional fue saqueada por intereses corporativos voraces que estratégicamente crearon las condiciones para su desmantelamiento, dejando trunca aquella argentina ferroviaria que alguna vez existió.	00.28.08

Cierre	PLACA 14	X	X	X	X	X	Por el grito de los pueblos que sufrieron este feróz squeo	00.08.00
	PLACA 15	X	X	X	X	X	Por la esperanza de volver a ver crecer a la Argentina a la vera del Ferrocarril	00.08.00
	PLACA 16	X	X	X	X	X	Dedicado a todos los Adultos Mayores del País. Rescatar sus historias ayudan a revalorizar su voz y lugar en la sociedad actual	00.10.00
	CLIP	Música - Track 5 / CLIPS - Clip 14	X	El tiempo está después	X	Clip de imágenes N°14	PROTAGONISTAS SALUDANDO	02.00.00
	Títulos	Música - Track 6 - FOTOS	X	Continua El tiempo está después // Solo quiero luz	X	X	títulos finales con fotos seleccionadas del proeso	03.21.04



Entrevistas

Nombre: Cristina Adrover

Profesión: Psicóloga Social, Educadora sexual, Profesora de Letras

1) ¿Cómo ve posicionado al adulto mayor dentro del sistema económico social actual?

El tema del envejecimiento poblacional es hoy uno de los más preocupantes de nuestro siglo, y la necesidad de dar respuesta a la problemática compleja que encierra, constituye sin dudas todo un desafío interdisciplinario. Ante esto pocos estados han asumido el envejecimiento de la población como un tema, que reclama estudios y sistematizaciones, paso previo para identificar las situaciones de pobreza y vulnerabilidad, para construir y diseñar políticas públicas apropiadas para los adultos mayores. Las personas mayores son cada vez más y tienen más necesidades que deben ser atendidas por las políticas sociales y sanitarias.

2) ¿Considera importante revalorizar su voz? ¿En qué sentidos?

Ahora se trabaja un poco más en el tema de escuchar la voz de los viejos. Se ha establecido el Día Contra el Maltrato a las Personas Mayores. El 1º de octubre es el Día del Adulto Mayor, y hay organizaciones sociales y organismos que trabajan en la temática.

Tiene que haber un cambio en las organizaciones que tienen que orientar sus actividades más a la defensa de sus derechos. Tienen que avanzar en la construcción de liderazgos más abiertos y democráticos, y hacer alianzas con otras organizaciones de la sociedad civil que estén dispuestas a acompañarlos. Hay que organizar acciones que no tengan que ver sólo con ocupar el tiempo libre. Una sociedad que cuida sus mayores será mejor para todos y todas.

3) ¿Qué opinión tiene respecto de las actividades que pretenden el “intercambio intergeneracional” como método para revalorizar la voz y el rol social de los adultos mayores? ¿Puede ser efectivo para acortar la brecha que separa a jóvenes de adultos?

Está bueno realizar actividades intergeneracionales pero es negativa esa especie de caricaturización del abuelito o la abuelita que a las personas mayores tampoco les gusta, porque el ser abuelos es un rol, como ser madre o padre. Es un rol que uno elige cumplir o no. Una mujer elige si será madre o no, y una persona mayor elige ser abuelo/a de sus nietos/as. La gente tiene que tratar a los adultos mayores por su nombre.

El otro prejuicio que existe es asociar vejez con discapacidad. El 80 por ciento de las personas mayores de 60 años puede realizar todas las actividades de la vida diaria sin ninguna ayuda. Hay que terminar con el clientelismo que genera “espacios” especiales para adultos mayores, cuando pueden utilizar los mismos espacios que todo el mundo, sin necesidad de grandes inversiones.

4) ¿Qué implica trabajar con adultos mayores? ¿Cuáles son los beneficios y las dificultades?

Como para cualquier trabajo, primero de todo hay que saber de qué se trata. No se puede improvisar, solo pueden hacerlo personas que estén entrenadas para la tarea. Nadie está obligado a realizar trabajos que no quiere hacer pero sí existe la obligación de no producir iatrogénica en cualquier trabajo que realicemos donde hay involucradas personas.

Para ampliar esta pregunta te remito a este enlace

<http://www.imsersomayores.csic.es/documentos/documentos/moya-reflexiones-01.pdf>

5) ¿Cómo definiría la identidad individual y la grupal/social? ¿Qué factores intervienen en la construcción de cada una de ellas?

¿Con cuántos años se es mayor? Se pueden considerar personas mayores a mujeres y hombres que tienen 60 años o más. Esta edad puede parecer joven en algunas regiones desarrolladas donde la mayoría de las personas de más de 60 años de edad goza de un nivel de vida positivo y de buena salud. Sin embargo, es probable que la edad de 60 años sea fiel reflejo de la vejez en los países en vías de desarrollo, donde las personas no disfrutaron en los primeros años de sus vidas de todas aquellas ventajas que llevan a una vejez saludable.

Además, la edad de 60 y más años se usa actualmente en todas las previsiones demográficas de las NN.UU. para describir las edades más avanzadas. Al mismo tiempo, es importante reconocer que la edad cronológica no siempre es el mejor indicador de los cambios que acompañan al envejecimiento. Las variaciones en el estado de salud de cada persona mayor de la misma edad pueden ser espectaculares. Los responsables políticos han de tener en cuenta estos factores a la hora de diseñar políticas destinadas a los sectores de población que ocupan las personas mayores.

6) ¿Cuáles piensa que son los factores determinantes en la identidad de los Adultos Mayores, como grupo social?

Existen varias teorías sociales sobre el envejecimiento. Algunos de los cambios psicosociales de esta etapa se relacionan con cambios en la función social, en el tiempo de reacción, en la forma de actuar, en la agudeza sensorial, en la inteligencia, en el aprendizaje, en la resolución de problemas, memoria, motivación, actitudes, intereses, valores, en el concepto de sí mismo y en la personalidad..

Las personas mayores son muy diferentes unas de otras, no se puede hablar del “colectivo personas mayores”. Por lo tanto, el eje de la política social debería estar basado en la realidad de las personas mayores que son pobres, las que no tienen vivienda y las dependientes.

El resto de las personas mayores simplemente envejecen y no necesitan una protección esencial, necesitan que se respeten sus derechos: decidir sobre su vidas, cómo quieren vivir, cómo quieren morir, qué quieren hacer con sus bienes.

7) Teniendo en cuenta que a partir del cierre del ferrocarril gran cantidad de pueblos quedaron incomunicados y abandonados ¿En qué sentido/s podría decirse que ello afectó la conformación de su identidad y sentimiento de pertenencia a una sociedad?

El ferrocarril era la principal fuente de empleo, de identidad y de orgullo de muchos de nuestros pueblos del interior. El paulatino cierre de muchos ramales fue vaciando de contenido la vida social de esos pueblos y sobre todo de

fuerza humana, de empuje. Más allá de que las instituciones siguieron funcionando, la desilusión por la falta de apoyo de los gobernantes y la pérdida de hijos del pueblo que partieron en busca de mejores oportunidades, dejaba la idea de la comunidad pujante como cosa del pasado. En los pueblos fueron quedando los viejos aislados no solo por falta de un transporte económico sino lejos de la familia que partía en búsqueda de oportunidades a las ciudades más grandes.

8) ¿Cómo definiría el concepto Memoria Social? ¿A través de qué caminos se puede acceder a la Memoria de un individuo, específicamente, del Adulto mayor?

El soporte fundamental del proceso dinámico de construcción de identidad es la memoria autobiográfica.

En el amplio espectro de la memoria como función psicológica, se diferencian el reconocimiento y la evocación; la memoria autobiográfica es una memoria de evocación y episódica, es el encadenamiento de recuerdos de hechos del pasado, con su contenido cognitivo y carga emocional.

La reminiscencia permite recordar pensando o relatando los hechos y experiencias del pasado, opera manteniendo la memoria colectiva, social, transmitiendo el pasado a las nuevas generaciones y buscando las raíces en las generaciones anteriores.

Pero, junto al recuerdo, otro elemento activo y constituyente de la memoria es el olvido, que inhibe aquellos recuerdos que son disfuncionales al sentido de identidad. Bajo el olvido caen tanto circunstancias personales, como hechos sociales que atentan contra la coherencia de la identidad personal y social.

La memoria autobiográfica se construye en torno a hitos, eventos de diferente naturaleza – afectivos, laborales, sociales, etc. -, que se van resignificando en los distintos momentos de la vida del sujeto.

Por lo tanto, los hechos históricos de la sociedad - es decir aquellos acontecimientos que determinan cambios profundos en las relaciones que se mantienen en la configuración social, o direccionan la evolución de la configuración social en un sentido determinado -son constitutivos de la

memoria autobiográfica tanto si son recordados como olvidados, y de la construcción y reconstrucción de la identidad.

La Argentina es una sociedad que ha tenido transformaciones bruscas y generalmente conflictivas (si la comparamos con sociedades más estabilizadas como las del primer mundo), y su historia es pródiga en hechos que marcan cambios en el estado, en los gobiernos, en la economía.

Algunos de esos hechos se los identifica con una fecha precisa: 17 de octubre de 1945; 24 de marzo de 1976; otros con un toponímico: Cordobazo, Trelew, Ezeiza, Malvinas; otros con el significado social del hecho: “la democracia”, “la hiper”, “el corralito”, la caída de De La Rúa”, etc.

En las provincias del Nordeste estos mismos hechos tienen una expresión particular, a la vez que se producen hechos locales como “Las ligas”, “Margarita Belén”, “las intervenciones”, “la época de Tato”, etc.

Así tenemos identidades sociales que tienen su correlato con grupos generacionales (los del '45, los de los '70) que, por lo general, coinciden en que durante su adolescencia y juventud vivieron y fueron influenciados por determinados hechos históricos.

Sin embargo, las generaciones sociales no se corresponden con grupos por edad cronológica, ya que las personas pueden reconocerse como parte de un movimiento, como integrante de una generación, mientras transitaban la madurez o eran niños cuando los hechos sociales que le dan significado a la generación se producían.

“Ser peronista de Perón” y celebrar el 17 de octubre son expresiones propias de quien ha vivido el surgimiento del movimiento peronista, alguien que hoy rondaría los 60 años; sin embargo son expresiones que podemos escucharlas enunciadas por jóvenes que no habían nacido en ese momento.

El género es, indiscutiblemente, una dimensión estrechamente ligada a la construcción de identidad y, por lo tanto, el proceso de la memoria autobiográfica estará en relación con los rasgos masculino y femenino, con la jerarquización de los hitos alrededor de los cuales se narra la propia historia.

Susana Murillo estudiando la subjetividad en la ciudad de Buenos Aires, dice: *“en nuestras entrevistas el concepto de tiempo histórico, lineal y separado del tiempo personal, sólo aparece en algunos sujetos. En la mayoría esa temporalidad está desestructurada. Ello aparece ligado a prácticas y*

trayectorias personales que pueden estar vinculadas a diversos factores: edad, ocupación- desocupación, participación en grupos religiosos, barriales, estudiantiles.(...) Entre los entrevistados, tenemos diversos tipos de construcciones discursivas en relación a los procesos y al tiempo históricos.”

Lo analiza desde este punto de vista: *“El diagrama de poder actual induce a la pérdida de todo anclaje, empuja a la caducidad de todos los sentidos de la memoria y el horizonte de expectativas se achica en función de la necesaria búsqueda de lo inmediato en relación a la sobrevivencia o al logro del éxito frente a los competidores; esto, por supuesto, no implica trayectorias similares para todos los niveles sociales. La pérdida de lugares de anclaje y de identidad narrativa hacen aparecer al mundo para muchos como ingobernable e ilegible.”* Esto hace suponer que:

- 1.- Existen diferencias en la construcción de la memoria autobiográfica entre varones y mujeres, estas últimas seleccionan preferentemente acontecimientos de naturaleza afectiva.
- 2.- Existen diferencias en la construcción de la memoria autobiográfica entre adultos jóvenes y adultos mayores; a mayor edad mayor selección de acontecimientos de la historia social.
- 3.- Las diferencias anteriores, entre géneros y generaciones, se diluye en los casos en que las personas tienen un involucramiento en grupos o movimientos sociales y políticos.

9) ¿Qué rol cumple en una sociedad la conservación de la Memoria Social?

La conservación de la memoria, la retransmisión de experiencias, la convivencia de generaciones, las ganas de cambiar el orden existente de las cosas, la búsqueda constante de la identidad y la comunicación deberían ser tareas comunitarias estimuladas por organizaciones. Gubernamentales y/u organizaciones de la sociedad civil para lograr prácticas más equitativas, más justas y más horizontales de participación social, donde cada quien ocupe un lugar protagónico, sean niños, adolescentes, adultos o viejos.

Entrevista a Aldana Ostolace Psicóloga, integrante del equipo de trabajo del Programa de Educación y Promoción de la Salud de los Adultos Mayores (PEPSANM) de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA).

1) ¿Qué implica trabajar con Adultos Mayores?

Bueno, es una pregunta amplia. Nosotros trabajamos con Adultos Mayores siempre teniendo como fundamento la educación, la educación entendida como educación permanente, como proceso continuo a lo largo de la vida desde un ámbito que es no formal, es decir, no hay evaluaciones formales que contemplen el acceso a este tipo de programas universitarios. La idea es que las personas que asistan al programa no lo hagan con el fin de educación solamente por acumular saberes o con un fin ocupacional o laboral, sino en lo que se hace mucho hincapié es en la singularidad de cada persona que accede al programa, en las intenciones y motivaciones particulares que tiene la persona que accede. Y eso es algo de lo que se evalúa a la hora de conformar el programa y de las actividades propuestas para este tipo de población que tiene características específicas. Por eso es fundamental tener en cuenta la flexibilidad en cuanto al marco formal en cuanto a la propuesta, esto se hace en conjunto, hay una ida y vuelta con los alumnos siempre, desde consultarles en relación a sus intereses. Y lo que se está trabajando en este momento, una de las patas que se está tratando de reforzar ahora en el programa es la salida a la comunidad con los alumnos porque el fundamento de los programas universitarios es en algún punto revalorizar la posición del adulto que por lo general siempre se relaciona a la vejez con la decrepitud y la pasividad. Y lo que se intenta es que a través de la educación esto tenga efectos en la calidad de vida y salud de las personas mayores, y creemos que un modo es posicionarse frente a la comunidad de modo activo, sino quedan como grupos de guetos que asisten a determinados cursos y esto queda ahí, siguen siendo excluidos si no hay intercambio no es el fin del programa...

2) ¿Cuándo comenzó el programa, cuáles son las actividades o talleres tienen?

El taller empezó en el 2006 con cinco talleres. Hoy tiene 38 talleres, y en ese momento había 230 inscriptos y hoy hay más de 12000, en cinco años. Los talleres son variados, desde el área artística, corporal, tecnológica. Desde taichí hasta literatura, sociología, pero ya te digo que la finalidad es que esto que ellos puedan aprender en los talleres no sea solamente para acumular conocimiento, a parte creemos que ellos ya vienen con conocimientos, son fuentes de saber, sino que esto pueda volcarse a la comunidad con determinadas actividades desde publicación de revistas, hay también un grupo de cuenteras que asisten a un comedor/fundación donde asisten a leer cuentos infantiles del taller de literatura, los talleres de computación fabrican libros para este tipo de organizaciones.

Y después las muestras que puedan realizarse siempre teniendo en cuenta que la idea es revalorizarlos, entonces estas cuestiones que se cuidan porque no es exponerlos al ridículo, a veces hay que cuidar estas cuestiones también, se intenta cuidarlos a ellos.

3) ¿Quiénes dan estos talleres?

Son docentes de diferentes áreas y la directora del programa, Lic. Raquel Castro, hace mucho hincapié en la capacitación de los docentes por esto que hablábamos: es un sector, una franja etaria que no es lo mismo trabajar con adolescentes o jóvenes, para el docente tampoco es sencillo, cambia la exigencia, son muy exigentes, son muy heterogéneos porque se trabaja con personas mayores de 55 años en adelante y quizá no es lo mismo una persona de 55 años que una de 80, 90, y asisten también personas de diferentes clases sociales, de todos los sectores, tenes la ama de casa y la médica jubilada, y esa es la idea también, entonces que el docente tenga las herramientas para trabajar con esas dificultades...no sé si dificultades sino con una población de estas características, con un alumno con estas características

4) Desde PEPSAM, ¿cuáles son las mejores técnicas para trabajar con Adultos Mayores?

Esto que te decía, tener en cuenta la capacitación docente, no perder de vista los objetivos del programa que tiene que ver con no solamente de que el fin sea la educación en si, porque o si no asistirían a una sociedad de fomento, hay que tener en cuenta que es un programa en una universidad y que el fin es que esto tenga un efecto en la comunidad, que ellos puedan reposicionarse en la comunidad, en la familia, en algunos casos suele estar debilitado, puede también posicionarse de otra manera...Y me parece un poco esto de apostar a lo intergeneracional, es algo que se tiene en cuenta a la hora de seleccionar los docentes; por lo general son docentes jóvenes y esto me parece que les da otro espacio a ellos, porque se le da lugar a participar en las clases considerando también que ellos pueden volcar sus saberes y que no es solamente es el docente el que viene a transmitir. Me parece que la transmisión es diferente porque es una educación no formal.

5) Qué implica acceder a la memoria del adulto mayor para trabajar sobre los acontecimientos de la historia? Desde la psicología, ¿qué factores entran en juego? ¿Qué importancia tiene dicha acción como herramienta para la construcción de un futuro?

Nosotros tenemos un taller específico de memoria con determinadas herramientas para el mejoramiento de la memoria. Igualmente, más allá de este taller, todas las actividades indirectamente están trabajando sobre memoria: el taller de psicología, literatura, con producciones escritas apelando a procesos históricos que tiene que ver con la singularidad de cada persona. Me parece que la memoria lo que permite es generar las cadenas de generaciones, la posibilidad de transmisión y esto hace que el adulto mayor sea portador de esta historia para los jóvenes y a su vez para ellos mismos les posibilita resignificar parte de su historia y de la comunidad y cultura que forman parte. Me parece que más de considerar la memoria como un proceso cognitivo, lo que le da la posibilidad este tipo de programas es la posibilidad de resignificar sus procesos históricos, individuales y colectivos.

6) ¿Cómo ve posicionado al adulto mayor dentro del sistema económico social?

Me parece que depende de caso a caso. Pero en general me parece que están desprotegidos en cuanto a políticas económicas, jubilatorias, por supuesto que esto toca directamente a la salud y a la educación. Por ejemplo, de estos programas, de todos los que hay en el país, son dos o tres los que no se financian, es decir, que se mantiene con la cuota de los alumnos. Entonces el acceso a la educación y salud se tendría que tener en cuenta, me parece que es un sector bastante vulnerable en estas cuestiones.

No hay marco legal que los ampare, nosotros estamos trabajando en un proyecto de investigación en conjunto con una cátedra de derecho en relación a los derechos de los adultos mayores y desde nuestro país no existen leyes específicas que contemplen este tipo de derechos.

7) ¿Y desde lo social? Ustedes vienen trabajando hace cinco años y buscan una reinserción en la sociedad...

Junín es una comunidad bastante chica y esto tiene un efecto a nivel social. A PEPSAM todo el mundo lo conoce, me parece que la idea de pertenecer a un programa de estas características y el hecho de asistir a la universidad a nivel comunitario tiene un efecto.

A fin de año en los actos de cierre se llena un teatro, se convoca a mucha gente, más allá del programa, y esto tiene que ver con que asiste el familiar y otros. Creo que genera un cambio en la comunidad en general, desde ese punto tiene un efecto social. Y desde ya que la intención es trabajar la revalorización, no desde lo peyorativo sino con calidad.

8) ¿Y la situación del adulto mayor en general desde lo social?

Me parece que es un sector de la sociedad, que por lo que a cada uno le despierta pensar en la vejez y el prejuicio que esto trae, hace que sea mucho más vulnerable. Insisto que tiene que ver con lo que a uno le representa la vejez, con la idea que uno tiene sobre la vejez. Una de las funciones del programa intentar que para los jóvenes algo de esto se vaya modificando, y esto va a tener un efecto en ellos porque si no se modifica el imaginario nuestro en relación a la vejez...y me parece que empezar a verlos desde otro

posicionamiento, esto va a tener un efecto social. Me parece que tiene que ver con una cuestión prejuiciosa de que si es viejo está incapacitado, ya no hay mucho para hacer, está muy ligado a las cuestiones enfermedad, a lo decrepito, y a veces es difícil a nivel social si no hay políticas que amparen estos programas se hace difícil que esto pueda modificarse. Porque incluso hasta ellos mismos son prejuiciosos, ellos mismos se discriminan por eso me parece que el cambio tiene que atravesar a todas las generaciones.

9) En general pensamos que la voz del adulto hoy en día esta desvalorizada y eso habría que cambiarlo porque todos vamos a llegar a ser adultos...

Me parece que es ese el tema. Uno llega a viejo de acuerdo a como haya transitado su vida, depende de la concepción que uno tenga de joven sobre ser viejo. Por eso digo que toca con cuestiones propias de cada uno y de la proyección que uno puede hacer sobre la vejez propia. Si bien es cierto que hay en determinados casos donde las cuestiones de la incapacidad y enfermedad se hacen presentes, no son condición de la vejez, no porque seas viejo vas a estar enfermo, y hoy se ve cada vez más que aunque seas joven también puedes estar enfermo...pero bueno me parece que esto tiene que ver con un fantasma que tiene que ver con la vejez y la idea de estos programas es ir también cambiándolo...

10) En relación al ferrocarril, ¿consideras que éste fue un elemento importante en la construcción de la identidad del adulto mayor?

En su momento formaba parte de un grupo identificador con todo lo que esto implica. Un grupo de pertenencia, empezaron a formarse los gremios, implicaba "formar parte de "...mi papá es ferroviario"... También preguntarnos qué pasa hoy con las identificaciones porque esto empieza a desaparecer, más allá del ferrocarril, pero estos grupos de identificación tan fuerte empiezan a desaparecer...y que me parece que ahí es donde otra vez aparecen estos programas como forma de resignificar estas experiencias y a la vez posibilitar nuevas posibilidades identificatorias porque es una etapa de la vida en donde si bien es cierto se trae un montón de identificaciones, algunas se comienzan a poner en tela de juicio... y me parece que el programa tiene también esta

función, de resignificar algunas de las identificaciones pasadas. Por eso me parece que sí, que el ferrocarril ha tenido mucho impacto para una sociedad que nosotros no vivimos pero creo que sigue muy presente.

11) En los pueblos que tocamos percibimos que para muchos el cierre del ferrocarril fue como una ida de una gran parte de sus vidas...algo muy profundo...

Es que lo que sostenía era un grupo de pertenencia e identificación que una vez que esto desaparece, más allá de la cuestión económica que ha sufrido un gran impacto, formaban un grupo de pertenencia muy fuerte. La universidad nuestra funciona en dos edificios ferroviarios y hace unos años se hizo una charla con una persona que ha trabajado mucho en la historia del ferrocarril y se convocó a mucha gente porque Junín ha sido muy importante por el ferrocarril. Y esta temática ha surgido varias veces en los talleres.

12) Si, ha sido muy importante. Al acercarnos a muchos adultos, al principio son reacios a las preguntas sobre el ferrocarril, después se abren un poco y entran de lleno en la temática...y algunos se enojan, otros se quiebran al recordar aquellas épocas...con una nostalgia del pueblo que no fue...

Me parece que en el caso de Uds. que trabajan con estos, la idea es de trabajar estas cuestiones para no quedar en la pérdida nostálgica...

Es la idea, reconstruir una historia por ellos que sea útil para los pueblos para poder transmitir a las otras generaciones...

13) ¿Qué diferencia ves en reconstruir la historia a través del relato cotidiano en comparación a un estudio historiográfico cuantitativo?

Lo que puede aportar desde las vivencias, desde de lo discursivo, me parece que no es lo que se refleja en los datos cuantitativos, ninguno excluye al otro, son en conjuntos, pero son cosas diferentes que se aportan. Pero la posibilidad del discurso da la posibilidad de registro que a los números se les escapa.

CUANDO BERISSO TENÍA TREN

Luis A. Guruciaga

El primer intento de establecer una línea férrea (se denominó "Tranvía a vapor), lo realizó la Sociedad Agustín Martín y Compañía en 1893. El permiso determinó un litigio de jurisdicciones entre el municipio y la Provincia. Finalmente se hace cargo este último y recién en 1896 lo autoriza. El objeto era transportar la conchilla desde las canteras de Los Talas hasta el puerto donde mediante su enlace con la línea allí establecida llegaría hasta Haedo para abastecer a las líneas férreas en construcción en el oeste y en las cuales se utilizaba como balasto y terraplenamiento de las vías. Las canteras eran propiedad de Nuñez, Castelli y Urdaniz. Este ramal fue tendido por la actual calle 164 (Trieste) y entre las condiciones de la concesión se establecía que la trocha, ancha, sería de 1.67 mts. Y además que los coches de pasajeros serían movidos por tracción a sangre y para las cargas se utilizarían máquinas a vapor. En ningún caso la velocidad debía exceder de diez kilómetros.

Se habían previsto tres estaciones: la de salida en el costado este del puerto, otra en Villa Banco Constructor y una tercera en el deslinde o final del recorrido en Los Talas. Pero el trazado elegido fue inconveniente por la naturaleza anegadiza del suelo y fue paralizado. Al año siguiente se constituye una nueva sociedad: Luis Urdaniz y Cía. Cuya primera medida es trasladar las vías a terrenos más altos, vale decir a lo que es hoy la Avda. Montevideo y que se presume dio lugar al actual trazado de la misma. La concesión o acuerdo que se firma el 16 de octubre de 1895, determinaba que la sociedad debía construir un camino paralelo, cosa que acepta. El camino debía tener 5 mts de ancho lo que significaba un fuerte gasto en el relleno. Demás se solicitaba que el tren en tramo inicial, hasta el saladero, debía ser cercado por un alambrado de 4 mts. y luego hasta el final del recorrido hasta Los Talas cercado con 6 hilos. A poco de haber empezado llega a la conclusión de que estas exigencias demandarán una fuerte inversión y para solventarla solicitan se les permita agregar al tren de carga un vagón de pasajeros. La petición es aceptada según consta en acta firmada el 24 de febrero de 1896. Luego en abril la Sociedad vuelve a solicitar un nuevo permiso, esta vez es para la colocación de tres cambios, más precisamente estaciones o ramales: uno de 150 mts. para comunicar al

Saladero de Juan Berisso; otro para los campos de Lisandro Núñez (en la zona de las cloacas (Avenida 66) y el otro para las canteras de Daneri y Castelli, que habría estado en la zona del actual Hogar de Ancianos (Ex -Estancia Castelli). Entre estos últimos sumarían otros 550 mts. Una estación anterior, denominada Los Talas, también se la conocía como Jorge Keen (esposo de la famosa soprano María Barrientos) cuya propiedad era vecina a esa estación y que también se la conocía como "Bagre Flaco". En este lugar existió un gran galpón y la estación. Cuando se levantó el ramal el galpón fue rematado y adquirido por Domingo Di Lorenzo que lo trasladó a su propiedad en la cercanía de la desembocadura de las cloacas, mientras que la estación se mantiene en pie en la actual propiedad de la familia Martins, al borde del canal Mena, construido varios años después.

El tren estaba sujeto a los reglamentos que determinaba la Ley de Ferrocarriles. Por esa razón cuando Luis Urdaniz y Cía deciden vender el ramal al Ferrocarril Sud, el entonces gobernador Bernardo de Irigoyen debía aprobar la transferencia y lo hace mediante un decreto fechado el 2 de Agosto de 1901.

No ha sido posible determinar la fecha exacta de cuando se produjo el levantamiento de este servicio. El hallazgo del expediente V 59 n° de Archivo 18088, por parte del Sr. Luis "Lucho" Castro, cuya copia nos ha sido gentilmente cedida, nos permite advertir que los vecinos habían elevado un petitorio firmado por 41 vecinos de Los Talas reclamando que no se concrete el levantamiento de este ramal. En el se menciona "hace cinco meses fuimos sorprendidos con la supresión por orden de Gobierno del ramal que une nuestra población Los Talas con el resto del ferrocarril que une con los mercados". La nota esta fechado el 22 de Junio de 1910, lo que significaría que la cancelación de este servicio ocurrió en Enero de 1910. El petitorio no tuvo respuesta y tampoco se reiteró la protesta. El estado vendió las vías a la firma Volpi y Cía. Y el 6 de septiembre de 1911 archivó el expediente.

1) ¿Qué importancia crees que tiene en la formación de los jóvenes la voz del adulto mayor?

0.02.02

Me parece que uno puede pensar que hay una integración comunitaria que se genera entre las generaciones y que en alguna medida lo realizado por una generación vale para la otra y la transmisión directa, la continuidad, me parece que son forjadores de identidad comunitaria y de identidad nacional de digo, un montón de elementos que hacen a esta continuidad entre los que se van y los que se vienen o entre gente que vivió distintos momentos.

0.02.34

También uno puede pensar que procesos nacionales que tuvimos ya sean positivos o negativos a veces la transmisión directa de que significó no se, la dictadura, uno puede leerla en los libros pero también puede ser relatada y el relato directo tiene una contundencia distinta que el relato que pueden hacer en un libro de historia donde uno lo veo como alejado y como perdido.

0.03.04

De hecho bueno, la experiencia propia de cada uno de nosotros con nuestros abuelos de haber recibido historias de otro tiempo, por un lado nos proyecta y nos prolonga nuestra propia historia personal permitiéndonos pensarnos en una dimensión mucho más amplia,

0.03.20

De hecho hay investigaciones que demuestran que la gente que tuvo una crianza más directa con abuelos tiene una perspectiva de si mismo mucho mas larga históricamente, y que me parece que en este sentido todo lo que sea transmisión intergeneracional tiene este punto a favor, lo cual no significa que sea la única forma de transmisión pero me parece que es una transmisión importante.

00.03.42

Y que por otro lado solidifica porque es como decir bueno, como un aspecto de la realidad mas como este donde se tiene a sobrevaluar lo novedoso, que bueno (INTERRUPCION)

00.05.00

(...) en alguna medida en esta cultura en que se le da tanta importancia a lo novedoso a lo distinto, a lo actual digamos no, con esta impronta que tiene la tecnología y todo lo que parece moderno donde tanto los jóvenes como los adultos y especialmente los viejos sienten que hay algo que es inmensamente mejor, especialmente ligado a la tecnología,

00.05.28

Y que me parece que la posibilidad de poder cotejar imágenes de pasado con el presente nos permite bajar un poco la ilusión de perfección o de que todo va para un rumbo mejor, y por otra parte nos permite construir un proyecto de comunidad, de país, aunando criterios, pensando en momentos que fueron mejores, peores, que es lo mejor, que es lo peor, en qué medida las cosas a veces pueden ir para peor no como lo tuvimos tantas veces en este país,

0.06.02

Bueno un poco el proyecto de ustedes en donde relevan la importancia del ferrocarril y como muchas veces se dejo caer en esto del “vía que no da dinero, vía que cae” digo todas estas cuestiones donde este país tiene distintos medios suicidas a veces y donde a veces poder pensarnos cómo fueron otros momentos y cuales fueron proyectos, bueno ayuda a pensar un proyecto de país o de comunidad o de nación.

2) ¿Es importante revalorizar la voz del adulto?

0.06.51

Si, la voz del adulto se compone de las vivencias pasadas y las actuales que en realidad hoy lo que intenta es que no sólo sea una voz del pasado, sino una voz del presente y que tenga futuro pero en realidad la digo el poder aprovechar esa voz del pasado es un rinde a la comunidad y le rinde a la persona mayor

0.07.15

Hay una noción que se llama reminiscencia y esta tiene múltiples funciones, una de ellas es mejorar la autoestima, es decir en momentos en los cuales el sujeto pierde lugares de enganche con la realidad, de actividades que le resultaran relevantes, de repente la memoria puede ser una función para reconectarse con lo que fue , con lo positivo, con lo que fue su vida y poder

integrarla en un momento en que quizás sus actividades pueden no ser tan relevantes para ciertos esquemas ideales del sujeto,

0.08.00

Entonces que el sujeto pueda sentir que es escuchado, que es valorado lo que dice, que el aporte de su historia no es un aporte que esta de más o repetido sino algo que vuelve a ser novedoso, me parece que esto mejora su autoestima, entonces tiene una función la reminiscencia que tiene que ver con la autoestima directamente y tiene una función social, que tiene que ver con recatar los hechos del pasado, darles un lugar y conectarlos con el presente

0.08.34

Me parece que es lo interesante de la historia de vida, que hoy de hecho se ha convertido en una herramienta tanto para la psicología como para la sociología y la historia es decir, la historia de vida se convirtió en un modo de indagar al sujeto que tiene repercusiones en la clínica y de hecho hay, la historia de vida tiene una función terapéutica, el hecho de poder contar y contarse a si mismo es poner en orden, es poder evaluar, dar un sentido nuevo y lo que pensamos desde la psicología es que cada momento en el que uno reevalúa su vida no es mas de lo mismo sino que cada vez uno inventa algo nuevo, en realidad cada reedición histórica es volver a contarnos una historia en la cual particularmente cuando hay otro interesado esta historia tiene otro valor para uno y tiene otro sentido como historia,

0.09.30

No es lo mismo contarte una historia donde parece que todo fuese historia repetida, que contarle a alguien que se interesa por eso y que en su indagación hace que uno recupere una parte de uno que no tenía en cuenta, es decir, hoy las nociones de identidad no son tan cerradas como en algún momento se pensaba que era la personalidad, donde uno se constituía y creía en un individuo mucho mas centrado y organizado.

0.10.09

Hoy las nociones de identidad integran no solo al sujeto sino que integran al sujeto con su comunidad, con su realidad y pensar en que un sujeto puede mejorar con otro es una alternativa, no solamente por la vía de la psicoterapia sino por la vida de establecer lazos comunicantes con otros que revaliden o que resignifiquen de otras maneras.

0.10.34

Por otro lado como decíamos el tema de la sociología y de la historia han tomado la historia de vida como un modo de indagar la realidad, hay países nórdicos donde se están haciendo muchas investigaciones a través de historias de vida porque en realidad es la historia de los microacontecimientos, no se si existe la palabra microacontecimientos pero es la microhistoria, es decir, la historia contada por sujetos que vivieron y que nos contaron lo que ningún historiador nos puede contar, entonces me parece que tiene un doble valor en este sentido todo lo que tiene que ver con el relato.

3) ¿Que porcentaje de veracidad existe en lo que el adulto mayor cuenta?

0.12.14

En realidad toda la historia que uno podría decir que no esta documentada es una historia que tiene algo de sanateo y tiene algo de ficción, yo creo que el termino es ficción que se usa tanto en historia como en psicología, cualquier relato de nosotros mismos es ficcional, en realidad recurrimos a una cierta estructura del relato que hace que lo conduzcamos de maneras bastante abiertas y por eso es que el relato puede llegar a ser terapéutico, justamente porque lo revisamos, lo repensamos y nos permite dar cuenta de elementos que antes no estaban,

0.12.51

Lo cual no significa que sea una mentira digamos, que lo que sabemos es que toda la historia, y en esto compartimos las mismas dudas historiadores y psicólogos, lo que ponemos en juego es que bueno, siempre hay una duda sobre la verosimilitud, por eso hoy se trabaja mas con lo verosímil, lo que parezca verdadero y obviamente después la tarea es cotejar y comparar y digo, hay una serie de estudios históricos que no es que toman la palabra de lo que dice la gente como si fuese el único factor de verdad, bueno después se coteja, se compara, se ve, se construyen los hechos históricos pero me parece que en principio se puede decir que gran parte de lo que se dice , eh digo, hay hechos que quizás son ciertos y sobre lo cual se monta una estructura de relato que puede ser más ficcional pero tenemos una base que es cierta y seguramente cualquiera que empiece a indagar va a descubrir que hay hechos que se empiezan a repetir y hay hechos que son rumores y la psicología del rumor

digo son cuestiones que siempre estuvieron y no por eso vamos a desestimar la palabra humana,

0.14.12

Pero que el viejo "sanatee" porque es viejo es una mentira, es decir, no sanatea más que el adulto en realidad. Estas son acusaciones a veces prejuiciosas porque el viejo tiene alzhéimer o el viejo tiene algún problema cognitivo cosa que la mayoría de los viejos no lo es y si alguien lo tiene se va a dar cuenta enseguida y de hecho muchas veces gente que tiene problemas de memoria sin ser un alzhéimer avanzado o algo por el estilo nos puede contar hechos del pasado sin que sean erróneos, porque muchas veces los primeros fallos de la memoria tienen que ver con la memoria mas inmediata la mas cercana y no con la memoria pasada,

0.14.56

Pero bueno, me parece que si se puede indagar a través de esto y de hecho hay cualquier cantidad de historias, que se yo las historias de la vida privada, más allá de que no es que se caracterizan por el relato de la propia gente, en realidad si tiene que ver, así como se estudia historia a través de los relatos novelísticas y de novelas, de la literatura digo todo esto compone lecturas y miradas acerca de la historia.

0.15.47

A mi me parece que la memoria funciona como un cohesionador social, es decir el hecho de, por ejemplo, hay ciertos grupos étnicos, como el caso de los judíos, yo soy judío y conozco mas el caso, digo donde es muy fuerte la presencia de los abuelos para enmarcar la identidad

0.16.09

¿Por que? Porque en realidad hay casi como una construcción de mirar al pasado para cifrarnos nosotros, de un lazo con el pasado, de un lazo con la historia del pueblo, digo el judío ha hecho de esto una característica muy fuerte por el hecho de haber vivido en la diáspora y por el hecho de haber tenido que mantener la identidad con mucha vehemencia

0.16.33

Pero en alguna medida lo vemos en todos, cuando tenemos que representarnos que significa ser argentinos, porque digo muchas veces miramos para atrás para ver qué significaba el barrio qué significaba nuestra

ciudad, digo la historia nos vertebra, nos vertebra como comunidades, entonces me parece que cuando muchas veces hay factores de lo que se llaman “patologías comunitarias ” o donde uno ve que hay muchas drogas.. Uno de los intentos es tratar de vertebrar nuevamente la comunidad en base a una historia que le de sentido,

0.17.09

Sentido significa significado y curso, rumbo. Pero no hay sentido si no hay una historia de la cual abrevamos, digo, también esto es una ficción, claramente una ficción, hasta una narrativa acerca de lo que somos, cuando nosotros ahora que estamos con los doscientos, el bicentenario, en realidad bueno, construimos una narrativa con Belgrano y San Martín y dejamos de lado a otros que fueron unos chorros y construimos el relato en base a lo que queremos un relato ideal sobre el cual nosotros necesitamos aferrarnos y bueno en esto siempre hay una reconstrucción del pasado es como que no hay identidad si no hay algún lazo con el pasado, entonces puede ser el pasado de Belgrano, San Martín o puede ser el pasado de nuestro abuelos.

0.17.59

Fijate la gente que fue adoptada como necesita inventarse un pasado y necesita reencontrarse a veces con alguien que simplemente dono semen, lo cual es una locura a veces, y bueno, es una locura que el derecho le de lugar a aquella persona que busque aquel que fue dador de semen que capaz que no tiene ni idea de nada y bueno, pero bueno, emerge como una necesidad legitima de la gente, legitima a nivel psicológica de bueno “necesito agarrarme de un pasado” y bueno en este sentido hay una función que no se si es la que mas le conviene a los viejos.

0.18.32

Hay una historiadora americana, eisemberg, que cuando hace la historia del pueblo judío en relación a la vejez dice que el pueblo judío le dio un rol conservador a los viejos ¿por que? Porque en realidad son los encargados de velar por la continuidad del pueblo, lo cual hace que tengan que andar dando lazos de continuidad.

0.18.54

Yo creo que el viejo puede tener este lugar y puede tener muchos otros lugares, digo esta bárbaro que el viejo hoy este con Internet, que este bailando,

viajando, haciendo un montón de cosas que tradicionalmente eran de jóvenes y que no estén solamente preocupados por velar por ese lazo intergeneracional, pero me parece que hay algo en el dispositivo cultural por lo menos de occidente que lleva a que los viejos tengan estos roles por el lugar que tuvieron en la descendencia, por el hecho de algo que se llama generatividad,

0.19.26

la generatividad que es un concepto de Ericson que dice que en algún momento de la mediana edad aparece un sentido de cuidado de las nuevas generaciones y de un darle a las nuevas generaciones algo eh digo, en la mediana edad se da con los hijos pero después se da la transmisión o trascendencia, es decir como el sujeto a través del legado que le deja a su comunidad, trasciende, entonces vemos que mucha gente que hace tareas comunitarias en realidad no solamente le esta haciendo un favor al otro sino a si mismo

0.20.07

¿Por que? Porque en realidad si hay algo insoportable para el ser humano es su finitud, sentir que se va a morir y que nadie lo va a recordar, entonces el hecho de concatenarse al otro a través del recuerdo es una función legitima o a través de un ser comunitarios, los estoicos decían de ser parte de la naturaleza, y los romanos decían que bueno que uno moría realmente cuando nadie se acordaba de uno, es decir,

0.20.34

el entramado del sujeto no es lo mismo que el individuo como sujeto de carne y hueso sino que e sujeto a veces es una ficción que trasciende, que esta entre el sujeto y el otro no entonces de repente yo me siento parte de una comunidad, voy a jugar a la cancha y me siento parte de mi equipo, todas estas identidades tan fluctuantes hacen que en determinados momentos de a vida donde uno siente que ya tu cuerpo no te da como antes o que estas mas cerca de la muerte también haya un cierto deseo de continuidad en los otros a través de dejarle algo, un recuerdo y en este sentido el contar también puede tener que ver con dejar algo valioso al otro.

0.24.00

Me parece que es importante que aparezcan los viejos en escena, si hubo algo que se genero en los últimos tiempos, pero muy en los últimos tiempos, perdón,

en los largos últimos tiempos hay estudios de los años 50 que muestran que los viejos no tienen lugar en la televisión, o en los medios,

0.24.23

Todo esto empieza a generar la sensación de que hay una existencia inexistente, es decir, todos saben que hay viejos pero en los lugares donde uno tiene que verlos no los ve no son los actores mas clásicos, y en esto hay estudios a lo loco que no solo te demuestran como no solo desaparecieron de los medios sino que desaparecieron de los libros de primaria, los roles cada vez mas distantes...

0.25.04

Y creo que lo que están haciendo se enmarca dentro de una tendencia a que reaparezcan los viejos y de hecho uno esta viendo que reaparecen..

0.25.40

Si hubo algo que quebró la revolución de los jóvenes en los años 60 es que los viejos puedan ser transmisores de algo, en realidad digo, con todo lo positivo que tuvo la revolución de los jóvenes en alguna medida quebró una cierta tradición, es decir, que había un saber que se podía transmitir entre las generaciones, fue una generación que se pensó como transformando la humanidad y en esto hizo un montón de transformaciones, hoy podemos decir que mas allá de que estuvo bárbaro muchas revoluciones, sexual, de la mujer , de las minorías.

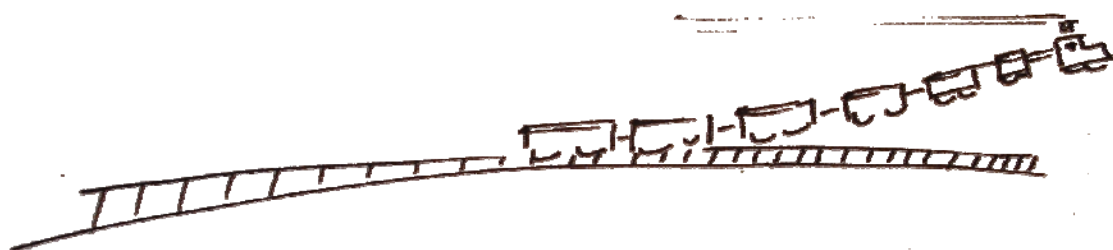
0.26.24

En realidad podemos volver a entramarnos nuevamente entre las generaciones y que además si hay un cambio positivo de esta generación es pensar que los viejos no son lo antiguo, los ciegos pueden ser lo nuevo más allá de tener un saber sobre lo antiguo o sobre el pasado. En realidad los viejos no son solamente este papel conservador, más allá de que puedan tener una lectura mucho más amplia del pasado.

0.32.50

Imágenes de relleno.

0.34.22



Fichas bibliográficas

“DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global”. Mario Carretero. Ed. Paidós SAICF. Defensa 599, Buenos Aires. 1º Edición. 2007

1. DATOS DE INTERÉS E IDEAS PRINCIPALES

Tipos de representaciones del pasado

El autor afirma que existen tres tipos de representaciones del pasado, que se diferencian a partir de la experiencia: social, del individuo y de las instituciones y ponen de manifiesto tres formas diferentes de entender y crear la historia.

Por una parte, el registro de la historia que aparece en la escuela. Por otra parte, el de la historia cotidiana, como elemento de una memoria colectiva (...). Por último, existe la historia académica o historiografía, que cultivan los historiadores y científicos sociales, de acuerdo con la lógica disciplinaria de un saber instituido (...). [Cap.: 1, P. 36]

Enseñanza de la historia en la escuela

Carretero analiza la construcción de la enseñanza escolar a partir de la elaboración de relatos que justifican ciertas necesidades del poder, a la vez que pone de manifiesto la duda sobre la veracidad de la historia “oficial” sobre determinados acontecimientos.

La memoria colectiva suele estar repleta de héroes, mitos y ritos que dan forma a sus contenidos y, por ende, posee también una alta dosis de directivas éticas y prescripciones morales. [Cap.: 1, P. 39]

Por otra parte, en el prólogo a este libro, José Álvarez Junco menciona que la construcción de la “historia” en la escuela pretende la creación de una Identidad colectiva.

Lo que se enseña en la escuela bajo el nombre de “historia” es un relato construido dentro del paradigma romántico, en el que domina la dimensión afectiva. Su finalidad es construir una identidad colectiva estable, crear un espacio de pertenencia sólido en el que los futuros ciudadanos se sientan acogidos y reconfortados. (Prólogo, P. 11)

Los “documentos de identidad”

Según el autor, surgen a partir de la producción del Estado de héroes, personajes históricos y rituales patrióticos, con el fin de trazar una línea divisoria entre un “nosotros” y un “los otros”.

No nos engañemos: la imagen que tenemos de otros pueblos, y hasta de nosotros mismos, está asociada a la historia tal como se nos contó cuando éramos niños. Ella deja su huella en nosotros para toda la existencia.⁴²

La construcción del pasado

El autor realiza una vinculación entre el proceso de construcción de la historia y la gestión a favor de la construcción de una memoria colectiva.

“Precisamente porque la construcción de imágenes del pasado es tan importante en la formación de los imaginarios imperantes en una sociedad, es que la historia está presente, o bien de modo explícito o bien brillando por su ausencia. Sin embargo, existen diferencias significativas entre aquellos casos en los cuales la historia legitima el presente como una fuerza positiva y consciente, y aquellos en los que lo hace como una suerte de testafarro, porque toda vuelta al ayer conlleva la amenaza de no poder regresar.” [Cap.: 1, P. 58]

⁴² Ferro, M. (1981, p. 9 de la trad. cast.): *comment on raconte l’Histoire aux enfants à travers le monde entier*, París, Payot (ed. Francesa actualizada:2004). [Ed. Cast.: *Cómo se cuenta la historia a los niños del mundo entero*, Buenos Aires FCE, 1993.]

Reconstrucción de la Identidad

Carretero plantea que a partir de la construcción de otros relatos, diferentes (contrarios) al del oficialismo se puede generar el rescate de la identidad de los pueblos, que había sido aplacada y olvidada por largos períodos de tiempo.

(...) implica un compromiso y un riesgo mayores, porque consiste en reconstruir la identidad en una clave que se oponga radicalmente (pero no reactivamente) a la del oficialismo y sus tradiciones, de acuerdo con nuevos objetivos y desde la perspectiva de otros sujetos históricos, tal como lo hacen algunos movimientos indigenistas invocando la identidad de la llamada Latinoamérica profunda. [Cap.: 2, P.166]

Los usos de la Historia

El autor menciona tres tipos diferentes de usos de la historia (cotidiano - o popular-), escolar e historiográfico, señalando la importancia de tener en cuenta los ámbitos de aprendizaje que están fuera del escolar, dado que éste se encuentra colmado de principios morales que lo atraviesan (impuestos por el poder), para la construcción de dichos usos.

La complejidad que caracteriza los procesos de construcción de las representaciones del pasado nos introduce en el problema del uso de la historia – público, político, popular y popularizado – y a entenderla no sólo como una disciplina, sino también como un tipo particular de gestión a favor de una memoria colectiva instituida e instituyente. [Cap.: 1, P. 71]

2. EJE CONCEPTUAL CENTRAL

(...) la necesidad de “hacer historia” es parte de la construcción cognitiva humana. El hombre “se” construye reflexivamente mediante el lenguaje, creando narrativamente identidades que duran y se proyectan en el tiempo. Dicho en pocas palabras: “el acto mismo de contarse constituiría una

manera básica de hacerse⁴³. [Cap.: 2, P. 171] (...) este “historiar” no se realiza siempre en las mismas condiciones ni con las mismas intenciones, aun cuando ancle en una misma disposición psicológica. [Cap.: 2, P. 171]

(..) **la historia y la memoria son dos herramientas culturales diferentes**, aunque tanto su origen como su viabilidad – incluso su eficacia – se vinculen a la misma necesidad profundamente humana de “contarse”. [Cap.: 2, P. 171]

(...) la historiografía data del clasicismo tardío y se refiere a un modo particular de organizar narrativamente el pasado. Es una herramienta que se autoinstituye dentro del pensamiento científico social, casi podemos decir que contra la memoria oral y la transmisión intencional de narraciones comunes, formulando originalmente un distanciamiento intencional respecto de estas prácticas, con pretensiones explícitas de objetividad y verdad. [Cap.: 2, P. 172]

En suma, la historiografía se constituye en sus comienzos idealmente como posibilidad de ofrecer el registro de una historia objetiva – por eso, también, necesariamente única – y en esa consigna se fundamentan tanto su carácter moral como su poder de legitimación. A diferencia de ella, **la memoria colectiva interpela a los grupos en tanto identidades protagónicas de la historia, como los auténticos sujetos y asume su voz como parte de una misión**. En este sentido suelen contraponerse la historiografía y la memoria colectiva, en el sentido de que allí donde la primera exige distanciamiento, objetividad, reflexividad y multiperspectiva, la segunda contiene identificación, subjetividad, falta de autoconciencia y uniperspectiva. [Cap.: 2, P. 173]

(...) en la crisis global del proyecto histórico, **son las memorias (con minúscula y plural) las que hacen su entrada; entran en el punto en que “se acaba” la razón positiva y en que “se descompone” la Historia (con mayúscula y singular)**. [Cap.: 2, P.175]

en suma, aunque plantear el problema de los usos de la historia implica en principio suponer un objeto ciertamente neutral que puede ser usado para el bien o para el mal (recibir un uso correcto o incorrecto), significa sobre todo **confrontar la construcción de la historia con la de las diferentes memorias**. [Cap.: 2, P.178]

⁴³ Rivière, A. (2000, p. 216): “Envejecimiento del presente y dramatización del pasado: una aproximación a las síntesis históricas de las comunidades autónomas españolas (1975-1995)”, en J.S. Pérez Garzón; E. Manzano; R. López Facal y A. Rivière, *La gestión de la memoria*, Barcelona, Crítica.

3. DATOS DE CONTEXTO

“DOCUMENTOS DE IDENTIDAD. La construcción de la memoria histórica en un mundo global” de Mario Carretero, fue publicado en el año 2007, por lo que el autor contó con la posibilidad de generar un análisis desde los conceptos de globalidad del mundo a la vez que con un criterio revisionista de los factores que componen y compusieron la Historia a lo largo del tiempo.

Teniendo en cuenta que la construcción de la memoria histórica y la identidad nacional se presentan como un problema inquietante en las sociedades actuales, Carretero analizó de qué forma la construcción de la memoria colectiva desempeñó un papel fundamental en la historia escolar, en la medida en que sembró sus contenidos justamente durante la infancia y la adolescencia que son los períodos críticos en los que la identidad cobra verdadero arraigo.

El autor confrontó aquí la construcción de la Historia (oficial, entendida comúnmente como la representación de la Verdad) con las diferentes memorias, que implican una comprensión menos abarcativa de los hechos del pasado pero a la vez más específica y representativa de las identidades de los pueblos.

4. DATOS DEL AUTOR

Mario Carretero. Catedrático de la Universidad Autónoma de Madrid (de cuya Facultad de Psicología fue Decano) e Investigador de la FLACSO (Argentina). Realizó su formación doctoral en España y postdoctoral en Canadá y Estados Unidos, en cuyas universidades ha sido profesor invitado, así como en otras universidades europeas y latinoamericanas. Especialista en el estudio del desarrollo cognitivo y su relación con la educación, ha realizado una contribución señalada a la comprensión y enseñanza de las Ciencias Sociales, sobre lo que ha investigado y publicado extensamente en los últimos veinte años, tanto en lengua española como en inglés. Algunas de sus obras han sido también traducidas al portugués en Brasil.

“La cultura como identidad y la identidad como cultura”

Gilberto Giménez - Instituto de investigaciones sociales de la UNAM

Este fichado tiene citas textuales que corresponden al punto 2 de los 4 a tener en cuenta para fichar, es decir:

- **Ideas fuerza del autor. Conceptos claves**

Cáp. 2- Breve incursión en el territorio de la cultura

Hoja 2

Párrafo 1

“...los conceptos de identidad y de cultura son inseparables, por la sencilla razón de que el primero se construye a partir de materiales culturales.”

Hoja 1

Párrafo 3

“...muchos de estos significados compartidos pueden revestir también una gran fuerza motivacional y emotiva (como suele ocurrir en el campo religioso, por ejemplo). Además, frecuentemente tienden a desbordar un contexto”

Hoja 3

Párrafo 5

“...lo importante aquí, como ya señalamos, es tener en cuenta que no todos los repertorios de significados son culturales, sino sólo aquellos que son compartidos y relativamente duraderos.”

Cáp. 3- La cultura como operadora de diferenciación

Página 5

Párrafo 1

“...las identidades se construyen precisamente a partir de la apropiación, por parte de los actores sociales, de determinados repertorios culturales considerados simultáneamente como diferenciadores (hacia afuera) y definidores de la propia unidad y especificidad (hacia adentro). Es decir, la identidad no es más que la cultura interiorizada por los sujetos”

“...identidad representa el conjunto de los rasgos compartidos dentro de un grupo y presumiblemente no compartidos fuera del mismo.”

Cáp. 4- La identidad como atributo relacional de los actores sociales

Página 7

Párrafo 6

“...no puede existir “acciones con sentido” sin actores, y la identidad constituye precisamente uno de los parámetros que definen a estos últimos.”

Cáp. 5 -Identities individuales

Página 10

Párrafo 5

“...que la identidad del individuo no es simplemente numérica, sino también una identidad cualitativa que se forma, se mantiene y se manifiesta en y por los procesos de interacción y comunicación social (Habermas, 1987: Vol. II: 145)”

Cáp. 6- Identidades colectivas

Página 15

Párrafo 4

“¿Y en qué se parecen las identidades colectivas y las individuales? [...]“la capacidad de diferenciarse de su entorno, de definir sus propios límites, de situarse en el interior de un campo y de mantener en el tiempo el sentido de tal diferencia y delimitación, es decir, de tener una ‘duración’ temporal” (Sciolla, 1983: 14).”

Página 16

Párrafo 11

“...la identidad colectiva comporta una tensión irresuelta e irresoluble entre la definición que un movimiento ofrece de sí mismo y el reconocimiento otorgado al mismo por el resto de la sociedad. El conflicto sería el ejemplo extremo de esta discrepancia y de las tensiones que genera.”

Cáp. 8 - El debate sobre el multiculturalismo en Europa

Página 21

Párrafo 5

“La idea que subyace en el multiculturalismo es la necesidad de reconocer las diferencias y las identidades culturales. Es la primera expresión del pluralismo cultural que promueve la no discriminación por razones de raza o de la diferencia cultural, así como el derecho a ello.”

Página 21

Párrafo7

“En esta perspectiva suele distinguirse entre multiculturalismo como concepto descriptivo, como concepto normativo y como concepto político-programático.”

Página 21

Párrafo8

“En cuanto concepto descriptivo denota una situación de hecho que caracteriza a las sociedades contemporáneas: la presencia en un mismo espacio de soberanía de diferentes identidades culturales.”

Página 21

Párrafo 9

“En cuanto concepto normativo [...] es moralmente deseable que las sociedades sean multiculturales”

Página 22

Párrafo 10

“La versión radical [...] otorga a toda comunidad cultural que vive en el seno de una sociedad democrática, un derecho ilimitado a conservar y practicar sus creencias y costumbres, independientemente de su conformidad o no conformidad con los valores y principios morales y jurídicos que rigen en la sociedad de acogida.”

Página 22

Párrafo 13

“En cuanto concepto político programático, el multiculturalismo es un modelo de política pública y una propuesta de organización social inspirada en las versiones más moderadas del mismo. Desde esta óptica se presenta como la expresión de un proyecto político basado en la valoración positiva de la diversidad cultural.”

“La cultura como identidad y la identidad como cultura”

Gilberto Giménez - Instituto de investigaciones sociales de la UNAM

Este fichado tiene citas textuales que corresponden al punto 3 de los 4 a tener en cuenta para fichar, es decir:

- **Citas Textuales que ayuden a clarificar párrafos muy conceptuales y unir los mismos.**

Cap.1-Cultura e identidad: una pareja conceptual indisociable

Página 1

Párrafo 4

“...los conceptos de cultura e identidad son conceptos estrechamente interrelacionados e indisociables en sociología y antropología. En efecto, nuestra identidad sólo puede consistir en la apropiación distintiva de ciertos repertorios culturales que se encuentran en nuestro entorno social, en nuestro grupo o en nuestra sociedad. Lo cual resulta más claro todavía si se considera que la primera función de la identidad es marcar fronteras entre un nosotros y los “otros”, y no se ve de qué otra manera podríamos diferenciarnos de los demás si no es a través de una constelación de rasgos culturales distintivos. Por eso suelo repetir siempre que la identidad no es más que el lado subjetivo (o, mejor, intersubjetivo) de la cultura, la cultura interiorizada en forma específica, distintiva y contrastiva por los actores sociales en relación con otros actores.”

Cáp. 2- Breve incursión en el territorio de la cultura

Página 2

Párrafo 1

“Vale la pena recordar el primer capítulo del libro de Clifford Geertz La interpretación de las culturas (1992), donde afirma, citando a Max Weber, que la cultura se presenta como una “telaraña de significados” que nosotros

mismos hemos tejido a nuestro alrededor y dentro de la cual quedamos ineluctablemente atrapados (p. 20).”

Página 3

Párrafo 4

“...la cultura no debe entenderse nunca como un repertorio homogéneo, estático e inmodificable de significados. Por el contrario, puede tener a la vez “zonas de estabilidad y persistencia” y “zonas de movilidad” y cambio.”

Página 5

Párrafo 10

“...la cultura es la organización social del sentido, interiorizado de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivado en “formas simbólicas”, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados”

Cáp. 4- La identidad como atributo relacional de los actores sociales

Página 7

Párrafo 5

“...la identidad se predica en sentido propio solamente de los sujetos individuales dotados de conciencia, memoria y psicología propias, y sólo por analogía de los actores colectivos.”

Cáp. 5 -Identities individuales

Página 9

Párrafo 1

“...la identidad es siempre la identidad de determinados actores sociales que en sentido propio sólo son los actores individuales, ya que estos últimos son los únicos que poseen conciencia, memoria y psicología propias.”

Página 9

Párrafo 4

“En la escala individual, la identidad puede ser definida como un proceso subjetivo y frecuentemente auto-reflexivo por el que los sujetos individuales definen sus diferencias con respecto a otros sujetos mediante la auto-asignación de un repertorio de atributos culturales generalmente valorizados y relativamente estables en el tiempo.”

Página 10

Párrafo 6

“Diremos que se trata de una doble serie de atributos distintivos, todos ellos de naturaleza cultural:

- 1) atributos de pertenencia social que implican la identificación del individuo con diferentes categorías, grupos y colectivos sociales;
- 2) Atributos particularizantes que determinan la unicidad idiosincrásica del sujeto en cuestión.”

Página 11

Párrafo 10

“¿Pero cuáles son, concretamente, esas categorías o grupos de pertenencia? Según los sociólogos, los más importantes – aunque no los únicos – serían la clase social, la etnicidad, las colectividades territorializadas (localidad, región, nación), los grupos de edad y el género. Tales serían las principales fuentes que alimentan la identidad personal.”

Página 14

Párrafo 19

“El fenómeno del reconocimiento (la *Anerkennung* de Hegel) es la operación fundamental en la constitución de las identidades. En buena parte – dice Pizzorno – nuestra identidad es definida por otros, en particular por aquellos que se arrogan el poder de otorgar reconocimientos “legítimos” desde una posición dominante.”

Cáp. 6- Identidades colectivas

Página 16

Párrafo 10

“...se produce siempre cierto grado de involucramiento emocional en la definición de la identidad colectiva. Este involucramiento permite a los individuos sentirse parte de una común unidad. “Las pasiones y los sentimientos, el amor y el odio, la fe y el miedo forman parte de un cuerpo que actúa colectivamente, de modo particular en áreas de la vida social menos institucionalizadas, como aquellas donde se mueven los movimientos sociales” – dice Melucci (p. 70-71).”

Cáp. 7- La identidad se define por sus fronteras

Página 18

Párrafo 5

“...Barth infiere que son las fronteras mismas y la capacidad de mantenerlas en la interacción con otros grupos lo que define la identidad, y no los rasgos culturales seleccionados para marcar, en un momento dado, dichas fronteras. Esto no significa que las identidades estén vacías de contenido cultural. En cualquier tiempo y lugar las fronteras identitarias se definen siempre a través de marcadores culturales. Pero estos marcadores pueden variar en el tiempo y nunca son la expresión simple de una cultura preexistente supuestamente heredada en forma intacta de los ancestros.”

Página 19

Párrafo 7

“Las culturas están cambiando continuamente por innovación, por extravención, por transferencia de significados, por fabricación de autenticidad o por “modernización”, pero esto no significa automáticamente que sus portadores también cambien de identidad.”

Página 19

Párrafo 8

“Por ejemplo, no hay razón para empeñarnos solamente en mantener incólume, muchas veces con mentalidad de anticuarios, el “patrimonio cultural” de un grupo o las tradiciones populares contra la voluntad del propio grupo, so pretexto de proteger identidades amenazadas. Como acabamos de ver, éstas no dependen del repertorio cultural vigente en un momento determinado de la historia o del desarrollo social de un grupo o de una sociedad, sino de la lucha permanente por mantener sus fronteras cualesquiera sean los marcadores culturales movilizados para tal efecto.”

Barbero J. M. De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía. Ed.: Anthropos. Rubí. Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010.

Datos de contexto de la obra

El autor habla de los indicios que diez años atrás de la publicación de su obra empezaron a reflotar para repensar el concepto de comunicación:

“[...] algunos comenzamos a sospechar de aquella imagen del proceso en la que no cabían más figuras que las estratagemas del dominador, en la que todo transcurría entre unos emisores –dominantes y unos receptores –dominados sin el menor indicio de seducción ni resistencia, y en la que por la estructura del mensaje no atravesaban los conflictos ni las contradicciones y mucho menos las luchas.” (Intr. P.35)

“[...] todo lo que del modo en que las gentes producen sentido de su vida, del modo en que se comunican y usan los medios, no cabía en el esquema. Dicho en otras palabras: los procesos políticos y sociales de esos años – regímenes autoritarios en casi toda América del Sur , cercadas luchas e liberación en Centroamérica, emigraciones inmensas de hombres de la política, el arte y la investigación social – destruyendo viejas seguridades y abriendo nuevas brechas nos enfrentaron a la verdad cultural de estos países: al mestizaje que no es sólo aquel hecho racial del que venimos, sino la trama hoy de modernidad y discontinuidades culturales, de formaciones sociales y estructuras del sentimiento, de memorias e imaginarios que revuelven lo indígena con lo rural, lo rural con lo urbano, el folklore con lo popular y lo popular con lo masivo.” (Intr. P 36)

Ideas principales

[...] la comunicación se nos tornó cuestión de mediaciones más que de medios, cuestión de cultura y, por tanto, no sólo de conocimientos sino de reconocimiento. Un reconocimiento que fue, de entrada, operación de desplazamiento metodológico para re-ver el proceso entero de comunicación desde su otro lado, el de la recepción, el de las resistencias que ahí tienen su

lugar, el de la apropiación desde los usos [...] se está transformando en reconocimiento de la historia: reapropiación histórica del tiempo de la modernidad latinoamericana y su destiempo abriendo brecha en la tramposa lógica con que la que la tramposa homogenización capitalista aparenta agotar la realidad de lo actual.” (Intr. P.36)

Atención, porque la trampa está tanto en confundir el rostro con la máscara – la memoria popular con el imaginario de masa – como en creer que pueda existir una memoria sin un imaginario desde el que anclar el presente y alentar el futuro.” (Intr. P 37)

Lenta pero irreversiblemente hemos ido aprendiendo que el discurso no es un mero instrumento pasivo en la construcción del sentido que toman los procesos sociales, las estructuras económicas o los conflictos políticos y que hay conceptos cargados en tal modo de opacidad y ambigüedad que sólo su puesta en historia puede permitirnos saber de qué estamos hablando más allá de lo que creemos estar diciendo. (Parte I, Cap. I, P. 3)

“La cultura de masas es la primera en posibilitar la comunicación entre los diferentes estratos de la sociedad. Y puesto que es imposible una sociedad que llegue a una completa unidad cultural, entonces lo importante es que haya circulación”. (Parte I, Cap I, P. 38)

A partir de los setenta la cultura popular urbana es cercada por la industria cultural que deja menos espacios fuera de su influencia, y transpone unos modelos que toma crecientemente del mercado transnacional. (*Parte III, cap 2, P. 227*)

**El autor habla sobre el pensamiento ilustrado de la Escuela de Frankfurt, especialmente de las ideas de Adorno que en nombre de la razón deslegitiman las experiencias. En contraposición sostiene que Benjamin Walter fue el único dentro de dicha academia que supo diferenciarse y hacer de las experiencias parte esencial para el estudio de la cultura y sus transformaciones:*

“Para Benjamín, por el contrario, pensar la experiencia es el modo de acceder a lo que irrumpen la historia con las masas y la técnica. No se puede entender lo que pasa culturalmente en las masas sin atender a su experiencia.” (*Parte I, Cap2, P.51*)

“Dentro de grandes espacios históricos de tiempo se modifican, junto con toda la existencia de las colectividades, el modo y manera de su percepción

sensorial; se busca entonces poner de manifiesto las transformaciones sociales que hallaron expresión en esos cambios de sensibilidad”. (*Benjamin W. Discursos Interrumpidos, Vol. I. P. 24. Citado en Barbero J. M. (Parte I, Cap 2, P.53) De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía. Ed.: Anthropos. Rubí, Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010*)

“[...] el sentido no es algo que se acrecienta como el valor, no es producido aunque si transformado, pues depende del proceso de producción”. (*Habermas. Revue d’Esthétique. P. 120. Citado en Barbero J. M. (Parte I, Cap3, P.58) De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía. Ed.: Anthropos. Rubí, Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010*)

¿Cómo es posible que lo que vale para mi vida cotidiana valga tan poco para la historia si la historia sólo cobra verdadera importancia en la medida en que organiza la cotidianidad? (*Debord G. Título de obra. París, 1971. Citado en Barbero J. M. (Parte I, Cap. 3, P. 63) De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía. Ed.: Anthropos. Rubí, Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010*)

Eje conceptual

Pueblo

**El autor habla del pueblo como concepto que se redefine dentro de una nueva lógica sociocultural, de aquella palabra no muy querida por los viejos historiadores. Desde una concepción nacional y popular cita a J. Le Goff:*

[...] los movimientos históricos de largo alcance como son precisamente los movimientos culturales, aquellos en los que lo que se transforma es el sentido mismo del tiempo, la relación de los hombres con el tiempo en cuanto duración en la que se inscribe el sentido del trabajo, de la religión y sus discursos. Es otro “largo de onda” el que permite captar la voz – y no sólo el ruido – de unos emisores no aludibles en la “frecuencia” de los cortes históricos establecidos por los que han escrito la historia a golpes, y a sueldo, de los vencedores. (*Le Goff J. Tiempo, trabajo y cultura en el occidente medieval. Versión Castellana*

de *Pour un autre Moyen Age* .P.10. Citado en Barbero J. M. (Parte I, Cap 4, P. 70) *De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía*. Ed.: Anthropos. Rubí. Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010.)

Hegemonía

*El autor define la Hegemonía desde la perspectiva gramsciana:

“[...] se hace y se deshace, se rehace permanentemente en un proceso vivido, hecho no sólo de fuerza sino también de sentido, de apropiación del sentido por el poder, de seducción y complicidad. Lo cual implica una desfuncionalización de la ideología [...] y una revaluación del espesor de lo cultural: campo estratégico en la lucha por ser el espacio articulador de los conflictos”. (Gramsci. A. *De Gramsci en Castellano: Antología, selección, traducción y notas de M. Sacristán*. Ed.: Siglo XXI. México, 1974) Citado en Barbero J. M. (Parte I, Cap 4, P. 83) *De los medios a las mediaciones: Comunicación, Cultura y Hegemonía*. Ed.: Anthropos. Rubí, Barcelona. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Azcapotzalco. 6° Edición, 2010)

Mediaciones

La cultura de la mass mediación se forja en la tensión entre esas dos dinámicas: la de los intereses económicos de un capitalismo más y más monopolístico que se aprovecha de la débil y funcional presencia del Estado, y la de una poderosa sociedad civil que defiende y amplía los límites de la libertad. (Parte II, Cap 3, P. 164)

El campo de lo que denominamos mediaciones se halla constituido por los dispositivos a través de los cuales la hegemonía transforma desde dentro el sentido del trabajo y la vida de la comunidad. (Parte III, Cap 2, P. 221)

La investigación de los usos nos obliga entonces a desplazarnos del espacio de los medios al lugar en que se produce su sentido, a los movimientos sociales y de un modo especial a aquellos que parten del barrio. (Parte III, Cap 2, P. 228)

Comunicación, Cultura y Política

Pensar los procesos de comunicación desde ahí, desde la cultura, significa dejar de ser pensados desde las disciplinas y desde los medios. Significa romper con la seguridad que proporcionaba la reducción de la problemática de comunicación a la de las tecnologías. (*Parte III, Cap 2, P. 243*)

**Respecto de la relación entre cultura y política y la nueva mirada comunicacional:*

Se abre así el debate a un horizonte de problemas nuevos en el que lo redefinido es tanto el sentido de la cultura como el de la política, y en el que la problemática de la comunicación entra no solamente a título temático y cuantitativo – los enormes intereses económicos que mueven a las empresas de comunicación - , sino cualitativo: en la redefinición de la cultura es clave la comprensión de su naturaleza comunicativa. Esto es, su carácter de proceso productor de significaciones y no de mera circulación de informaciones y, por tanto, en el que el receptor no es un mero decodificador de lo que en el mensaje puso el emisor, sino un productor también. (*Parte III, Cap 2, P.245*)

Datos del autor

Jesús Martín Barbero nació en Ávila, España, en 1937 y estudió Filosofía en el Instituto de Filosofía de Lovaina, Bélgica, donde se doctoró en 1971 e hizo estudios de pos doctorado en Antropología y Semiótica en la Escuela de Altos estudios de París. Fue docente en unidades académicas de México, Madrid, Barcelona, Berlín, Londres, Buenos Aires, Puerto Rico, Sao Paulo, Lima, entre otros países. Debido a sus arduos estudios culturales latinoamericanos se convirtió en uno de los exponentes en comunicación de la región. Llegó a ser presidente de ALAIC (Asociación Latinoamericana de Investigadores de Comunicación), fundó el departamento de Comunicación en la Universidad del Valle en Cali y es asesor en Políticas Culturales de la UNESCO, la OEI y el CAB. Entre sus obras se destacan *Comunicación masiva: discurso y poder* (1978); *Los ejercicios del ver* con Germán Rey (1999); *Oficio de cartógrafo* (2002) y el presente libro.