

## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

### Sesión V: La historiografía y las privatizaciones de los ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autora/es, temas y acervos

#### Título de la comunicación: Los amigos del riel y la custodia del patrimonio ferroviario luego de las privatizaciones en Argentina

---

SOLANGE GODOY

CONICET/Universidad Nacional de San Martín  
solgodoyd@gmail.com

LUISINA AGOSTINI

CONICET/ ISHIR/Universidad Nacional de Rosario  
luisinaagostini@gmail.com

**Resumen:** El estudio tiene por objetivo examinar las transformaciones que implicó el proceso de privatizaciones y reformas en Argentina en la década de 1990. Toma como foco de análisis el punto de vista de dos asociaciones dedicadas a la conservación y custodia del patrimonio ferroviario, la Asociación Amigos del Riel, en la provincia de Santa Fe, y Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano (Línea G), en la provincia de Buenos Aires. En esa dirección, se propone identificar las prácticas y los sentidos que despliegan dichas asociaciones sobre sus actividades de preservación con relación al patrimonio material y cultural del ferrocarril.

**Palabras clave:** patrimonio; asociaciones; privatización

---

#### RESUMEN AMPLIADO

En Argentina, entre las décadas de 1950 y 1990 los gobiernos nacionales instalaron el “problema ferroviario” como un tema de agenda política y pública para ocuparse de las medidas tendientes a la racionalización y privatización del sistema. Si bien en las décadas previas el Estado fue reduciendo su participación en actividades que,

paulatinamente fue absorbiendo el sector privado (Iramaín y Pérez, 2017), será en los años noventa cuando el sistema ferroviario se vuelve objeto de una reestructuración profunda. El esquema de concesiones privadas, junto con despidos masivos, cierres de ramales y talleres y la liquidación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos fueron algunas de las medidas que implicó este proceso (Martínez, 2007; Felder, 2009; Pérez, 2014). Desde el punto de vista del empleo y del impacto en las familias y comunidades, sus consecuencias fueron dramáticas (Duarte, 2002; Agostini y Godoy, 2026).

A diferencia de lo ocurrido con la privatización en otras actividades en las cuales se implementó directamente la venta, en el caso del ferrocarril se recurrió a un esquema de concesiones privadas (de manera que el Estado siguió siendo el propietario del ferrocarril). El destino del patrimonio ferroviario fue uno de los temas más cuestionables de la reforma ya que el Estado actuó como si se desentendiese de su suerte; así, una enorme cantidad de inmuebles (edificios que habían sido parte de estaciones, talleres, almacenes y depósitos) y material rodante en diverso estado quedaron en ramales abandonados (Martínez, 2007).<sup>1</sup> Incluso, durante este período estuvo en riesgo una institución surgida a partir de una política inédita de conservación patrimonial previa: la continuidad del Museo Nacional Ferroviario, creado en 1971, se había vuelto objeto de debates y cuestionamientos porque las tierras que ocupaba —sobre la Avenida del Libertador, en la Capital Federal— eran de interés para negocios inmobiliarios (Godoy, 2024).

En ese marco más amplio, numerosas iniciativas de la sociedad civil se han interesado en el “rescate” de parte del patrimonio “abandonado” por el Estado y se gestaron diversas instituciones —museos, centros culturales, asociaciones, entre otras (que, en algunos casos, contaron con el apoyo de gobiernos locales)— dedicadas a su preservación (Silva, 2022; Agostini, 2025). Estas acciones deben entenderse en un escenario en el que coexisten

---

<sup>1</sup> Las concesionarias que se hicieron cargo de los pocos servicios que permanecieron en funcionamiento —centralmente en el Área Metropolitana de Buenos Aires— debían mantener el material rodante, infraestructura y equipo mientras que el Estado se reservaba la competencia de fijar tarifas, financiar (y fiscalizar) inversiones y controlar el funcionamiento del servicio (V. Pérez, 2014). De forma análoga a lo ocurrido con la deficiente calidad de los servicios, el mantenimiento del material rodante e infraestructura, para estos casos, también resultó insuficiente por parte de las concesionarias.

diferentes regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio material del ferrocarril, atravesados por disputas y tensiones (Faccio, 2025).

Más específicamente, en este trabajo se estudian las transformaciones que implicó el proceso de privatizaciones y reformas más amplias en Argentina en la década de 1990 desde el punto de vista de dos asociaciones dedicadas a la conservación y custodia del patrimonio ferroviario. Ellas son: Asociación Amigos del Riel, en la provincia de Santa Fe, y Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano (Línea G), en la provincia de Buenos Aires. El estudio se propone identificar las prácticas y los sentidos que despliegan dichas asociaciones sobre sus actividades de preservación con relación al patrimonio material y cultural del ferrocarril. Así, se propone abordar una pregunta acerca de cómo, por qué y para qué “protegen” y/o “custodian” el patrimonio, poniendo en tensión esos conceptos. Para ello, se tiene en cuenta las trayectorias de las organizaciones, las tareas que realizan, las alianzas (con otros actores) y los conflictos que se producen alrededor de las iniciativas de conservar el acervo histórico ferroviario. A partir de una metodología de tipo cualitativa, construimos un corpus de entrevistas a integrantes de las asociaciones; complementariamente, se recurre a documentos escritos y sitios web.

Al aproximarse a las actividades llevadas adelante por las dos organizaciones de la sociedad civil mencionadas —la Asociación Amigos del Riel de Rosario y la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano (Línea G)— se ha podido observar que fueron estos organismos quienes cobijaron aquello que tanto el Estado como las empresas privadas no tuvieron interés en resguardar. Así, objetos, edificios y documentos fueron parte de procesos de patrimonialización llevados adelante por ambas.

Ahora bien, la tarea desempeñada por estas asociaciones también incluyó un aspecto vinculado a la intervención en el espacio público. En el caso ubicado en Rosario, se pudo dar cuenta de cómo en los mismos momentos en los cuales se implementaron las políticas de racionalización y concesiones privadas, los asociados mantuvieron un activo rol en la denuncia pública sobre las implicancias y riesgos que estas suponían. Asimismo, en el caso de su par bonaerense, se ha destacado que sus acciones de “patrullaje” de vías, de reparación y mantenimiento para hacer que su traza permanezca transitable en la mayor cantidad de kilómetros posible fueron posibles a partir de una labor territorial sostenida en el tiempo.

La articulación con otros actores (a escala local y nacional) ha resultado una pieza fundamental para su funcionamiento. Pero, en particular, es de notar cómo, gracias a aquello que se ha preservado desde la sociedad civil fue posible articular no sólo proyectos de memoria social del trabajo ferroviario —un aporte significativo para la identidad de las comunidades—, sino también iniciativas de reactivación o de intervención urbana. Luego de casi tres décadas del “ferrocidio” en Argentina, es posible advertir que lo que permaneció en los territorios —sosteniendo aquello que ni el Estado y las empresas quisieron o pudieron mantener— fue la perseverancia y la coordinación de esfuerzos conjuntos desde abajo.

Las actividades de estas asociaciones de amigos se inscriben en la función social del patrimonio, donde el "para qué" de la custodia se define como un acto de resistencia cultural. No se limitan a salvaguardar objetos, sino a legitimar el sistema ferroviario como un eje de integración territorial y soberanía tecnológica, proyectando el pasado como un insumo crítico para el desarrollo futuro. Estas instituciones surgen y se consolidan en un contexto de crisis de la sociedad del trabajo conformado espacios de (re)significación en los que se produce una vinculación afectiva y cognitiva con materiales, inmuebles, objetos, documentos, maquetas, vehículos, vías y rieles, entre otros. Esta custodia opera en dos dimensiones, la primera supone la preservación de los "saberes del hacer" que, ante la jubilación de las viejas generaciones y el desmantelamiento estatal, sólo sobreviven en estos espacios asociativos. La segunda dimensión que se activa es la emocional, porque la relación con la pieza técnica no es neutral; está mediada por la experiencia del trabajo, por el esfuerzo en reponer el escenario histórico en el que esos materiales tuvieron sentido.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agostini, L. (2025). Los objetos del trabajo ferroviario en dos museos. Reflexiones a partir de las propuestas institucionales de México y Argentina. En Borges Bezerra, D. [et. al.], *Máquinas, corpos e grafias: Tecno-poéticas em perspectiva transdisciplinar* (pp. 176-198). Ideograf.

- Agostini, L., & Godoy, S. (2026). Mujeres ferroviarias, trayectorias laborales y estrategias en el hogar (Argentina, 1990). *Historia Social*, No113, 81-103.
- Duarte, M. (2002). Privatización y crisis laboral en la Argentina de los años noventa. *Estudios del Trabajo*, 23.
- Faccio, Y. (2025). Corazón inalienable, corazón concesionado: Regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022). *Historia Regional*, 55(1-16).
- Felder, R. (2009). ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. *Revista Transporte y Territorio*, 1, 6-24.
- Godoy, S. (2024). Una aproximación biográfica al trabajo de las mujeres en los ferrocarriles. Marta Sandri y el Museo Nacional Ferroviario (Argentina, década de 1970). *IV Jornadas de Patrimonio Industrial y Memoria Histórica, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*.
- Iramain, L., & Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistórica*, No39.
- Silva, A. (2022). De la devaluación a la “puesta en valor”. Cultura, procesos colectivos y patrimonio ferroviario de ciudades medias bonaerenses. *Quid* 16, 18, 105-121.
- Martínez, J. P. (2007). 1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas. En M. López & J. Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 209-292). Lumiere.
- Pérez, V. (2014). Cambios y continuidades en la organización social de los servicios de trenes del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, 1990-2010. *Revista Transporte y Territorio*, 11.