

**Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria**

**Associação Ibérica de História Ferroviária**

[www.asihf.org/](http://www.asihf.org/)

**IX Congreso de Historia Ferroviaria**

**Mataró, 25-26-27 de octubre de 2023**

Mg. Luisina Agostini (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET Argentina); Investigaciones Sociohistóricas Regionales (ISHIR Argentina); Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

#### **SESIÓN V. EL FERROCARRIL Y LA CUESTIÓN SOCIAL.**

Ponencia. Título: La huelga ferroviaria de 1961 en Laguna Paiva, Argentina. Cuando la comunidad se apropió del territorio ferroviario

#### Resumen

La huelga ferroviaria Argentina de 1961, constituyó una manifestación en defensa del ferrocarril frente a las políticas de racionalización ferroviaria del gobierno nacional de Arturo Frondizi cuando se establecieron, el levantamiento de vías férreas, la clausura de talleres y la jubilación anticipada de muchos trabajadores. Este paro nacional alteró las rutinas que los sujetos construyeron en los espacios ligados al oficio ferroviario, nos referimos a espacios locales, no exclusivamente al registro de esta huelga en las grandes ciudades. Laguna Paiva, localidad ferroviaria de la provincia de Santa Fe, Argentina, se caracterizó por el dinamismo de sus talleres de reparación de locomotoras del Ferrocarril Belgrano y se destacó en esa lucha nacional porque sus habitantes, no solo los trabajadores ferroviarios sindicalizados, sino principalmente las mujeres del pueblo, desarrollaron diferentes acciones colectivas violentas para desafiar las medidas económicas que interpelaron a esta comunidad obrera. Sostenemos que el paro de 1961

no fue un acontecimiento más en la historia de la localidad sino que la huelga abrió una coyuntura crítica que puso en tensión la existencia previa de la comunidad ferroviaria.

A partir de un trabajo con fuentes escritas y orales nos proponemos en esta ponencia explicar por qué y de qué manera el conflicto de 1961 activó en Laguna Paiva elementos constitutivos de una historia colectiva ligada a la existencia del ferrocarril que trascendió a los trabajadores alcanzando la movilización familiar en los 42 días de lucha. También, nos ocuparemos de explicar los fundamentos teóricos en la definición del concepto de comunidad ferroviaria que hemos construido para el caso paivense.

Palabras claves: comunidad- ferrocarril- huelga

## 1. Introducción

Desde 1958 se instaló con fuerza en la agenda política y pública de la Argentina el problema del déficit ferroviario y de la modernización de la empresa de ferrocarriles argentinos (EFEA). Como parte de las políticas económicas diseñadas por el Gobierno Nacional de Arturo Frondizi, se diseñó una reestructuración del transporte que priorizaba espacios ferroviarios ubicados en las regiones centrales del país y desestructuraba aquellos que se encontraban en el interior. Con un fuerte énfasis en la racionalización, en mayo de 1961, el Decreto Nacional N° 4061 ordenó el levantamiento de 2300km. de vías férreas, la clausura de numerosos talleres y la cesantía y jubilación anticipada de casi 10000 trabajadores. Declaró congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales y estableció la necesidad de suprimir aquellos servicios que fueran “antieconómicos” en pos de racionalizar el trabajo del personal para lograr una eficiente productividad.<sup>1</sup> Además, estableció la privatización de las prestaciones complementarias de la actividad ferroviaria como por ejemplo, restaurantes, coches comedores y confiterías. Entre 1958 y 1962, aumentó la estructura productiva ligada a la industria automotriz. También, el transporte de carga y de pasajeros contó con subsidios y nuevos caminos construidos por Vialidad Nacional, superpuestos al trazado ferroviario. Se generó, entonces, el quiebre geográfico del recorrido de las vías, con la consecuente desintegración social y económica de los espacios que fueron creados en el siglo XIX en un esquema de economía agroexportadora, que en la década de 1950 no tenía

---

<sup>1</sup> Secretaría de transporte. Ferrocarriles Nacionales. Declárese congelado el déficit de explotación. Decreto N° 4061. Bs As. 19/5/61. Boletín Oficial, martes 30 de mayo de 1961.

garantizada su existencia dentro del esquema desarrollista. El ferrocarril, en la Argentina, no fue el medio de transporte privilegiado del siglo XX y esto se evidenció en la batería de disposiciones que, lejos de recuperar y modernizar el sistema, lo desestructuraron y destruyeron.

El movimiento obrero ferroviario Argentino, sindicalizado en La Fraternidad y La Unión Ferroviaria, para enfrentar estas políticas comenzó una huelga nacional por tiempo indeterminado el 30 de octubre de 1961 que se prolongó por 42 días. La acción fue coordinada con otros actores del movimiento obrero nacional como la Confederación General del Trabajo, la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte. El comité Ejecutivo de la Federación Internacional de Obreros del Transporte realizaba adhesiones públicas y denuncias al Ministerio de Obras y servicios públicos protestando contra las medidas y disposiciones que abolían el sistema de comisiones gremiales- estatales, como también, denunciando la injusta culpabilidad que el gobierno trasladaba a los trabajadores del déficit económico que generaba el sistema ferroviario.

Este conflicto nacional impactó con dureza en los escenarios locales alejados de las grandes ciudades donde el mundo del trabajo ferroviario era el eje organizador de las vidas de sus habitantes. Laguna Paiva, localidad ubicada a 40 km. de la ciudad capital de Santa Fe, se convirtió en una “epopeya”, dicen las fuentes gremiales de la época, Laguna Paiva “La heroica” repiten ex ferroviarios cuando recuerdan los días de lucha para defender el trabajo y el ferrocarril (Agostini, 2018). El taller de montaje y reparación de locomotoras del Ferrocarril del Estado General Belgrano marcó la dinámica económica, social e identitaria de la localidad paivense al ser la actividad ferroviaria la principal fuente de ingresos de la población y operar como canal de conexión y comunicación entre diversos puntos geográficos. El esplendor ferroviario de Laguna Paiva durante los años '40 y '50 del siglo XX fue el contexto en el que se consolidó un sistema de reproducción familiar de mano de obra y una trama social comunitaria (Agostini, 2021).

A continuación nos ocuparemos de explicar el concepto de comunidad ferroviaria que hemos construido para estudiar las prácticas colectivas de varones y mujeres en espacios singulares organizados a partir de los lugares de trabajos ferroviarios. Luego, atenderemos a las expresiones concretas que hemos encontrado en las fuentes orales y

escritas que dieron cuenta de la existencia de una comunidad ferroviaria y por último revisaremos las maneras en las que la comunidad recuerda la huelga de 1961 y el impacto simbólico en la construcción misma de su existencia en un contexto de desmantelamiento ferroviario treinta años después.

## 2. Comunidad ferroviaria: alcances de su definición

El concepto de comunidad ferroviaria que construimos para estudiar la dinámica social presente en Laguna Paiva tiene que ver con la necesidad de explicar la trama social particular construida en torno a los talleres ferroviarios como lugar de trabajo y escenario de relaciones de producción y de sociabilidad. Por comunidad ferroviaria definimos a una comunidad de varones y mujeres relacionados con la actividad laboral ferroviaria que crean, reproducen y conservan relaciones sociales, de clase y de género, prácticas de sociabilidad y experiencias individuales y colectivas relacionadas con el mundo del trabajo ferroviario y la existencia del ferrocarril. Esto no supone dejar de considerar que históricamente el Estado Nacional y las empresas extranjeras articularon relaciones patronales con los trabajadores y sus familias y sindicatos, bajo formas paternalistas de dominación se implementaron acciones de coacción y consenso para conformar las familias ferroviarias al calor de la necesidad económica de la primera mitad del siglo XX. No desconocemos que la existencia de la comunidad ferroviaria que estudiamos tiene estos orígenes pero no proponemos una mirada desde arriba, desde quienes han gestionado su funcionamiento o guiado las pautas de gestación, sino que pensamos en estudiar la dinámica interna, a los sujetos que en 1961 le daban carnadura a estas tramas sociales en un contexto histórico particular.

Existen investigaciones en Argentina que se ocupan de estudiar a las comunidades obreras desde la historia social, la perspectiva de género y la antropología. Creemos que estos aportes son interesantes para pensar los entramados que se gestan a partir de un tipo de actividad productiva, esta cuestión es una perspectiva fructífera que abre nuevos interrogantes y explicaciones sobre el funcionamiento de las comunidades obreras (Mastrángelo, 2006; Gutierrez, 2020; Caruso, 2020). El abordaje historiográfico que realizó Mirta Lobato de las comunidades obreras resulta importante como antecedente de nuestra definición y tratamiento (Lobato, 2001, 2020) al reflexionar sobre el concepto polisémico de comunidad y la importancia de la historia local para problematizar las dinámicas sociales singulares.

La comunidad ferroviaria santafesina en 1961 es portadora de elementos constitutivos que a fines del siglo XIX y comienzos del XX el Estado Nacional Liberal y los sujetos trabajadores habían consensuado, en clave de un discurso liberal donde el progreso económico relacionado con el desarrollo del modelo agroexportador sostenía la importancia del sistema ferroviario. Como resultado de un sistema de transporte que hasta 1961, pese a los vaivenes en las políticas económicas y en los proyectos de modernización fracasados, sobrevivía y era una fuente laboral importante para el ingreso de mano de obra, el empleo en el ferrocarril era considerado un empleo seguro y con un sueldo digno. Pervive un imaginario social anclado en la familia ferroviaria como protagonista del desarrollo del sistema ferroviario, la familia obrera con el hogar proletario como baluarte y la familia extendida, colectivo que identificaba a quienes estaban relacionados con el trabajo en el ferrocarril. Consideramos que el concepto de comunidad ferroviaria que definimos se orienta en la intersección de clase, género y trabajo para problematizar el mundo laboral ferroviario y las dinámicas familiares de las comunidades desde dentro de la trama social que otorga sentido a la vida de varones y mujeres históricamente situados.<sup>2</sup> Además, familia, educación y trabajo se presentaban articuladamente, la idoneidad de los trabajadores como un valor importante era sostenido desde las organizaciones sindicales. Por ejemplo, el sindicato La Fraternidad de maquinistas y foguistas, defendió la educación y acreditación de conocimientos para sus afiliados y emprendió la creación de escuelas fraternales. Estos valores, estos sentidos asignados por la comunidad se tensionaron cuando las políticas del gobierno nacional del presidente Arturo Frondizi cuestionaron e impactaron en ese imaginario de valores consensuados y positivos sobre el mundo ferroviario.

### 3. Las prácticas de la comunidad y el control estatal

El esplendor ferroviario de Laguna Paiva durante los años '40 y '50 del siglo XX ayudó a que se consolide un sistema de reproducción familiar de mano de obra. La transmisión generacional del oficio y la entrada de los varones de la familia al ferrocarril, de alguna manera constituían las etapas esperadas para que el varón construya una familia y, logre

---

<sup>2</sup> Los abordajes Argentinos que retoman estudios de otras latitudes para pensar la articulación género y trabajo (Lobato, 2001, 2007, 2008; Barrancos, 2008, 2010; Jelin, 1978, 1991, 2010) denotan los esfuerzos pioneros que han sentado un precedente significativo en las ciencias sociales para repensar y proponer nuevas aristas en el estudio de las mujeres, la familia y el trabajo femenino en la clase obrera (Queirolo, 2008, 2020; Pita, 2020; Scheinkman, 2021; Palermo, 2007, 2020, 2021; Andújar, 2016, 2022; D'Antonio, 2000, 2020; Aguilar, 2020; Godoy, 2022; Agostini, 2018).

el bienestar y la dignidad del hogar. Cuando en 1961, el taller estuvo parado muchos hombres tuvieron que esconderse para evitar la requisa que los obligaba a manejar los trenes y desafiar la huelga. Otros, se ocuparon de custodiar las sedes gremiales. El Diario El Litoral, de la ciudad de Santa Fe, registró en octubre que luego de una asamblea realizada en la sede de la Unión Ferroviaria de Laguna Paiva, los participantes se organizaron en manifestación llegando hasta la plaza central del pueblo y, frente al busto del General San Martín, entonaron el himno nacional argentino concluyendo el acto sin incidentes y recibiendo la manifestación una importante adhesión del comercio paivense que cerró sus puertas.<sup>3</sup> Estas fueron acciones que acompañaban la situación de huelga como parte del repertorio conocido por los manifestantes y se desplegaba sin violencia. La Unión Ferroviaria era el espacio donde se escuchaban las novedades y se recibían las directivas sobre los pasos a seguir durante el paro, la reunión sindical se combinó con la manifestación y el canto del himno en la plaza del pueblo.

Las mujeres y los niños debieron entonces desarrollar algunas actividades y tareas diferentes a la rutina pueblerina, por ejemplo, buscaban alimentos en las sedes sindicales, repartían boletines de huelga, se las ingeniaban para comunicarse con los hombres escondidos, pedían 'fiado' en los almacenes<sup>4</sup>, se ocupaban de sostener el paro de los hombres porque se sentían parte de la comunidad ferroviaria.

Las redes de sociabilidad gestionadas por las mujeres en tiempos de normalidad sirvieron para que en tiempos de la huelga puedan resolver la supervivencia de sus hijos y de sus maridos mientras estaban de paro. En Laguna Paiva y frente a la amenaza de un tren en circulación que venía desde la ciudad de Santa Fe hasta San Cristóbal las mujeres de la Villa Obrera levantaron durmientes y pararon la locomotora. Para Julio G.,

Los hombres estaban escondidos, todo se hacía clandestinamente. Eso te traía aparejado que era la mujer la que tenía que pelear para darle de comer a sus hijos. ¡Tuvo un protagonismo! Era ella en ese momento, ¡sin subestimar! Nunca pensó en política, era la política más grande porque tenía que mantener su casa, discutía un precio, tenía que llegar a fin de mes (...) A la mujer no le pasó desapercibido,

---

<sup>3</sup> Diario El Litoral, 31 de octubre de 1961.

<sup>4</sup> Denominación que refiere a otorgar un crédito en los locales comerciales para que la familia consuma productos y pueda pagarlos cuando los trabajadores reciban su salario. Esto forma parte de prácticas informales del funcionamiento de la economía de la comunidad.

sabía que podía o no sé (...) lo intentaron. Esto fue espontáneo (...) Ante esa provocación, supuestamente no había hombres acá el tren podía correr libremente, era simbólico lo de ellos, lo del gobierno digo, quebrar la resistencia.<sup>5</sup>

El relato de Julio sitúa la acción femenina del 11 de noviembre de 1961 en Laguna Paiva como resultado de la provocación del tren y no como parte de una medida organizada desde los sindicatos locales.

Durante los 42 días de huelga, las manifestaciones y actos en la plaza principal fueron dos constantes del repertorio de acción del movimiento ferroviario local, donde se advirtió una fuerte presencia de gran parte de la población y de la “familia del ferroviario”. Esta presentación nos permite atender a la relación directa entre trabajo ferroviario, hogar y comunidad. Las familias obreras en un proceso largo se instalaron en torno al elemento referente de trabajo que fueron los talleres. No solamente el varón proveedor pertenecía a una familia laboral construida por la empresa y los sindicatos del riel sino que la disposición territorial de los barrios y hogares donde vivían las familias de los trabajadores conformaron el sostén identitario que incluía dentro del sujeto familia a esposas e hijos. Además la situación hereditaria del empleo ferroviario y la gestación de mano de obra en los hogares para el empleo en los talleres reprodujo una lógica doméstica y laboral particular.

Pero el 11 de noviembre de 1961, la llegada de un tren durante el paro sostenido alteró la calma paivense. Según la versión gremial, hombres y mujeres en forma espontánea procedieron a obstaculizar el paso del tren colocando durmientes en las vías debido a la actitud provocativa y burlona del maquinista. Se originó un enfrentamiento entre los manifestantes y la policía, esta última hirió de bala a dos obreros, lo que exacerbó al grupo que procedió a incendiar parte del rodado. Las repercusiones de la jornada del 11 de noviembre en Laguna Paiva, mostraron la importancia de los acontecimientos locales para el sostenimiento del desafío ferroviario a nivel nacional. En la escena irrumpieron, con gran espontaneidad las mujeres de Laguna Paiva, que levantaron durmientes para obstaculizar el paso del tren. Ellas ocuparon espacios públicos como parte de la comunidad ferroviaria a la que pertenecían y en defensa de sus hogares porque las

---

<sup>5</sup> Julio G., docente, miembro de la Comisión de la Biblioteca Alberdi, Entrevista, Laguna Paiva, marzo de 2017. Julio G. es hijo de ferroviario, docente y no trabajó en el ferrocarril pero participó desde la militancia de izquierda acompañando a la Agrupación Ferroviaria de Base en las décadas de 1980 y 1990 en Paiva.

medidas de racionalización ferroviaria ponían en juego el futuro del trabajo masculino, sostén de la economía del pueblo.

Cuando entrevistamos a Nidia Z. y a Mercedes C., dos de las paivenses que participaron activamente de la jornada del 11 de noviembre de 1961, pudimos, a partir de sus relatos, recrear un escenario de violencia, de acciones arriesgadas e impensadas que ellas cuentan como verdaderas hazañas que muchas veces parecen relatarlas en tercera persona pues, aún pasados los años, no logran pensarse como artífices de esas manifestaciones y muchas veces dicen que no pueden imaginar cómo hicieron lo que hicieron. Por ejemplo, Mercedes C. cuenta que

la villa obrera es una villa grande, parecía que dios las había hecho ¡gordas y fornidas para eso! Todas gordas. Y con 10 mujeres alzábamos un durmiente (...) y por ahí escuchamos el pito de la máquina que venía, que pasaba para el lado de San Cristóbal. Cuando sentimos el pito de la máquina, la que salió y vio les gritaba a todas las vecinas, al barrio. Yo le avisaba a ella y ella a todas las que seguían (...) y todos salían (...) pero era una humareda, de gente que corría a la par del tren tirándoles cascotes, con lo que encontraban le tiraban, pero la policía les tiraba tiros, y ahí fue donde... ¡si viviera esa mujer!, ¡pegó un grito! ¡Vamos delante de la máquina! Y nos mandamos todos adelante, no nos mataron porque no había un milico fuerte, sino, nos mataban. Ella le hizo frente a los capos que venían, ella era Chucha, ella daba las órdenes. 9 para alzar un durmiente. ¿Vos sabes esos durmientes después de estar tanto tiempo apilados, que tienen un peso terrible? [Me muestra la palma de su mano y nos dice]: Esto era negro, no nos podíamos ni tomar, pasábamos la mano en la ropa y se enganchaba todo.<sup>6</sup>

En este caso, los durmientes, cimientos por el que el tren funcionaba, eran sostenidos por las mujeres como parte de una identidad ferroviaria extendida. Ellas se pararon frente al poder policial también como ferroviarias, es decir, además de tener una conciencia femenina tenían una conciencia ferroviaria que legitimaba sus acciones de lucha, posiblemente devenida de la conformación de la comunidad ferroviaria a la que pertenecían. Muchas estaban con sus hijos que también formaron parte del escenario en el que llevó a cabo la acción disruptiva. Mercedes C. dice con respecto a los niños, “estaban en la calle o estaban en la casa, no los dejaban salir. Ellos miraban por la

---

<sup>6</sup> Mercedes C. ama de casa de Laguna Paiva, entrevista, Laguna Paiva, septiembre de 2015.



ventana, mi hijo tenía 5 años, él se acuerda, levantaban la ventana y miraban, con una sobrina mía”.

Cuando comenzó la huelga ferroviaria el 30 de octubre de 1961 el contexto militar y político nacional articulaba prácticas y discursos de acciones de vigilancia que durante los 42 días de paro se recrudecieron. El gobierno dispuso instituciones como el Comando de Seguridad del transporte y acciones de vigilancia en todo el territorio para revertir la huelga y controlar las manifestaciones obreras, no solamente las del gremio del riel. El decreto N°10405 estableció la emergencia grave de la situación de paralización de los servicios públicos, legitimando la requisa no solamente a quienes se ocupen de manejar los trenes sino a todo el personal de la EFEA.<sup>7</sup> Los argumentos para establecer el decreto daban cuenta de la falta de disposición de los sindicatos para acordar una resolución al conflicto dañando los intereses de todo el país, que el gobierno sostiene sus medidas de reestructuración ferroviaria. Se solicitó la colaboración del personal administrativo con los requerimientos del Comando de Seguridad del transporte y como la medida de emergencia grave era nacional la requisa también se extendió a todo el territorio. Entonces, se estableció el decreto 10479 autorizando el empleo de las fuerzas militares con el fin de proteger objetivos esenciales para la vida nacional.

Los acontecimientos paivenses del 11 de noviembre deben estudiarse en este contexto normativo y social. Según la versión gremial, hombres y mujeres en forma espontánea procedieron a obstaculizar el paso del tren colocando durmientes en las vías debido a la actitud provocativa y burlona del maquinista. Se originó un enfrentamiento entre los manifestantes y la policía, esta última hirió de bala a dos obreros, lo que exacerbó al grupo que procedió a incendiar parte del rodado. Un dirigente de la Unión Ferroviaria, indicó en sus declaraciones que “La Policía Federal, que ejercía vigilancia, trató de repeler a las mujeres lo que determinó la intervención de los hombres” quienes se habían congregado en el lugar e intimaron a los agentes a retirarse. Una vez acatada la intimación se inició un ataque con gases lacrimógenos y ametralladoras a lo que “el pueblo indignado contestó con gritos y una intensa pedrea, pero sin utilizar armas de fuego ni bombas incendiarias de ninguna especie”. Según este testimonio, el fuego fue

---

<sup>7</sup>Boletín Oficial, Decreto Nacional publicado el 9 de noviembre del 1961 Disponible en: [https://archive.org/stream/Boletin\\_Oficial\\_Republica\\_Argentina\\_1ra\\_seccion\\_1961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up](https://archive.org/stream/Boletin_Oficial_Republica_Argentina_1ra_seccion_1961-11-09/1961-11-09#page/n0/mode/2up).

provocado por los mismos policías mientras que, los vecinos congregados y los dirigentes gremiales trataron de despejar la zona para evitar un desastre mayor y prevenir la posible explosión de una planta de oxígeno cercana al lugar.<sup>8</sup> Este discurso apeló a la provocación del oponente como primer incentivo a la acción. El actor protagónico aquí fue “el pueblo indignado”, apelativo particular que otorgaba mayor sentido al acontecimiento, ya que al no ser los dirigentes quienes encabezaron la acción, ésta presentaba un alto grado de espontaneidad en los pobladores, incrementando así la incertidumbre como también la solidaridad con la causa ferroviaria.

La versión policial constituyó otro discurso, pertinente para apreciar las diferentes miradas del suceso y la justificación que las fuerzas de seguridad realizaron sobre el despliegue de mecanismos de control. Fueron los ferroviarios quienes cortaron la manguera de frenos del vehículo, al tiempo que numerosas personas tiraron dos vagones estacionados sobre las vías en que aquel se encontraba. Esta acción dio lugar a que la policía hiciera uso de gases lacrimógenos, mientras que “(...) una manifestación calculada en unas 4000 personas entre las que había criaturas y mujeres avanzaban resueltamente arrojando toda clase de objetos y botellas con inflamables provocando el incendio del tren, a la par que desde el local de la Unión Ferroviaria por medio de altavoces se arengaba y se entonaban marchas militares”.<sup>9</sup> La versión policial postulaba que la acción, con cierto grado de espontaneidad, fue potenciada y alentada por el gremio. Este discurso intentaba justificar la represalia, así como el discurso ferroviario intentaba justificar la acción. No causalmente el Comando de Seguridad del transporte, en un comunicado que hacía referencia a los sucesos en Laguna Paiva, coincidió con la versión policial de los hechos al señalar que “este comando deja a criterio del trabajador argentino el calificar el modo de acción empleado en la emboscada, pero señala que actitudes de esta naturaleza han de merecer la más enérgica represión. En el caso de Laguna Paiva, se reforzarán los efectivos necesarios de la Policía Federal”.<sup>10</sup>

Las acciones concretas, situadas de la comunidad agenciando una identidad colectiva que se erigía por encima de las individualidades tuvo repercusiones nacionales y generó la construcción de un relato identitario que años posteriores, en un contexto de

---

<sup>8</sup> Diario El Litoral, Santa Fe, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9

<sup>9</sup> Diario El Litoral, Santa Fe, 12 de noviembre de 1961, pág. 4/col. 7-8-9

<sup>10</sup> Diario El Litoral, 12 de noviembre de 1961.

privatización y desguace, se ocupó de reivindicar las jornadas de 1961 como parte de una historia de lucha consciente por la defensa del trabajo ferroviario.

#### 4. Relatos de la huelga en contextos de cuestionamiento a la agencia ferroviaria

El sindicalismo ferroviario nacional elaboró un relato histórico por las causas de la huelga en un tiempo inmediato a la finalización de la misma<sup>11</sup>. La conformación de determinados temas y conceptos delinearon representaciones consensuadas y transmitidas por los canales de difusión gremial a todo el movimiento ferroviario y perduraron en años posteriores.

El sostenimiento del paro fue recordado como un logro o victoria colectiva pero la misma no era duradera, en sus relatos plantean que se trató de una batalla ganada pero que el combate no terminó sino que recién empezaba.<sup>12</sup> Entonces entre las expresiones de la dirigencia sindical y estas memorias obreras existen elementos para problematizar las consecuencias de esa gran huelga en el movimiento obrero ferroviario y en las experiencias concretas de los trabajadores del riel de las comunidades. También para pensar en los contextos diferentes en los que se gestan las agencias obreras porque 1961 abre un derrotero de luchas contra el proceso de privatización del transporte ferroviario que en Argentina tuvo su momento central en los primeros años de 1990. El taller de Laguna Paiva se privatizó y cerró sus puertas en 1993, expulsando del mercado laboral a los trabajadores que históricamente habían construido sus lazos familiares en torno a la dinámica del centro aglutinador ferroviario.

Existieron elementos discursivos que compusieron las imágenes y palabras elegidas para consolidar el relato sindical. La “maquinaria represiva” se convirtió en el eje de las publicaciones que el sindicato de maquinistas elaboró al inicio de 1962 y como parte del aniversario de la huelga. Imágenes crudas mostraban la violencia desplegada por el gobierno y las fuerzas militares como también privilegiaba una lectura del conflicto en dos planos, el nacional y por seccionales. Esto le permitió articular un discurso homogéneo que contenía las expresiones de las bases y seccionales que fueron más rebeldes y autónomas a la dirección nacional. Esa estrategia de difusión del mensaje funcionaba para atender a dos elementos que sostenían el relato: el heroísmo y la

---

<sup>11</sup> Revista La Fraternidad, La gran Huelga del 61, año LV, N°1067, enero de 1962

<sup>12</sup> Schneider (2005) considera en su investigación que en muchos ferroviarios había quedado una sensación de derrota (p.181).

solidaridad. Definir a los héroes y heroínas alimentaba un discurso masculino y centrado en los varones ferroviarios como los sujetos de la huelga y señalaba el complemento necesario de las mujeres y la familia como parte de la lucha. La solidaridad se expresó hacia adentro del colectivo ferroviario y hacia afuera exponiendo las adhesiones de diferentes entidades a las jornadas de paro y el componente antiimperialista acompañó las demandas al reconocer la injerencia de personal extranjero como consultor del gobierno sobre las medidas ferroviarias.

La huelga de 1961 convertida en un parteaguas en el derrotero de la lucha de los obreros del riel fue convocada 25 años desde una publicación que en 1986 la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria de la Unión Ferroviaria de orientación de izquierda tituló “La histórica gran huelga ferroviaria de 1961”.<sup>13</sup> Su propósito era “recordar un hecho histórico y rendir un justiciero homenaje a una generación de obreros del riel, activistas, dirigentes que supieron demostrar al pueblo argentino y al mundo de los que son capaces de hacer los trabajadores cuando se unen y tienen claro los objetivos de lucha”. La recuperación de experiencias laborales variadas, diferentes coexistían en el ferrocarril y la propuesta consistía en reivindicar la huelga de 1961, destacando sus motivaciones, las acciones de las bases y casos ejemplificadores como el caso de Laguna Paiva. Rendían homenaje a los miembros de la comisión directiva y de las seccionales como actores fundamentales para motorizar los reclamos destacando la unidad de la lucha y no el divisionismo ideológico. Hay en el folleto una intención de recuperar reivindicaciones políticas y “patrióticas” no solamente económicas de aquellos años. El planteo se relaciona con dos elementos que apelan a las memorias de las luchas construidas por el propio sindicalismo ferroviario y transmitidas al movimiento: el primer elemento refiere a que “la nueva generación que se incorporó al gremio, que en su mayoría desconoce que ese hombre maduro a su lado hace 25 años arriesgó hasta la vida, codo a codo con sus compañeros, rodeado de la solidaridad de la clase obrera y el pueblo”, el cambio generacional corresponde al ingreso de obreros jóvenes en los últimos años de la dictadura (1980), a la reincorporación de los cesantes por causas políticas desde 1983, pero también se dirige a concientizar de las luchas frente al contexto económico desalentador del alfonsinismo que para la Agrupación respondía a “las imposiciones del FMI”.

---

<sup>13</sup> Folleto de la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria, Lista GRANATE, UF. Buenos Aires, noviembre de 1986. Archivo personal de Julio G., docente y militante de izquierda paivense.

El folleto enfatizaba el triunfo como bandera de 1961, resultado de las acciones de masas para llamar la atención sobre la movilización actual de las bases obreras ferroviarias. Esta cuestión era tomada en 1986 donde la memoria del 61 se activó mediante la denuncia que hacía la agrupación con respecto a que “hoy existen directivos que perdieron la memoria y han expresado verbalmente, e incluso en asambleas, una calificación errónea y distorsionada al decir que “hay que ser medidos en las luchas y no caer en la nefasta huelga del 61”. Se preguntaba la Agrupación

¿Cómo se puede calificar de nefasta a una lucha que impidió en ese momento, la destrucción de los ferrocarriles, los escalafones y la ley de Trabajo? [...] no se puede desconocer o calificar de nefasta a una lucha tan heroica que impidió la aplicación de los planes reaccionarios de los monopolios yanquis, que eran (y lo son) los principales enemigos de clase en complicidad con el gobierno Frondicista. La calificación de nefasta huelga tiene olor a chantaje, a pretender advertir al gremio de lo peligroso que significa la confrontación y de que es preferible ser “medido” y, por lo tanto, conciliar con el enemigo consiguiendo lo que “se puede”, de esta manera no se lucha y son los trabajadores los que pierden [...].<sup>14</sup>

Estas declaraciones se enmarcaban en una crítica a las políticas “conciliadoras” de los dirigentes de 1986 que “si tibiamente encabezan alguna acción economicista eso no permite a los trabajadores visualizar con claridad cuál es su verdadero enemigo”. En el boletín se denunciaba la privatización como “antinacional” porque se consideraba que la injerencia de capitales privados en la empresa ferroviaria daba cuenta de que no se trataba de una crisis ferroviaria sino de una crisis estructural como consecuencia de la relación dependiente del capitalismo periférico argentino. El imperialismo funcionaba como articulación de la memoria ferroviaria que se proponía reponer en el folleto.

A 25 años de la huelga de 1961 se presentaban reflexiones que se ocupaban de atender a una memoria militante que destacaba acontecimientos históricos de lucha ferroviaria como argumento para sostener las formulaciones de ese presente.

Atendiendo a que existen lugares y modos de convocar las memorias (Pasquali,2008) es que las marcas que el sindicalismo ferroviario recuperó como memoria de la huelga de

---

<sup>14</sup> Folleto de la Agrupación Unidad y Coordinación Ferroviaria, Lista GRANATE, UF. Buenos Aires, noviembre de 1986. p.25.

1961 al poco tiempo del paro respondieron a las interpelaciones del tiempo presente más inmediato que mediato en el que, colocaban en la agenda pública el “problema ferroviario” y el “déficit” como temas aún sin resolver. La necesidad del sindicalismo de fortalecer un movimiento desprestigiado mediáticamente, golpeado económicamente, reprimido y perseguido colaboraba en la construcción de una memoria de la huelga compuesta de hechos centrales para reconstruir una lucha en clave de triunfo expuesta como parte de la tradición preexistente de una memoria militante.

El contexto movilizador de 1986, se presentaba para las agrupaciones que cuestionan la burocracia sindical, como el marco en el que convocar la memoria de la huelga para las nuevas generaciones, asumiendo que era necesario transmitir oralmente las luchas, de manera que se trató de llamar la atención sobre el pasado como enseñanza frente a un presente que lejos de ser diferente se componía de continuidades. En los dos momentos las memorias fueron convocadas para justificar las acciones de alerta, de movilización y de crítica del movimiento ferroviario a las políticas reconocidas como antiferroviarias. El triunfo sostenido en 1961 vuelve a pensarse tal para enfrentar las críticas sobre lo nefasto de la huelga destacando la necesidad de luchar por causas complejas, estructurales y no salariales o reducidas a demandas poco transformadoras.

La lucha sindical impregnó elementos comunes en la conformación de memorias que se registraron en poemas, canciones, pinturas y fueron más allá de las identidades políticas al apelar a la identidad ferroviaria.<sup>15</sup>

Para el poeta paivense Demetrio Diaz Acuña la huelga había visto surgir a la “Paivera heroica”

Naciste pura, bella y valiente como una rosa en el abrojal.

Paivera hermosa, linda paivera que por tus hombres vas a luchar.

Paivera hermosa, linda paivera que por tus hijos sabes pelear.

Paivera linda, bella paivera que combatiste a la Federal aquella tarde

de primavera que como pantera fuiste a pelear.

---

<sup>15</sup> Debemos considerar que los ferroviarios comunistas en la Unión Ferroviaria elaboraron boletines de huelga y textos en conmemoración de la misma desde la postura antiburocrática y reforzando la organización de las bases. Sanchez (2018) se ocupó de indagar sobre esas cuestiones.

Ni mil metrallas que te tiraron del tren de tropas que ardiendo está.

Ni con bombas te amedrantaron porque sos gaucha y sabes pelear.

Para los gremios del mundo entero, paivera hermosa, bella mujer,

eres el himno de los obreros,

dulce consuelo del padecer.

Sos la esperanza, linda paivera, nunca tus hijos te olvidarán

Y estos tus versos que sobre tierra escrito eterno te grabarán<sup>16</sup>

Las mujeres como madres y esposas fueron recuperadas en el poema que también fue musicalizado. Las acciones heroicas femeninas alimentaron una memoria que las colocó en el espacio público defendiendo el espacio doméstico, del hogar y de la comunidad con relación al discurso que los gremios construyeron sobre las esposas e hijas como complemento masculino.

La década de 1990 en Laguna Paiva estuvo marcada por la crisis del sistema ferroviario. Paradójicamente la Biblioteca local Alberdi en esos años generó la Revista Identidad, decimos esto porque de alguna manera la identidad ferroviaria del pueblo estaba siendo dañada y cuestionada cuando desde 1992 los trabajadores comenzaron a recibir sus cesantías al tiempo que se difundían proyectos para construir una cárcel o un establecimiento con hornos pirolíticos (para incinerar residuos patológicos) en el emplazamiento ferroviario<sup>17</sup>.

La revista Identidad se preocupaba en revalorizar aquellos personajes, lugares, hechos que habían marcado la historia local y resignificar de alguna manera la armonía y la unidad paivense. La misión de escribir una historia colectiva de un pueblo tranquilo recordando personajes y acontecimientos pasados bajo el presupuesto de una comunidad

---

<sup>16</sup> Poema escrito por Acuña en 1961 difundido en la localidad, publicado y replicado en la Revista local Identidad en las décadas de 1980 y 1990. Puede encontrarse también en <http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/huelga61-especialaniversario.htm>

<sup>17</sup> En 1992 los telegramas de cesantía para los trabajadores ferroviarios son recibidos por las familias trabajadoras, se inició un proceso conflictivo de crisis laboral, económica y cultural que siguió en 1993 (año en el que aparece la Revista Identidad). La comunidad paivense realizó marchas de silencio y diferentes asambleas con el propósito de defender la fuente de trabajo ferroviaria, pedir la reincorporación de los cesantes y oponerse a la instalación de estas propuestas. La instalación de hornos pirolíticos recibió duras críticas de la población por el daño ecológico que significaba su puesta en marcha. El Diario El Litoral de la ciudad de Santa Fe tituló "En defensa de los Talleres Ferroviarios. Con mayor adhesión se realizó la nueva marcha del silencio", 12 de mayo de 1993.

ferroviaria unida discursivamente se manifestaba en contradicción a la situación conflictiva de los '90. La revista fue un proyecto compartido por mujeres paivenses, entre ellas Elena Díaz, Lilia Noce de Zedde quienes participaron de niñas de las actividades que organizaba la biblioteca y difundía la Revista Guión de los años 40 y 50. Estas mujeres escribieron sobre su pueblo, realizaron investigaciones que significaban recuperar fuentes escritas y orales de Laguna Paiva e hilvanar historias variadas que se publicaron sin periodicidad sistemática entre 1992 y 2013.<sup>18</sup>

Como lo plantea la Editorial del primer ejemplar de la revista Identidad su objetivo era “el informe a la comunidad de Laguna Paiva de las distintas actividades culturales que se desarrollan en la Biblioteca Alberdi”. Los conceptos de cultura, identidad, comunidad, historia, patrimonio, tren se repetían en las ediciones de la propuesta editorial, las gestoras de la revista planteaban “Nosotros vivimos en una ciudad que diariamente puja por adquirir y preservar su propia identidad. Somos nosotros, lugareños los responsables de conservar ese patrimonio tanpreciado recordando, valorando, dando a conocer diversos hechos de interés general, exaltando a aquellos que lucharon y luchan desde distintos ángulos para que este sitio siga teniendo “su propia luz”.<sup>19</sup>

Se realizaron ediciones con temáticas que recuperaban profesiones del pasado que fueron importantes en el pueblo, los sastres, los músicos y sus orquestas. Estas publicaciones se completaban con imágenes, fotografías de lugares y de personas para ilustrar los escritos. Escribir sobre el pasado que fue mejor, destacar aquello que en el presente ya no existía implicaba conservar una memoria singular, festiva, nostálgica, del devenir de un pueblo que no parecía tener continuidad en el presente.

La Revista de 1993 difundió las obras literarias premiadas por la Biblioteca y referidas al tren, al ferrocarril en Laguna Paiva. Allí podemos leer las intervenciones variadas de hombres y mujeres que escribieron poemas, cuentos, ensayos sobre la temática. La editorial de esa edición planteaba la preocupación por el cierre de los talleres ferroviarios según avanzaron las políticas privatistas menemistas. Y reflexionando sobre la cultura paivense decía que la cultura

---

<sup>18</sup> Conviene mencionar que quienes gestaron la revista Identidad fueron jubiladas, algunas habían sido docentes, otras amas de casa todas venían de familia ferroviaria y vivieron y viven en Laguna Paiva. El equipo que formaron estaba integrado también por personal que trabajaba en la biblioteca y colaboradores voluntarios.

<sup>19</sup> Revista Identidad, Laguna Paiva, 1992, año 1, número 0, p.3.



es el hacer de los hombres que habitan una superficie que les es afín, en cuanto a situación histórica, circunstancias temporales y espacio [...] El 26 de octubre de 1993, dentro del espacio de los Talleres del Ferrocarril, se ha dejado de trabajar por la dignidad social, y por el crecimiento interno y externo, es decir, por la cultura misma [...] Nos preguntamos adonde se extraviaron las promesas de la revolución productiva y el NO cierre de los talleres ferroviarios de quien es hoy nuestro primer mandatario [...] Acaso ya no exista la dignidad social, ni las ansias de progreso, ni la lucha cotidiana, ni los sueños, ni el orgullo de ser “La ciudad del Riel” [...] Agradecemos a la totalidad de familias lectores de Identidad que pretende dar absoluto testimonio de la cultura y sus distintas manifestaciones en Laguna Paiva defendiendo con ímpetu un único emblema: NUESTRA GENTE.<sup>20</sup>

Podemos notar aquí el tono de queja y preocupación por el problema ferroviario que vivía la localidad, este tono declarativo no lo encontramos en otras ediciones, esta editorial es particular porque se escribió un mes después del cierre de la fuente laboral que impactaba fuertemente sobre la construcción simbólica que los paiveses realizaron en torno al ferrocarril, de alguna manera, la realidad venía a romper ese pasado ferroviario dañando así la identidad colectiva que la revista de alguna manera se proponía recuperar.

En 1996 la revista tituló Mujeres y Democracia, Elena Díaz la autora del artículo escribió sobre la participación de las mujeres paivenses en el espacio público de la localidad<sup>21</sup>. En virtud de la autoconvocatoria de las mujeres primero y de los vecinos en general para oponerse a la instalación de hornos pirolíticos y reclamar a las autoridades municipales la revocación de la ordenanza que autorizaba su instalación es que Elena retomó la historia de lucha del pueblo y de las mujeres en virtud de defender sus derechos en espacios democráticos. El texto es acompañado por una imagen de mujeres con pancartas protestando, podemos leer por ejemplo “No maten mi futuro” leyenda sostenida por niños que también participaron de la acción.

Cuando la revista se ocupó de repasar la historia del gremio La Fraternidad y de sus luchas recurrió a la memoria de quien fuera el presidente de la seccional paivense que estuvo a cargo durante la huelga ferroviaria de 1961. Como venimos diciendo, esa

---

<sup>20</sup> Revista Identidad, Laguna Paiva, año 2, noviembre de 1993, p.1.

<sup>21</sup> Revista Identidad, Laguna Paiva, año 5, número 13, diciembre de 1996. p.11. Elena Díaz era hija de Demetrio Diaz Acuña quien escribió el poema Paivera Heroica.

huelga fue muy significativa, las mujeres ocuparon el espacio público, la Revista le otorgó espacio para reproducir el testimonio masculino de esa acción femenina<sup>22</sup>. El mismo se acompañó de una ilustración de la participación de las mujeres que solo apareció en la imagen, no hay testimonio sobre eso, los recuerdos de las acciones masculinas se imponen en la revista.



Dibujo que recrea la gesta femenina publicado en Revista IDENTIDAD, 1998.P.11.

Las mujeres que escriben en la revista vivieron en Paiva durante la huelga, sus voces no aparecen en los artículos sobre este pasado de lucha, esto nos llama la atención. Parecería ser que la voz autorizada es la del dirigente sindical que puede contar sus experiencias. Nos interesa rescatar la manera en que se coloca el recuerdo de esos años porque la revista se dirige a una comunidad pero no se ocupa de desentrañar todas las voces de la gesta sino que reduce el relato a las experiencias sindicales masculinas y la gesta femenina aparece a modo de episodio destacado pero no formando parte de la problemática ferroviaria en los hogares como ejes centrales del funcionamiento del pueblo y de la clase obrera.

---

<sup>22</sup> Revista Identidad, Laguna Paiva, año 6, número 17, abril de 1998. El testimonio de Alfredo Taulere es compartido en las págs.10 a 14.

## 5. Palabras finales

Las políticas ferroviarias Desarrollistas tuvieron repercusión directa en la realidad laboral de los trabajadores del riel. Fueron medidas muy duras como parte del proceso de crisis del estado de bienestar y desmantelamiento de las empresas públicas que tuvo su correlato en los años `90 del siglo XX. La huelga de 1961 en Laguna Paiva entonces, no fue un problema de los ferroviarios, sino de toda la comunidad, que construyó una historia y una identidad alrededor de los talleres ferroviarios. El nivel de violencia y la forma de sostener el paro en Paiva tienen sentido por esa historia previa, que sus habitantes internalizaron como parte de su forma de vida. Las familias obreras sostuvieron el paro y quedaron en el imaginario sindical como bastiones de una lucha clave en el derrotero de las políticas ferroviarias del siglo XX. Las mujeres en un mundo laboral típicamente masculino se erigieron en guardianas del empleo y del hogar. No obstante, las disputas por recuperar la memoria de las luchas en contextos de ajuste y de avance de políticas privatistas colocó a la huelga de 1961 y a las acciones de las comunidades en la mira de las agrupaciones sindicales.

La cruel dictadura y las reglas económicas de la democracia desde 1983 avanzaron en fragmentar al ferrocarril como sistema de transporte integral hasta su desguace y, a desmoralizar a la clase obrera atomizando y obstaculizando esfuerzos colectivos de lucha. El lugar de las comunidades localmente situadas se vuelve un espacio en el que anclar las memorias. Así, si la comunidad paivense se gestó alrededor del trabajo ferroviario el proceso en el que se concretó su cierre (entre las décadas de 1970 y 1990) desarmó el colectivo de reproducción de mano de obra y articuló singulares relatos de recuerdo de un pasado de lucha como eslabones de la identidad ferroviaria existente.

## Bibliografía

Agostini, Luisina (2018). Tesis de Maestría inédita “La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas”. Buenos Aires, Argentina Universidad Nacional de Quilmes.

Agostini, Luisina (2018) Vº Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos y IIIº Congreso Internacional de Identidades, UNLP. 9 al 12 de julio de 2018. Ponencia: “Cuando las mujeres levantaron durmientes”. Acciones disruptivas femeninas durante la huelga nacional ferroviaria de 1961 en Laguna Paiva (Santa Fe).

Agostini, Luisina (2021) Las comunidades ferroviarias de San Cristóbal y Laguna Paiva: trabajo ferroviario, sociabilidades y prácticas entre 1920 y 1940. En: Moiseis Sampaio y Sandra Fernández (orgs.). *Brasil e Argentina na pesquisa regional/local contemporânea. Escalas, periodizações e problemas*. Ed. EDUFBA.

Aguilar, Paula (2020) Mujeres, trabajo y hogares en los debates latinoamericanos acerca del desarrollo (1960-1975) Pasado Abierto. Mar del Plata; p. 138 - 163

Andújar, Andrea (2015) Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. Archivos del movimiento obrero y la izquierda; Lugar: Buenos Aires; p. 59 – 78.

Andújar, Andrea, Laura Caruso, Florencia Gutiérrez, Silvana Palermo, Valeria Silvina Pita y Cristiana Schettini, (2016) *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género*. Argentina, siglos XIX y XX, Prohistoria Ediciones, Rosario.

Caruso, Laura (2020) La fiesta y la comunidad: el carnaval en el barrio obrero del Puerto de Buenos Aires a comienzos del siglo XX. Revista de Estudios Sociales y Marítimos; Lugar: Mar del Plata, p. 233 – 264.

D’Antonio, Débora (2000) Representaciones de género en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-1936. Historia de las mujeres en la Argentina. Siglo XX. Tomo II. Buenos Aires.

D’Uva, Florencia (2019) Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. Revista Estudios del ISHIR.

Godoy, Solange (2022) La otra cara del ferrocarril. Género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias. Tesis de Doctorado. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales/Universidad Nacional de San Martín

Gutiérrez, Florencia (2020) Consumo, protesta y comunidad laboral: usos e implicancias del espacio azucarero. Tucumán durante el primer peronismo. Estudios del ISHIR; Lugar: Rosario; vol. 26 p. 1 – 25.

Lobato, Mirta ed. (2020) *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires. Prometeo.

Lobato, Mirta (2001). *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)*. Buenos Aires. Prometeo Libros.

Mastrángelo, Mariana (2006) *Cultura y política en la Argentina: los comunistas en la huelga de 1929 en San Francisco, una ciudad del interior de Córdoba*. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires/Editorial Imago Mundi.

Palermo, Silvana (2021) Expectativas y desengaños: La carrera laboral en los Ferrocarriles Argentinos de comienzos del siglo XX. En, Queirolo, Graciela y Zárata, Soledad (2021) *Camino al ejercicio profesional: Trabajo y género en Argentina y Chile (siglos XIX y XX)*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Palermo, Silvana (2020) Pueblo chico, mundo grande: familia, protesta y cultura en una localidad ferroviaria del norte argentino (Tafí Viejo, Tucumán, 1900-1920). *Estudios del ISHiR*, 26, 2020.

Palermo, Silvana (2007) ¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917; en *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina*.

Pasquali, Laura (2008). *Historia social e historia oral. Experiencias en la historia reciente de Argentina y América Latina*. Rosario, Argentina: Homo Sapiens.

Pita, Valeria, Gil Lozano, Fernanda, Ini, Maria Gabriela (2020) *Historia de las Mujeres en Argentina, Siglo XX*. Taurus. Buenos Aires.

Sanchez, Matias (2018) *Los comunistas en la unión ferroviaria 1955-1968*. Buenos Aires. Ed. Biblos.

Schneider, Alejandro (2005). *Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo. 1955-1973*. Buenos Aires. Imago Mundi.