
Puertas de entrada a la enseñanza del ferrocarril en Argentina. Propuestas didácticas para su abordaje



Gateways to the teaching of railway in Argentina. Didactic proposals for its approach

 **Fernando Guida Bria**

Universidad Nacional de Rosario, Argentina
jgbfernando@gmail.com

 **Luisina Agostini**

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

Clio & Asociados. La historia enseñada

núm. 39, e0049 2024

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

ISSN: 2362-3063

revistaclio@fhuc.unl.edu.ar

Recepción: 31 agosto 2024

Aprobación: 14 octubre 2024

DOI: <https://doi.org/10.14409/cya.2024.39.e0049>

Resumen: El conjunto de propuestas didácticas que presentamos son el resultado del curso de capacitación docente “Puertas de entrada al estudio del ferrocarril en Argentina. Entre el progreso, el desarrollo, el déficit y el patrimonio” que dictamos en el sindicato de docentes e investigadores de la Universidad Nacional de Rosario, Santa Fe, Argentina (COAD). Nos animó la intención de ofrecer a lxs participantes, docentes (en los diferentes niveles del sistema educativo) y estudiantes de institutos terciarios y universitarios temas y problemas que pueden ser abordados en las aulas y relacionados con contenidos generales de la currícula oficial que el Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe establece como obligatorio para las materias Historia, Geografía y aquellas afines a las ciencias sociales para la escuela secundaria.

Palabras clave: enseñanza de la historia, ferrocarril, propuestas didácticas.

Abstract: *The set of didactic proposals that we present are the result of the teachers training course ‘Entrance doors to the study of railways in Argentina. Between progress, development, deficit and heritage’ that we dictate in the Union of teachers and researchers of the National University of Rosario, Santa Fe, Argentina. We were encouraged by the intention of offering topics and problems that can be addressed in the classrooms and related to general contents of the official curriculum that the Ministry of Education of the Province of Santa Fe establishes as mandatory for the subjects History, Geography and those related to social sciences for secondary school. The participants were teachers (at different levels of the educational system) and students, from tertiary institutes and universities.*

Keywords: *teaching history, railway, didactic proposals.*

Presentación

El conjunto de propuestas didácticas que presentamos^[1] son el resultado del curso de capacitación docente “Puertas de entrada al estudio del ferrocarril en Argentina. Entre el progreso, el desarrollo, el déficit y el patrimonio” que dictamos en el sindicato de docentes e investigadores de la Universidad Nacional de Rosario, Santa Fe, Argentina (COAD).^[2] Nos animó la intención de ofrecer a lxs participantes, docentes (en los diferentes niveles del sistema educativo) y estudiantes de institutos terciarios y universitarios temas y problemas que pueden ser abordados en las aulas y relacionados con contenidos generales de la currícula oficial que el Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe establece como obligatorio para las materias Historia, Geografía y aquellas afines a las ciencias sociales para la escuela secundaria.

Desde la historia social, propusimos ejes de trabajo para pensar posibles abordajes didácticos en las aulas de las instituciones educativas secundarias y universitarias en la ciudad de Rosario y alrededores. La periodización de los temas del curso se centraron en la segunda mitad del siglo XX y nos ocupamos de: las políticas ferroviarias y las luchas obreras del colectivo del riel en perspectiva histórica; el mundo de los trabajadores y trabajadoras; patrimonio ferroviario material e intangible. Compilamos aquí, las propuestas construidas por quienes, a partir de sus intereses y de los desafíos que sus espacios laborales les plantean, conformaron propuestas para estudiantes concretos o potenciales en diferentes materias y niveles del sistema de educación secundaria.

Para el caso puntual de la carrera universitaria de Arquitectura de la UNR es que hace unos años se instaló como parte de preocupaciones e inquietudes de la cátedra Historia de la Arquitectura temas relacionados con la influencia del ferrocarril francés en la infraestructura de la ciudad de Rosario^[3]. Contamos con la propuesta de Paula Lapissonde pensada para ese nivel educativo y que ofrece una entrada al tema del ferrocarril desde la materialidad y el patrimonio.

Existe una cuestión ferroviaria (Müller, 2018) que convoca diferentes voces y perspectivas sobre aquello que el ferrocarril genera en la sociedad. Hemos presentado los ejes de trabajo desde la perspectiva de una historia regional o local en diálogo con preocupaciones situadas para descentralizar los estudios sobre las grandes urbes. Como resultado del proceso de privatización de los ferrocarriles en la década de 1990 y lejos de pensar en un agotamiento de la historia de los trabajadores es que discutimos sobre los abordajes que resitúan las experiencias obreras, la familia y las comunidades

ferroviarias (Schvarzer, 1993; Gordillo, 2004; Bergesio y Golovanevsky, 2011; Sosa Martos, 2014; Brandolini, 2016; Agostini y Brandolini, 2016; Godoy y Agostini, 2019; Sagastume, 2023; Agostini, 2023, entre otros). Atender a las transformaciones del mundo del trabajo ferroviario en los contextos de auge, crisis y cierre de los espacios laborales se convirtió en un disparador importante para pensar no solo las experiencias obreras cotidianas sino también en aquellas que debieron reformularse en escenarios deshabitados. Como parte del Ferrocidio (Cena, 2008) es que los lugares asociados al desarrollo del ferrocarril se caracterizaron por el abandono, la destrucción, el saqueo de las estructuras materiales que históricamente conformaron el sostén de los trabajadores y trabajadoras. Nos hemos interrogado sobre el patrimonio material e inmaterial ferroviario existente como telón de fondo de los relatos individuales y colectivos construidos para resguardar la memoria frente a la desidia sobre la infraestructura (Gordillo, 2018; McCallum, 2018).

Lo anterior nos permite presentar las propuestas como ejercicios para pensar maneras posibles de instalar contenidos, temas y problemas sobre el abordaje del ferrocarril que en las aulas, pueda permitir el pensamiento crítico a partir de variadas fuentes y desde diferentes interrogantes.

La propuesta de Ramiro Tifner se inscribe en la materia Orientación en Contextos Laborales, su propuesta titulada “El mundo del trabajo ferroviario” es un ejemplo para conocer, desde un estudio de caso, un sector de la economía laboral que durante mucho tiempo mantuvo a una gran cantidad de personas ocupadas y que erigió detrás de sí toda una forma de vida. En esta propuesta se recurre a la historia como forma de conocer las experiencias de trabajadores que, ligados al mundo ferroviario, construyeron toda una identidad detrás de sus profesiones. Se eligió trabajar un estudio de caso, para integrar la teoría con la práctica. Esto involucra el análisis de situaciones específicas para desarrollar habilidades como el pensamiento crítico de los estudiantes. La secuencia didáctica está planeada para abordar la unidad 2 de la materia: “El mundo laboral y los trabajadores”, de manera de poder estudiar el caso del mundo ferroviario como uno de los escenarios laborales posibles y existentes para dar cuenta del trabajo como ámbito de dignidad humana y del empleo como alienación analizando los conceptos de precarización laboral, desempleo, subempleo, flexibilización laboral, trabajo informal.

Las propuestas de Franco Zeballos, Loana Pasqualini, Daniela Garduño, Lucía Ayala y Sara Benitez buscan aproximarse al eje curricular del análisis del modelo neoliberal en Argentina a partir del proceso de fragmentación y privatización de Ferrocarriles Argentinos.

Se proponen responder a la pregunta sobre las causas de la pérdida de miles de kilómetros de vías férreas entre los años 1960 y 1990 (Benedetti, 2002), y cuáles fueron sus impactos sociales, económicos y patrimoniales. Las propuestas didácticas mencionadas exponen estas interpretaciones como también los debates sobre el carácter público o privado de los servicios y proponen actividades para discutir sobre el concepto de “privatización”.

Zeballos plantea la reconstrucción del proceso en su larga duración, contemplando el Plan Larkin (Frondizi, 1961), implementado bajo el gobierno de Frondizi, como punto de partida de la desestructuración y vaciamiento del servicio público ferroviario, para llegar a su culminación en el plan de privatización de los años 1990 bajo el paradigma neoliberal (PEN, Decreto 666/89). Se aborda una línea de análisis que va de lo general a lo particular, con una secuencia práctica-teoría-práctica, en la cual la reflexión en torno a las políticas gubernamentales respecto a la reestructuración del ferrocarril será un eje que atravesará esta clase. Además, la propuesta de Zeballos se interesa particularmente por el patrimonio ferroviario a partir de un caso concreto: el de la escuela E.E.T.P. N° 471 “Dr. Rodolfo Rivarola”. La escuela fundada en 1935 nunca tuvo un edificio propio, y gran parte de su trayectoria institucional se dio a partir del alquiler de una serie de edificios. Su edificio actual, el definitivo, está emplazado en uno de los predios que fue propiedad del Ferrocarril Central Argentino. Su propuesta tiene como objetivo identificar las áreas que componían el taller ferroviario en el predio, investigar las funciones específicas de cada área, y, a través de entrevistas, indagar en las condiciones de trabajo de los ex ferroviarios. También, aporta al conocimiento de los impactos que tuvo el proceso de privatización a nivel patrimonial al señalar aquellos espacios que en otro momento supieron constituirse en eje económico, identitario y laboral a nivel local y regional.

Pasqualini y Garduño aspiran a trabajar las particularidades del plan de privatización ferroviaria llevado a cabo bajo la gestión de Carlos S. Menem. La propuesta didáctica expuesta se encuentra orientada a identificar las características del conflicto social desatado por dicho proceso, indagando en las relaciones de fuerza entre los trabajadores ferroviarios y el Estado durante las huelgas de 1991 y 1992. Las autoras proponen identificar las estrategias implementadas por el gobierno para imponer su plan de reformas y garantizar la rentabilidad de los ramales para otorgarlos en concesión y, los mecanismos utilizados para debilitar al movimiento ferroviario que se oponía a él. Asimismo, busca señalar las formas de organización y de lucha de los trabajadores ferroviarios durante las huelgas. Finalmente, sugieren la implementación de un ejercicio de empatía que tiene la potencia de acercar a los estudiantes al reconocimiento de los

derechos de los trabajadores y a detectar la importancia social de un servicio público.

Para el esclarecimiento de las implicancias locales de la privatización ferroviaria, la propuesta de Ayala y Benítez parte de un análisis de caso, el ferrocidio en Villa Gobernador Gálvez. Su objetivo es analizar las políticas neoliberales llevadas a cabo en el período en torno al plan privatista y reconocer sus implicancias sociales, económicas y patrimoniales a nivel local. A partir de imágenes comparativas ofrecen pensar el pasado ferroviario de Villa Gobernador Gálvez y su estado actual para proponer una reflexión sobre el impacto que tuvo en la ciudad el proceso de privatización bajo el gobierno de Menem. Las autoras realizan un breve recorrido histórico sobre la importancia de los ferrocarriles en los inicios de la ciudad, hacia finales del siglo XIX. Con la intención de atender a un rastro de las transformaciones más profundas en los aspectos materiales y simbólicos de la localidad es que con respecto a las políticas de la década de 1990 Ayala y Benítez realizan una aplicación local del concepto de ferrocidio señalando que los escenarios de Villa Gobernador Gálvez tras la privatización se caracterizaron por el abandono, la destrucción y el saqueo de las estructuras materiales. Finalmente, las autoras proponen la realización de un informe de investigación orientado a reconocer la situación actual de los ferrocarriles en Villa Gobernador Gálvez invitando a la reflexión sobre la relación pasado-presente.

La propuesta de Jazmín Budassi se concentra en la identidad ferroviaria en dos sentidos diferentes pero interrelacionados. Por un lado, la identidad obrera ferroviaria de un barrio de la localidad santafesina de Laguna Paiva es analizada a partir de actividades sobre una fuente periodística para indagar con los estudiantes sobre la infraestructura de un pueblo ferroviario y la cotidianeidad de las actividades en un barrio habitado por familias ferroviarias. Por otro lado, pero con relación a la importante de situar a la clase trabajadora en los contextos laborales, se ocupa de trabajar con escritos y testimonio audiovisual de un ferroviario jubilado para indagar sobre el concepto de identidad y de familia ferroviaria como constitutivos de la subjetividad obrera. Con la intención de presentar cambios y continuidades en los escenarios del empleo y de los hogares a partir de las políticas neoliberales es que presenta actividades de reflexión sobre las transformaciones de la vida de la familia ferroviaria en esos escenarios.

Las actividades de la propuesta de Paula Lapissonde, orientadas a estudiantes del nivel universitario de la carrera de Arquitectura, se inician con una invitación a dibujar aquello que se relacione con el Ferrocarril. Con la intención de generar una sensibilización sobre la existencia de los vestigios del ferrocarril en el territorio santafesino a

partir del rastreo de la infraestructura edilicia de las empresas ferroviarias francesas, belgas e inglesas es que el formato de trabajo práctico se completa con una investigación grupal que permita conocer la bibliografía existente como también las fuentes primarias sobre la infraestructura ferroviaria concreta que atravesó el escenario santafesino. Con el objetivo de recuperar saberes previos y reflexionar sobre el estado actual del patrimonio ferroviario es que se organizan las actividades para comparar imágenes de las diferentes instalaciones edilicias existentes y poder repensar los dibujos realizados por lxs estudiantes.

Compartimos entonces el resultado de un trabajo colectivo, armado y discutido en un curso sindical, en un contexto histórico sensible y crítico en el que lxs trabajadores de la educación ponemos a prueba nuestras capacidades de resistencia pero también estudiamos y nos formamos para pensar temas y actividades que interpelen y movilicen a lxs estudiantes en la necesidad de revisar la historia reciente Argentina.

Propuestas

Propuesta 1. El mundo del trabajo ferroviario.^[4] Por Ramiro Tifner.^[5]

Unidad curricular:

Orientación en Contextos Laborales, 5° año del Nivel Secundario del Ciclo Orientado. La secuencia didáctica está planeada para abordar la unidad 2 de la materia: “El mundo laboral y los trabajadores”. Estudio de caso: “El mundo del trabajo ferroviario”

Clase 1: El mundo del trabajo ferroviario: saberes e identidades.

Clase 2: El mundo del trabajo ferroviario: La organización de los trabajadores y los conflictos laborales.

Objetivos.

- Conocer el mundo del trabajo ferroviario cómo uno de los tantos ejemplos de sectores laborales
- Comprender el impacto laboral que tuvo la privatización de los ferrocarriles argentinos para sus trabajadores.
- Interpretar las relaciones laborales de los trabajadores en relación de dependencia, sus derechos y las negociaciones/luchas por obtener una justa remuneración por su trabajo.

Contenidos.

- Conocimiento del mundo del trabajo ferroviario, teniendo en cuenta al mismo cómo una de las tantas formas de realización personal, que permite a los trabajadores alcanzar la dignidad humana.
- Comprensión del proceso de privatización de los ferrocarriles argentinos durante la década de 1990 y las consecuencias laborales para sus empleados. Despidos, precarización laboral, subempleo, flexibilización laboral, trabajo informal.
- Interpretación de los roles y lugares que ocupan los sujetos dentro del mundo laboral ferroviario. Teniendo en cuenta las legislaciones que protegen sus derechos y la lucha por una justa remuneración y salario digno.

Clase 1: El mundo del trabajo ferroviario: saberes e identidades.

Inicio.

El docente dará inicio a la clase explicando que los contenidos y temas a desarrollar ese día y en la clase siguiente están relacionados con lo abordado anteriormente en la unidad 2: El mundo laboral y los trabajadores.

Estrategia: Torbellino de ideas/indagación de conocimientos previos (10 minutos). Por medio de preguntas disparadoras

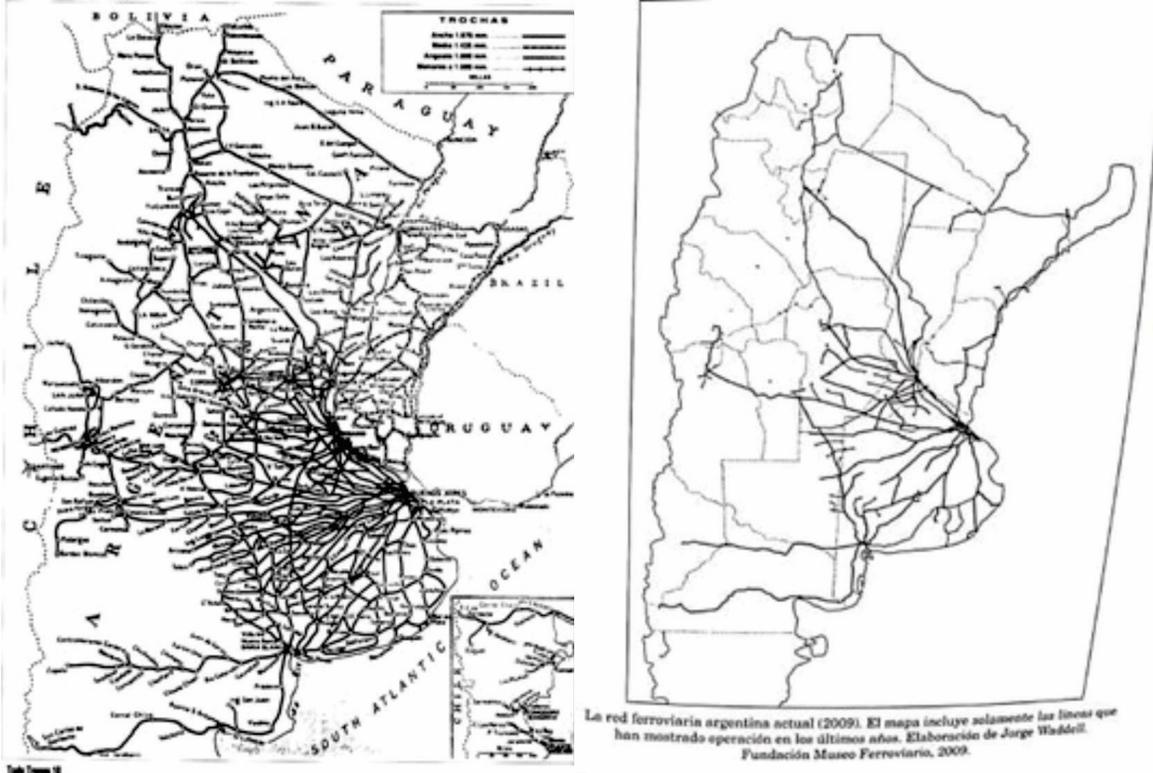
- ¿Conocen la historia de los ferrocarriles en nuestro país?
- ¿Qué importancia tiene ese medio de transporte en la actualidad? ¿Creen que siempre haya sido de esa manera?
- - ¿Cuáles habrán sido los roles y funciones que cumplían los trabajadores del ferrocarril?

Mientras tanto el docente escribirá en el pizarrón las respuestas de los alumnos. Una vez terminada la indagación de conocimientos previos, el docente solicitará a los estudiantes que lo copien en sus carpetas.

Desarrollo.

A continuación, el docente proyectará dos mapas donde los alumnos puedan comparar la cantidad de redes ferroviarias que existían en nuestro país en 1960 y en 2009. El objetivo de esta actividad es que los alumnos puedan tomar dimensión de lo importante que era este medio de transporte (tanto de cargas cómo de

pasajeros) y pensar en la cantidad de personas que empleaba para su funcionamiento.



Figuras 1 y 2

Imágenes extraídas de Müller, 2018: 16-17

Luego, el docente les recordará a los estudiantes el artículo 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos trabajada en clases anteriores y cómo el trabajo se relaciona directamente con la dignidad humana:

Artículo 23

- 1. Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.*
- 2. Toda persona tiene derecho, sin discriminación alguna, a igual salario por trabajo igual.*
- 3. Toda persona que trabaja tiene derecho a una remuneración equitativa y satisfactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana y que será completada, en caso necesario, por cualesquiera otros medios de protección social.*
- 4. Toda persona tiene derecho a fundar sindicatos y a sindicarse para la defensa de sus intereses.*

Seguidamente, les va a proponer conocer los diferentes cargos y funciones que cumplían los trabajadores ferroviarios, teniendo en cuenta que no están haciendo referencia sólo a una profesión, sino también a un conjunto de identidades que formaban parte de la vida cotidiana de estos trabajadores.

Estrategia didáctica: Fichaje.

El docente ordenará a los a los alumnos en grupos de 4 estudiantes y les entregará un juego de fotocopias del libro “Siluetas” editado por el Ferrocarril Central Argentino en 1932 y les pedirá que completen fichas con la siguiente información:

Ejemplo: Nombre del Cargo: Foguista. Función: Ayudante del maquinista en el funcionamiento de la locomotora. Tiene a su cargo personal la alimentación de la caldera, cuidando la presión, atención del fuego (en trenes a vapor), dispositivos areneros y engrase de la locomotora. Lugar de trabajo: Dentro de la locomotora, ubicado a la izquierda del maquinista. Capacidades y habilidades necesarias: responsable de su delicada labor. Debe poder reemplazar al maquinista en caso de emergencia.

Una vez terminada la actividad los estudiantes, el docente explicará que si bien algunos trabajos fueron progresivamente desapareciendo o cambiando sus funciones (cómo es el caso del foguista) por los avances tecnológicos, muchos de los puestos de trabajos descritos en el manual se perdieron con el proceso de privatización de los ferrocarriles en la década de 1990.

Art. 70º.- Toda locomotora a vapor en servicio estará a cargo, a lo menos, de un maquinista y un foguista y toda locomotora eléctrica, tren eléctrico o vehículo automotor podrá ir a cargo de un solo conductor, siempre que disponga, en un solo control, de un dispositivo automático de detención. Fuente: Reglamento General de Ferrocarriles, Aprobado por Decreto N° 90.325 del 12 de Setiembre de 1936 y actualizado al 31 de diciembre de 1995.

Además, se hará mención que en dicho manual no se tuvieron en cuenta muchos otros trabajadores que, sin estar en contacto directo con los pasajeros también formaban parte de la “familia ferroviaria” y colaboraban con el funcionamiento cotidiano de este medio de transporte. Por ejemplo, los trabajadores y operarios de los talleres ferroviarios.

Cierre.

A continuación, entregará a los estudiantes un texto de dos carillas escrito por el profesor, en el cual se desarrolle una explicación acerca de la identidad de la familia ferroviaria, la cual se forjó a lo largo de todo el siglo XX. Con dicho texto los alumnos deberán realizar una

reflexión de cómo se relacionan la dignidad humana, con las identidades de estos trabajadores con sus puestos dentro del sistema ferroviario argentino, teniendo en cuenta que no es sólo una profesión laboral, sino también una forma de vida que permite a las personas sentirse realizados. Considerando cómo importante la honra y orgullo que sienten las personas al ganarse la vida por medio de un trabajo digno (temas abordados en clases anteriores de la unidad 2). Para finalizar, pasarán al frente cada uno de los grupos para leer su reflexión final.

Clase 2: El mundo del trabajo ferroviario: La organización de los trabajadores y los conflictos laborales.

Inicio.

Para comenzar el docente volverá a ordenar a los estudiantes cómo en la clase anterior y entregará a cada uno de los grupos portadas de diarios que hablan del proceso de privatización de los ferrocarriles estatales. Los alumnos deberán reconocer con cuáles conceptos del mundo laboral trabajados en clases anteriores pueden relacionarlos (Desempleo, flexibilización laboral, trabajo informal, etc.).



Figuras 3, 4, 5, 6 y 7

Imágenes extraídas de <https://archivoferroviario.com.ar/tag/1990/>

Es importante recordar a los alumnos que el artículo 14 bis de la Constitución Nacional establece la protección del trabajador contra el despido arbitrario (normativa analizada en las clases anteriores).

Además, se solicitará a los estudiantes que imaginen cómo habrán respondido los trabajadores ante estas medidas políticas que afectaban de manera directa sus trabajos. Todas las ideas debatidas al interior de los grupos deberán plasmarse por escrito en sus carpetas.

Desarrollo.

El docente comentará a los estudiantes que a continuación van a observar un video de 26 minutos que explica el proceso de tercerización y privatización de los Ferrocarriles estatales durante la década de 1990. Proceso que llevó al posterior cierre de ramales y pérdida de puestos de trabajo para muchas personas.

Capítulo 5: Tercerización y Privatización de los Ferrocarriles:
Importar imagen

https://www.youtube.com/watch?v=gLXXVP4SrFI&ab_channel=MarceloTomisaki

Realizado por Fernando Pino Solanas para el Canal encuentro

Con dicho video deberán responder las siguientes preguntas:

- ¿Cómo respondieron los trabajadores ante el proceso de privatizaciones de la década de 1990?
- ¿Qué sucedió con la llamada familia ferroviaria luego de este proceso?
- ¿En qué situación laboral se encontraron los trabajadores luego de las privatizaciones? ¿Qué sucedió con sus derechos laborales?
- ¿Qué habrá sucedido con la identidad ocupacional de estos trabajadores luego de ser despedidos u obligados a ocupar tareas en otras dependencias del Estado?

A continuación, el docente invitará a los alumnos a investigar sobre la forma en la que los trabajadores decidieron organizarse para defender sus puestos de trabajo. Recordando que el artículo 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su inciso 4 establece que “toda persona tiene derecho a fundar sindicatos y a sindicarse para la defensa de sus intereses”. Para ello, el docente entregará diferentes panfletos escritos por los trabajadores pertenecientes a las bases sindicales para ser analizados. A modo de cierre, los estudiantes deberán pensar estrategias de asociación que pudieran tomar los trabajadores que se encuentren frente al peligro de cierre de una empresa, analizando los problemas y dificultades que tuvieron los trabajadores ferroviarios en la década de 1990.

Problemas:

- Falta de inversión en infraestructura ferroviaria
- Desmoralización de los trabajadores
- Inacción y complicidad de las dirigencias sindicales
- Total desprotección contra los despidos arbitrarios
- Pérdida de derechos laborales básicos

Se recomienda a los alumnos que busquen otras experiencias de trabajadores durante los 90s y los 2000s, en relación a cooperativas de trabajo, fábricas auto gestionadas por sus trabajadores y demás formas de organización que les permitieron a las personas salir adelante en contextos de crisis social y económicas. (Temas que también se trabajan desde la materia).

Cierre.

A modo de cierre, los diferentes grupos deberán presentar sus propuestas al resto de la clase. Dicho producto final puede ser en formato de un trabajo escrito, un Power Point o video para presentar frente al aula, por medio de gráficos o estadísticas que muestren el análisis de datos o imágenes que den cuenta del tema abordado.

Propuesta 2. Reflexiones sobre el estado del patrimonio ferroviario en Rosario. Características de las políticas ferroviarias entre 1960 y 1990, repercusiones y luchas obreras. Rosario y el patrimonio ferroviario: El caso de la E.E.T.P. N° 471 “Dr. Rodolfo Rivarola”.^[6] Por Franco Martín Zeballos.^[7]

Unidad curricular Historia, 4to año del Nivel Secundario del Ciclo Orientado. Clase específica para los estudiantes de la E.E.T.P N° 471 “Dr. Rodolfo Rivarola”

Objetivos.

- Identificar las características de las políticas ferroviarias implementadas bajo el modelo neoliberal.
- Analizar el impacto de la privatización en la infraestructura y el patrimonio ferroviario

- Recuperar la historia original del edificio que hoy hospeda a la E.E.T.P N° 471 “Dr. Rodolfo Rivarola”

Inicio.

Como apertura de la clase, les mostraré a los estudiantes dos imágenes de la red ferroviaria argentina, la primera de finales de la década de 1950, en su momento de máximo desarrollo, y la otra de 2009, la red ferroviaria actual. A partir de su observación, se les pedirá que respondan oralmente algunas preguntas, a modo de introducir el problema mediante una lluvia de ideas en torno a dichas respuestas.

Actividad de inicio:

1. ¿Qué impacto tuvo la red ferroviaria en el desarrollo de las comunidades a lo largo de su trazado?
2. ¿Qué papel desempeñó el ferrocarril en la integración económica y social del país en cada época?
3. ¿Cómo están distribuidos los ramales existían en cada imagen?

Luego de discutir grupalmente estas preguntas, les explicaré brevemente la “cuestión ferroviaria” basada en el concepto de Alberto Müller sobre cómo el ferrocarril pasó de ser el modo líder de transporte terrestre, símbolo del progreso capitalista, a evocar más su existencia pasada en términos nostálgicos. De forma acotada, haré un repaso por los comienzos del ferrocarril, su consolidación y nacionalización, realizando una breve línea temporal que esquematice esta evolución hasta detenerme en el año 1961. Para ese período enfatizaré en el Plan Acevedo, el discurso “Batalla del Transporte” del 5 de junio de 1961 (del cual leeremos un breve fragmento) como precursores del ferrocidio y privatización de la década de 1990. Me referiré a la huelga ferroviaria de octubre de 1961 como respuesta al inicio de la contracción de la red ferroviaria a través de la “reordenación del transporte” y la clausura de “tramos no rentables”. Acompañando la explicación, de manera grupal, se diseñará un mapa conceptual que sintetice estos aspectos y sirva a manera de comparación de las huelgas de 1961, 1991 y 1992.

Luego de contextualizar y aclarar estas cuestiones, propondré una actividad para realizar en grupos de cuatro (4) integrantes, con el objetivo de realizar un pequeño trabajo que recupere y ponga en valor el patrimonio ferroviario donde hoy se ubica la escuela. La misma se

extenderá por al menos dos encuentros dada la imposibilidad de realizar las entrevistas en esa misma clase.

Actividad de desarrollo:

1. Recopilen información sobre los talleres ferroviarios de Rosario. Buscar documentos, fotografías, planos o artículos periodísticos que describan las instalaciones, el funcionamiento y las actividades que se desarrollaban en ellos. Para ello, pueden consultar la biblioteca de la escuela, archivos históricos, documentos o páginas web referidas a este tema.
2. Contactar con ex trabajadores del taller ferroviario o con familiares de los mismos para realizar entrevistas. Recopilar sus testimonios sobre las distintas áreas del taller, las tareas que se realizaban, las condiciones de trabajo y la vida cotidiana en el lugar.
3. Organizar y analizar la información recopilada para identificar las distintas áreas que componían el taller ferroviario en el que hoy está ubicada nuestra escuela. Investigar las funciones específicas de cada área y su importancia para el funcionamiento del taller.
4. Confeccionar carteles que identifiquen las distintas áreas del edificio según las tareas que allí se realizaban. Utilicen imágenes, de existir un archivo de las mismas. Luego, coloquen los carteles en las áreas correspondientes.

Cierre.

Exposición y socialización de la información reunida durante la clase.

Reflexión conjunta sobre el impacto de las decisiones políticas respecto al ferrocarril en la sociedad y sobre todo en la ciudad de Rosario.

Propuesta 3. Argentina: Políticas ferroviarias del gobierno de Menem: El "ferrocidio". Concepto de privatización. Análisis de las relaciones de fuerza entre el Estado y el movimiento de ferroviarios.^[8] Por Daniela Garduño y Loana Pasqualini^[9].

Unidad curricular: Historia, 4to año del Nivel Secundario del Ciclo Orientado.

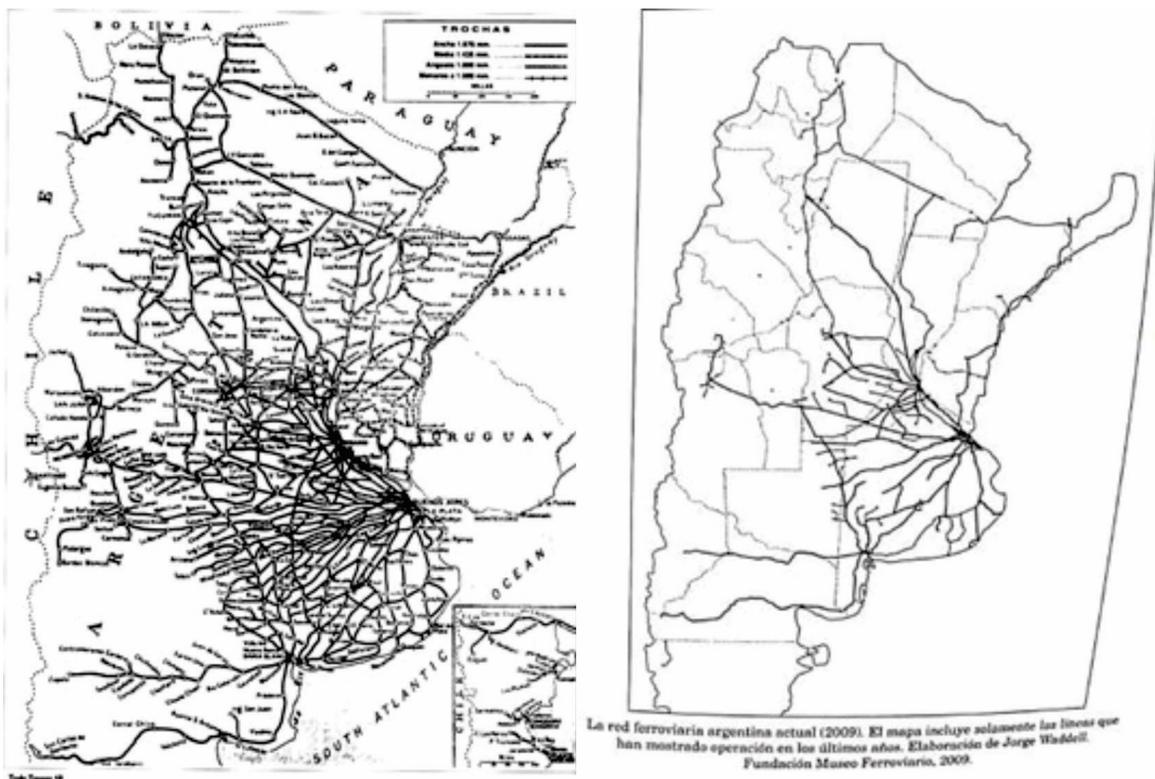
Tiempo: 3 módulos (120 minutos)

Objetivos

- Reconocer las diferencias entre un servicio público y privado.
- Reflexionar acerca de las consecuencias que padece una sociedad cuando es privada de un servicio social.
- Identificar a los actores que intervienen a favor y en contra de la privatización ferroviaria.
- Reflexionar sobre los derechos de lxs trabajadores.

Inicio.

Diálogo didáctico entre docente y alumnxs a partir de la exposición de dos mapas de ramales ferroviarios: uno de 1960 y otro de 2009.



Figuras 8 y 9

Imágenes extraídas de: Müller, 2018: 16-17.

Se harán las siguientes preguntas disparadoras:
¿Para qué sirven los ferrocarriles? ¿Qué creen que transportaban o transportan? ¿Qué importancia creen que tenía el ferrocarril cuando no había colectivos y ni autos? ¿Por qué creen que ya no hay tantos ramales como antes? ¿Saben la diferencia entre un servicio público y

uno privado? ¿Conocen el término “privatización”? ¿Algunx escuchó hablar de las privatizaciones del gobierno de Menem?

Desarrollo.

Lectura compartida. Material de producción propia.

Durante la década de 1990, el presidente de estos momentos, Carlos Menem, y su ministro de economía más relevante, Domingo Cavallo, pusieron en marcha una serie de reformas liberales: se desreguló la economía, se dismanteló la capacidad reguladora del Estado, se eliminaron o redujeron las protecciones arancelarias a las industrias, se estableció la libertad de precios y se inició un plan de privatización de las empresas estatales.

Dentro de varias medidas económicas que luego tomaría el gobierno de Menem, en 1989 se aprobó la Ley de Reforma del Estado, que autorizaba al presidente a proceder con la privatización de un gran número de empresas estatales, donde se encontraban: energía, gas, telefonía y comunicaciones, Aerolíneas Argentinas y Ferrocarriles Argentinos, entre otras.

¿Qué quiere decir “privatizar” una empresa estatal? Es la venta de empresas públicas a empresas privadas, el pase de servicios del sector público al sector privado. Pero ahora, ¿por qué se realiza esto? El argumento del gobierno y de quienes apoyan la privatización es que esto “mejoraría la gestión de las empresas”, “mejoraría la estructura y la eficiencia del servicio”, y “disminuiría los costes para el Estado”. La realidad es que, en la mayoría de los casos, este recorte del Estado en los servicios públicos no produce una mejora en el funcionamiento, no abaratan ni mejoran los servicios, y se terminan mercantilizando servicios que en realidad son derechos de los ciudadanos.

¿Qué pasó con la empresa Ferrocarriles Argentinos?

Con la Ley de Reforma del Estado, se empiezan a vender y licitar corredores y ramales al capital privado. Además, los servicios de pasajeros pasaron a estar en manos de las provincias, y en caso de que las provincias no quisieran o no pudieran hacerse cargo, cerrarían.

Los trabajadores ferroviarios llevaron a cabo dos grandes huelgas: una en 1991 y otra en 1992, sin embargo, el proceso de privatización continuó.

Las consecuencias que dejó la privatización fueron una estructura ferroviaria nacional dismantelada, miles de trabajadores estatales fueron despedidos, cierre de numerosos ramales, cientos de kilómetros de vías que dejaron de usarse, muchos pueblos que se convirtieron en “pueblos fantasmas”.

¿Cómo lograron llevar a cabo esto?

En parte porque desde el gobierno y desde los medios masivos de comunicación se empezó a difundir un argumento sobre el “mal servicio

de los trenes”, con cuestiones que incluían desde la llegada tarde a la estación hasta el hecho de que “generaban déficit fiscal”, hablando en nombre de la ciudadanía y alegando que esto se hacía en beneficio de ella. Muchas de estas propagandas efectivamente calaron en la sociedad, que avalaron la puesta en marcha de las privatizaciones.

Pero también gracias a la presión de los empresarios y grupos privados que querían adquirir estas empresas para su beneficio económico personal.

Cierre.

Actividad 1: En grupos (máximo cinco personas) y en base a lo leído anteriormente, se realizará un cuadro comparativo con los aportes de cada grupo. El objetivo será volcar las diferentes estrategias tomadas tanto por el gobierno de Menem como por lxs trabajadores ferroviarios durante el proceso de privatización de los ferrocarriles. Algunos grupos rastrearán las estrategias del gobierno, y otros las de los trabajadores.

También se pueden realizar las siguientes preguntas disparadoras: ¿qué actitud tomaba el ministro de Economía y el presidente contra los trabajadores que se estaban manifestando? ¿Qué significa “ser muy severos”? Y en cuanto a las medidas de lucha que tomaron lxs trabajadores ferroviarios, ¿cuáles podés rescatar? ¿Participaban de estas luchas solamente los trabajadores hombres? ¿Qué rol tiene la familia obrera en las medidas de lucha que se llevaron a cabo?

Para ello, se otorgarán materiales complementarios al texto de la actividad anterior. A los grupos que deben rastrear las estrategias de los trabajadores, se les proporcionará el primer material, y a quienes deban rastrear las estrategias gubernamentales, se les proporcionará el segundo.

Material 1: Resolución del plenario realizado por lxs trabajadorxs ferroviarios en Remedios de Escalada el día 5 de marzo de 1991. Archivo de la Fundación Pluma recuperadas en <https://www.anred.org/2021/02/15/a-30-anos-de-la-gran-huelga-ferroviaria-esta-vez-no-habra-traicion-esta-vez-dirigen-las-bases/>

**RESOLUCIONES DEL PLENARIO REALIZADO EN
REMEDIOS DE ESCALADA EL 5/3/91**

El Plenario de Seccionales Ferroviarias en Lucha

- 1- Ratifica el paro por tiempo indeterminado por la reincorporación de todos los cesantes y el aumento salarial.
- 2- En respuesta a la medida del gobierno de cerrar los ferrocarriles convocar a todo el pueblo y a todos los ferroviarios a una marcha a Plaza de Mayo para repudiar dicha medida y en apoyo a la justa lucha de los ferroviarios. Fecha 11 de marzo , 18 hs.
El mismo día realizar una jornada nacional de protesta.
- 3- Realizar un urgente llamamiento a todos los ferroviarios a sumarse a la huelga.
- 4 - Mandar comisiones de huelga a las seccionales que no adhieren o que han levantado la medida.
- 5 - Exigir a la C.G.T. y a todos los gremios que se convoque a un paro general en apoyo a la lucha ferroviaria y en repudio a la medida del gobierno.
Que se convoque a un plenario de dirigentes gremiales nacionales, seccionales, para impulsar este punto.
- 6 - Adherir a la movilización de CTERA, COÑADU, FATUN, FUA, CICOP del día 14/3/91.
- 7 - Organizar el llamado a Asamblea de mujeres, familiares directos de ferroviarios para ayudar en el conflicto.

El próximo plenario se realizará el día viernes 8/3/91, a las 15 horas, en 3 de Febrero 3050 (Seccional Latinoamérica de La Fraternidad) – Victoria – Pcia. de Bs. As.

PLENARIO DE SECCIONALES FERROVIARIAS EN LUCHA

Figura 10

Quedará presentado de la siguiente manera:
Estrategias del gobierno y del movimiento ferroviario durante la privatización ferroviaria de los '90:

- Paros, protestas
- Asambleas de trabajadores.

- Boletines de huelga.
- Recaudación de fondos para compañerxs despedidos.
- Seccionales locales.
- Intentar conseguir el apoyo de diversas seccionales y gremios.
- Rol de la familia obrera y las mujeres.
- Ollas populares.

Estrategias del estado:

- Declaración de las huelgas como ilegales.
- Despidos de trabajadores ferroviarios.
- Anulación de los pagos salariales.
- Amenazas de represión.
- Suspensión de negociaciones con los trabajadores.
- Búsqueda de complicidad con los medios de comunicación.
- Amenaza de cierre de ramales
- Conciliación obligatoria.

Actividad 2:

Se le pedirá a lxs alumnx que imaginen ser trabajadores ferroviarios de los '90 y que confeccionen un boletín de huelga ferroviaria.

En dicho boletín debe constar la siguiente información:

- Nombre de seccional / seccionales que convocan el paro.
- Lugar/lugares de convocatoria.
- Reclamos de lxs trabajadores.
- Fecha de la convocatoria.

A modo de ayuda, se les otorgarán los siguientes boletines para que tomen como ejemplos:

A TODOS LOS COMPAÑEROS FERROVIARIOS

EL 13 Y 14 DE FEBRERO PARAMOS CONTRA EL HAMBRE

El 5 de febrero numerosas seccionales fraternales del Sarmiento, Roca y Mitre —a la que se sumaron seccionales de los Señaleros— decidimos parar por la necesidad de nuestras familias. Porque nuestros sueldos ya no alcanzan siquiera para satisfacer las necesidades básicas, agravado aún más por la remarcación salvaje de los precios. Como contrapartida, el Gobierno nos quiere conformar con la burla de 250.000 Australes.

Lamentablemente, como ya es sabido, la dirigencia nacional de los gremios ferroviarios no hace nada por cambiar esta situación, en abierta complicidad con el gobierno.

Por todo esto, las seccionales fraternales abajo firmantes reafirman la continuación del plan de lucha resuelto por sus bases y convocan a un Paro de 48 horas, los días 13 y 14 de febrero por:

UN BASICO DE 2.000.000 PARA LA ESCALA INICIAL
UN ANTICIPO DE EMERGENCIA DE 1.500.000*
a cuenta de dicho aumento.

Llamamos al conjunto de las seccionales fraternales y a todos los trabajadores ferroviarios a incorporarse a esta lucha. Así lo pide el hambre de nuestras familias.

Adhieren las siguientes seccionales:

Kilómetro 1 (Roca)	Haedo (Sarmiento)
Temperley (Roca)	Luján (Sarmiento)
Tolosa (Roca)	Mecha (Sarmiento)
Olavarría (Roca)	Lincoln (Sarmiento)
Remedios de Escalada (Roca)	Pehuajó (Sarmiento)
San Martín - Vapor (Mitre)	Darraguera (Sarmiento)
José León Suárez (Mitre)	Gra. Pico (Sarmiento)
Caballito (Sarmiento)	Trenque Lauquen (Sarmiento)
Castelar (Sarmiento)	Realco (Sarmiento)

Se convoca a una nueva reunión para definir la continuación del plan de lucha para el viernes 15 a las 15 horas, para que se sumen todos los compañeros que quieran unirse a la lucha.

TODOS A PLAZA DE MAYO

Al pueblo trabajador

Los ferroviarios convocamos a todos los trabajadores a manifestarnos en defensa de:

LOS FERROCARRILES, LA SALUD Y LA EDUCACION

Durante estos 30 días de paro hemos recogido la inmensa solidaridad de la población que entendió y rodeó nuestro conflicto a pesar de los perjuicios que le causa tener los ferrocarriles parados. La causa de esta solidaridad está en que todos los trabajadores entienden que la responsabilidad de este conflicto es del gobierno que nos somete a salarios de hambre y cesantea compañeros cuando ejercemos el legítimo derecho a parar.

Hoy, después de un mes, es evidente que es mucho mayor el costo de los ferrocarriles parados que pagarnos un sueldo digno. Pero aun así, el gobierno no afloja porque quiere aplicar con nosotros un castigo ejemplar. Esto mismo le sucederá a quien quiera luchar por su dignidad de trabajador, ya sea docente, enfermera o metalúrgico, por lo que llamamos a todos a unirnos, empezando por esta marcha. Empecemos a forjar la unidad de los trabajadores en la calle. Todos a Plaza de Mayo!!

Concentramos el jueves 14 desde las 16 horas en Av. de Mayo y 9 de Julio.

COMISION DE ENLACE DE
SECCIONALES FERROVIARIAS EN LUCHA

Figuras 11 y 12

Imágenes extraídas del Archivo de la Fundación Pluma. Recuperadas de <https://www.anred.org/2021/02/15/a-30-anos-de-la-gran-huelga-ferroviaria-esta-vez-no-habra-traicion-esta-vez-dirigen-las-bases/>

Propuesta 4. La política ferroviaria de los años 1990s. El ferrocidio: caso Villa Gobernador Gálvez.^[10] Por Lucía Alicia Ayala y Sara Benítez.
[11]

Unidad curricular: Ciencias Sociales, 4° año, EEMPA y/o 2° año de Seminario de Ciencias Sociales de escuela media.

Tiempo: 4 módulos (160 minutos)

Objetivos

- Que las y los estudiantes logren:
- Reconocer características del neoliberalismo y su impacto en la política ferroviaria de los años 1990s
- Interpretar el concepto de “ferrocidio” y “déficit”

- Reflexionar sobre la importancia de los ferrocarriles en Argentina y en especial en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez.

Inicio.

Observar el video que nos ubica en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez y la historia del ferrocarril, La Historia de los Ferrocarriles en Villa Gobernador Gálvez y sus dos estaciones (Mira Urbana)

Disponible en: https://youtu.be/8zTJB4LY-ao?si=P6FD_ibUgQltAkCV

Reflexionar sobre la importancia del ferrocarril, y la posterior fundación de la ciudad como consecuencia de su establecimiento en el territorio.

Luego analizar las siguientes imágenes del pasado (figura 15) y reciente (figura 16) del ferrocarril.



Figura 13

<https://vggmunicipalidad.gov.ar/noticia/1348/villa-gobernador-galvez-contara-con-un-paseo-del-aniversario>



Figura 14

Imagen 2 recuperada de: <https://www.cronicaferroviaria.blogspot.com/search/label/Terminal%20Puerto%20de%20Rosario?m=0>

¿Cuál es la importancia económica del Ferrocarril en Villa Gobernador Gálvez?

¿Cuál es el futuro que tuvo en la ciudad de dicho Ferrocarril?

¿Cuáles son las empresas destacadas en Villa Gobernador Gálvez?

Desarrollo.

Presentar los siguientes artículos periodísticos con relación al contexto económico de los 90'.

Analizar con la clase los aspectos relacionados al modelo económico Neoliberal.

La Argentina y los designios de Washington

Con la euforia provocada por la caída del Muro de Berlín, la globalización económica y la expansión de los mercados especulativos, se espera que esta década los capitales externos fluyan nuevamente hacia la Argentina. A través del Plan Brady se procuró también reconvertir la vieja deuda externa en poder de grandes bancos y entidades financieras, después de haberse de sus riesgos y transformándola en bonos que se vendieron libremente.

Desde el punto de vista ideológico el neoliberalismo (una doctrina económica que proclama el predominio absoluto de los principios de la economía de mercado) juega un rol importante a través de las reglas que brinda el llamado "Censo de Washington". Este recomienda políticas económicas cuyos ejes centrales son el control del gasto público y la disciplina fiscal, la liberalización del

Lejos de cumplir sus promesas electorales, Carlos Menem abrió la economía y le puso el signo de la derecha neoliberal.

Por MARIO RAPOPORT
Economista y Sociólogo

ECONOMÍA | AUGE DEL NEOLIBERALISMO

Voto de la pág. 721

comercio y del sistema financiero, el fomento de la inversión extranjera, la privatización de las empresas públicas y la desregulación y reforma del Estado. Los gobiernos deben limitarse a fijar el marco que permita el libre juego de las fuerzas del mercado; sólo este puede repartir de la mejor manera posible los recursos productivos, las inversiones y el trabajo.

Esas ideas coincidieron en la Argentina con la feroz crisis hiperinflacionaria, producto de la herencia del endeudamiento externo de la dictadura militar y del fracaso de las políticas implementadas por el gobierno de Alfonsín para superarlo, y favorecida por intereses empresariales. Se esperaba que la llegada de otro presidente justicialista, Carlos Menem, pudiera revertir la situación. Pero si en 1945 se produjo la confluencia entre un líder histórico como Perón, y vastos sectores obreros y populares, que dio impulso a la industrialización y sustanciales mejoras a los trabajadores, el año pasado se verificó un escenario diferente. Menem ganó las elecciones presidenciales con el apoyo de una gran mayoría popular que aspiraba a un cambio de rumbo, creyendo en sus promesas de "salario" y "revolución productiva". Pocos sabían que ya había establecido antes de llegar al poder una alianza con el establishment y la derecha neoliberal y estaba dispuesto a realizar políticas de signo contrario a las proclamadas. La derecha en la Argentina nunca tuvo un partido fuerte como para poder triunfar electoralmente y desde la década de 1930 llegó al gobierno gracias a golpes de Estado militares. Ahora, impuso sus ideas y, sobre todo, sus intereses al nuevo liderazgo justicialista, el llamado menemismo.

Se desplegó allí la etapa más importante del neoliberalismo en la Argentina. Se dictó una ley de convertibilidad que llevó al abandono de toda política monetaria y a la sobrevaluación del

peso se dio lugar a una apertura irrestricta de la economía; se liberalizaron los movimientos de capitales externos y el sector financiero se apoyó la flexibilización laboral y el ajuste salarial, y se realizó la privatización de las principales empresas y activos públicos, cuyo resultado más lamentable fue la venta de la compañía petrolera estatal YPF, perdiendo el Estado un recurso estratégico clave para la economía nacional.

Muchas de esas privatizaciones, así como otras políticas del Gobierno, se realizaron por medio de actos de corrupción. Se incluyó también en este proceso la privatización de la provisión social, una de las causas principales del déficit fiscal en la Argentina. El predominio de las finanzas sobre el aparato productivo afectó singularmente al sector industrial cuya participación en el PBI podría caer más de diez puntos en la próxima década (del actual 27 por ciento a alrededor del 15 para 2002).

La clave del sistema resulta, sin duda, la convertibilidad de la moneda con un tipo de cambio fijo (un dólar igual a un peso), que funciona como el patrón oro del siglo XIX y contradice todas las otras medidas de liberalización. En un sistema así, con apertura irrestricta de los mercados, la única forma de controlar el déficit externo y el déficit fiscal es aplicando políticas recesivas y de ajuste a la espera de un milagroso flujo de capitales externos que compense la situación. La falencia de ese proceso podrá observarse una vez agotadas las privatizaciones, que significan una importante pérdida del patrimonio nacional y que, junto a la venta de empresas privadas nacionales, dio lugar a una extranjerización sin precedentes de la economía sin que se ampliara su capacidad productiva. Sólo se benefician grandes grupos económicos extranjeros y nacionales, hasta que se produzca la caída final del modelo. ●



Siglo XX. Año 1991

ECONOMÍA

EL GOBIERNO ORDENÓ EL CIERRE DE NUMEROSOS RAMALES FERROVIARIOS



Cuarenta y cuatro años después de su nacionalización, los ferrocarriles vuelven a ser privados. El gobierno nacional empezó a las provincias para que antes del 10 de marzo se hagan cargo de los servicios de carga y pasajeros. Con el cierre de ramales, cientos de pequeños pueblos quedan sin esa vía de comunicación.

EL MUNDO

EE.UU.: EL FMI CERCÓ A LA SEC



El 28 de febrero de los davida de presencia 51 días de c lugar fue con 86 hombres, Koresh. Los Iglesia Adve final está p David Koresh era abiertar

Yitzhak Rabin y Yasser Arafat se dieron la mano y firmaron acuerdos de paz en Washington



SE APROBÓ LA REFORMA PREVISIONAL

El 14 de abril el gobierno de Menem logró cumplir el quórum para iniciar la consideración de la reforma previsional en el plenario de la Cámara. En la discusión de esta reforma, la CGT-RA obtuvo una concesión de fundamental importancia: los trabajadores podrán elegir entre permanecer en el régimen de reparto estatal o migrar para el régimen de capitalización.

GEOM

Figuras 15, 16 y 17

Fragmentos extraídos de Presidencia de la Nación, El Bicentenario. Construyendo La Patria Desde 1810. Revista N° 10.

- Proponer a los alumnos y alumnas formar grupos de 2 o 3 e investigar: ¿cuál es la situación actual del ferrocarril en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez?
- Analizar el concepto FERROCIDIO teniendo en cuenta lo conversado en clase

- Realizar un informe sobre lo investigado donde podrán incluir imágenes y/o videos.

Evaluación.

De proceso, observando el interés, la participación en los debates y reflexiones y a través de un trabajo final que consistirá en el escrito de una especie de magazine o crónicas en forma grupal en donde se cuenta de la situación de los ferrocarriles en Villa Gobernador Gálvez, desde sus inicios, haciendo foco en la década de los '90 y exponiendo la situación actual y el posible futuro de los mismos.

Propuesta 5. Construcción de la identidad ferroviaria en el barrio obrero.^[12] Por Jazmín Budassi.^[13]

Tema: Construcción de la identidad ferroviaria en el barrio obrero.
Unidad curricular: Historia, 4° año de Nivel Secundario del ciclo orientado.

Tiempo: 3 módulos (120 minutos).

Contenidos.

- Creación de un barrio obrero en Laguna Paiva en 1949
- Vida cotidiana y redes de solidaridad en los barrios obreros
- Concepto de identidad.
- Identidad ferroviaria.
- El mundo ferroviario durante la gestión estatal del ferrocarril.
- Privatización de los ferrocarriles, política del desguace.

Objetivos.

- Conocer la existencia de barrios obreros ferroviarios en el país.
- Comprender la construcción de identidades en torno al trabajo ferroviario.
- Revalorizar el ferrocarril a partir de la mirada de sus protagonistas, los ferroviarios.
- Cuestionar las políticas de racionalización y privatización de empresas estatales en la década de los 90

Inicio.

Partiremos de una breve introducción en la cual la docente explicará el paso del ferrocarril de manos privadas inglesas y francesas a una gestión estatal entre 1947 - 1951, en el contexto del primer plan quinquenal durante la presidencia de Juan Domingo Perón.

Una vez finalizada dicha explicación los alumnos se dividirán en grupos de 4 y a algunos se les repartirá el fragmento de una noticia, mientras que a otros se les entregará un relato:

Noticia: Castro Inauguró un Barrio Obrero en Laguna Paiva^[14].

Magníficas Proporciones Alcanzaron los Actos que Fueron Presididos por el Sr. Ministro de Transporte de la Nación.

En tren especial que conducía al teniente coronel Juan F. Castro, Ministro de Transportes arribó a las 9:20 a la estación local del ex F.C. Santa Fe, descendiendo del tren la esposa del ministro, quien fue recibida por una comisión de damas que integraban las señoras Viliaggi de Rapela, el intendente municipal y su esposa y las señoras del gobernador y vicegobernador electos. Después de los saludos de práctica la señora fue acompañada a su residencia.

Inmediatamente el convoy prosiguió su marcha, arribando a la estación de Laguna Paiva a las 10:30, en cuyo lugar se detuvo y subieron al convoy las autoridades de la misión federal (...)

Juntamente con ellos se encontraban el gobernador y el vicegobernador electos de la provincia Ing. Juan H. Cacsar y el Dr. Alvaro Gonzalez; los diputados nacional Stinco y Ponce y las autoridades Ferroviarias de Laguna Paiva, además de numerosas delegaciones de entidades sociales y deportivas de la localidad. Representaban al gremio ferroviario los señores Ismael García, Pedro Lorenzo, Carlos Rosales y la comisión de recepción formada por los señores Victoriano Arrieta y Bartolomé Pautaso, además de los dirigentes locales señores Juan B. Nosee, Riquelme y Trujillo, acompañados del señor Tosso, director de la Escuela de Aprendizaje y Orientación Profesional N° 15 de Laguna Paiva. Toda esa comitiva subió al convoy representando sus saludos al Tte. Cnel. Castro y el Cnel. Angel Ricotti, a quienes acompañaba el Dr. Eduardo Araujo. El convoy continuó la marcha hasta llegar a los talleres del Ferrocarril, en donde le fue tributada a los viajeros una calurosísima acogida por parte del público que allí los aguardaba, pues puede decirse que se encontraba todo Laguna Paiva.

LOS ACTOS EN LAGUNA PAIVA

Así como descendieron del convoy se inició la visita e inauguración del nuevo comedor, hermoso local con capacidad para 180 personas cómodamente sentadas y dotado de una hermosa cocina y dependencias adecuadas. La charanga del Escuadrón de Seguridad de esta capital, ejecutó música diversa hasta que se procedió a izar la bandera. Bendijo el mástil el cura párroco de Laguna Paiva, Padre Emilio Marcor, e izó la divisa, en medio de los aplausos de la concurrencia, el Teniente Coronel Juan F. Castro. Tras un breve paréntesis de expectación y de silencio, lanzó con los primeros compases del Himno Nacional

la charanga del escuadrón, que fue coreado por toda la concurrencia y a cuya finalización nuevamente hubo prolongados aplausos. Acto continuo toda la comitiva se dirigió en el mismo tren especial al lugar donde será erigido el “Barrio Parque Teniente Coronel Juan F. Castro”, destinado especialmente para los obreros y empleados de los talleres de Laguna Paiva.

Una detenida visita al lugar, permitió apreciar que en 60 días ya se ha construido una casa y está a punto de terminar otra, y que en ese sitio se levantarán 200 edificios, que estará listos dentro de muy pocos meses más, con lo que se podrá ofrecer comodidad y confort a las familias de los ferroviarios de la localidad.

Se trata de edificaciones de estilo chalet, compuesta de comedor, dos dormitorios, cuarto de baño, cocina, galería y porche, con techo de tejas y su correspondiente depósito de agua, que serán alquiladas siguiendo el régimen habitual en los ferrocarriles a razón de cuatro pesos por los ambientes mayores y dos por los menores, es decir, que la más cara de las casas podrá salir por alquiler de catorce o dieciséis pesos. Esta planta de viviendas que se encuentra al lado de los viveros, dista no más de un kilómetro de los talleres. (...)

Luego de la lectura deberán responder:

1. ¿Qué figuras participan de los actos?
2. ¿A quién está destinado este nuevo barrio?
3. Describir qué construcciones hay y se estima que habrá en el lugar
4. ¿Por qué se habrá inaugurado este nuevo barrio?
5. Investigar y nombrar otras localidades que cuenten con barrios obreros ferroviarios.

Cómo era la vida cotidiana en los barrios

Las calles arenadas, arboladas, tenían una densa sombra durante todo el día. Las mismas ramas, unidad bien arriba, refugio de pájaros y cementerio de barriletes dibujaban de noche una inmensa caverna verde. Los inviernos despojaban a estos inmensos y añosos árboles de su vestidura y su entramado que asomaba despacio, al ritmo de la caída de las hojas, como para acostumbrar la vista al cielo y a la dureza del nuevo paisaje.

Circulaba poco tráfico, sólo los carros del lechero, del verdulero, del inefable achurero o de algún árabe ambulante que vendía de todo. El tráfico estaba en las avenidas que circundaban el barrio o por la avenida Las Malvinas, que además era la ruta a Santa Fe.

La casa del otro era la prolongación de la nuestra, con todo lo que esto implicaba: intimidad restringida, chisme, peleas, celos vecinales. Compartíamos problemas, tazones de azúcar, arroz o harina para las tortas fritas. A veces era para sorprender al que dormía la siesta cuando se levantara. Otras, el "mangazo" pedido funcionaba como pretexto para el encuentro, para la confidencia. Había ofertas de madrinazgo y uno que otro embarazo escandaloso. Por ahí era solamente un falso anuncio, pero ya las lenguas salían a batir el paladar y no se detenían ante ninguna desmentida materna.

Los barrios contenían nuestro universo. Salir de ellos era pisar tierra extraña, otra gente, otras conversaciones que no tenían al ferrocarril en el centro.

Los equipos de fútbol también formaban parte de la identidad.

Vida cotidiana, clubes, fiestas, sin darnos cuenta habíamos fijado los límites de nuestro territorio. Casi igual, en las distintas latitudes ferroviarias la vida cotidiana se repetía con las particularidades del lugar.

Para terminar quiero rendir homenaje a los almaceneros de los barrios, pueblos, ciudades. Sin la solidaridad de ellos y de los carniceros nosotros hubiéramos perecido de necesidades primarias. Los mostradores fueron lugares de comunicación, debate con fuertes polémicas y de justicia. Estos no les vendían nada, ni una miga de pan a los carneros ni a los alcahuetes, así vinieran con dinero. Mi homenaje al Carnicero Pautazos de San Cristóbal, al gallego Tudda, almacenero de Córdoba, al gringo Lonati de barrio Talleres de Córdoba, a don Pedro Scoda de Pie de Palo, San Juan, al gringo Santini carnicero de Estación Guiñazú, nombrar a ellos es nombrar a todos. Cada ferroviario hará la historia del barrio en su imaginario y recordará al gallego o gringo o al turco o criollo almacenero que vivió de cerca nuestras vidas

Figura 18

Fragmento de Relato extraído de Cena, 2009: 490.

Luego de la lectura deberán responder:

1. ¿Cómo describe Juan Carlos al barrio?
2. ¿Cómo eran las relaciones entre los habitantes del barrio obrero?

3. ¿Qué significaba el barrio para sus integrantes?

4. ¿Cómo pueden relacionar la definición de identidad de la real academia española con el relato de Juan Carlos Cena?

“Identidad. F. 1. Cualidad de idéntico. || 2. Conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás. || 3. Consciencia que una persona tiene de ser ella misma y distinta a las demás...” (Diccionario esencial de la lengua española 2006, Real Academia Española)

Al finalizar las actividades haremos una puesta en común en la cual los alumnos expondrán sus respuestas, intercambiando los contenidos de ambas propuestas.

Desarrollo.

Proyección del video “Voces en el Fénix 9, Juan Carlos Cena, ex Trabajador Ferroviario” <https://www.youtube.com/watch?v=52wOFRw7z9w>

Dialogaremos entre todos sobre los siguientes puntos:

- El lugar que ocupa el ferrocarril en la vida de Juan Carlos Cena.
- Los componentes del mundo ferroviario.
- Las instituciones que fueron parte de su formación profesional.
- ¿Es el único de su familia que trabajó en el ferrocarril?
- ¿Por qué llama “desguace” al proceso de privatización de los 90?

Cierre.

Tomando la frase de Cena en el video respecto al aporte de los trenes sanitarios: la docente escribirá en el pizarrón: “¿Cómo lo contabilizo a eso en los libros de Cavallo?” A partir de la cual los alumnos en sus respectivas carpetas deberán desarrollar una reflexión personal tomando las siguientes preguntas de referencia.

¿En qué cobra valor el ferrocarril para la vida de la familia ferroviaria?

¿Qué elementos de esa vida cotidiana no pueden ser medibles en términos económicos?

¿Qué pensás que habrá pasado con la familia ferroviaria tras la privatización del ferrocarril?

Propuesta 6. Ferrocarriles en territorio santafesinos: la edificación de las empresas ferroviarias francesas, belgas e inglesas en la provincia de Santa Fe. Aprendiendo a mirar.^[15] Por Paula Lapissonde.^[16]

Unidad curricular: 4to año de la carrera de Arquitectura en la FAPyD (Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño) perteneciente a la UNR (Universidad Nacional de Rosario). Es el primer año del ciclo superior en el cual se ubica la asignatura Historia de la Arquitectura 3 y el último del arco de contenidos que abarca la asignatura completa (Historia de la Arquitectura 1, 2 y 3).

Contenidos.

El trabajo práctico que aquí se propone se enmarca en el eje: La construcción del espacio en la provincia de Santa Fe, el análisis arquitectónico, la diferenciación de las tipologías utilizadas por las diferentes compañías ferroviarias que se asentaron en la parte sur del territorio santafesino y conformaron pueblos, ciudades, parajes.

La modalidad del Trabajo Práctico consiste en la siguiente secuencia: explicación teórica del trabajo práctico, entrega de consignas y comentarios generales. Los alumnos tienen 15 días para realizarlo de manera grupal y en una próxima clase se exponen en forma oral con el apoyo de soportes técnicos: proyector y equipo de audio; cuando finaliza la exposición de todos los grupos los docentes realizan una devolución general al curso.

El objetivo del ejercicio -en sintonía con los del programa general de la asignatura- es que el estudiante (en este caso de manera colectiva) logre producir un relato crítico a partir de un suceso histórico determinado y utilice de manera fluida el vocabulario específico de la problemática, ejercitando a través de la elaboración de escritos la expresión correcta de los conceptos pertinentes y comience a transitar el camino de la investigación, manejo de fuentes, archivos, búsquedas bibliográficas, entre otras.

Para la elaboración del trabajo práctico podrá recurrirse a consultar el material de la biblioteca de la facultad como de otras en la ciudad o eventualmente recurrir a información disponible online; si se opta por este recurso se solicita que se entrecrucen resultados de al menos tres fuentes diferentes a efectos de dispersar el “humo” presente en la web; para ello es necesario que se pueda confrontar y articular los diferentes recursos que se proponen: textos que provienen de diferentes posicionamientos epistemológicos y distanciados en el tiempo y guía orientadora para abordar las respuestas. La selección de estos recursos se lleva a cabo por el titular/adjunto en el momento de la planificación anual de la asignatura junto al equipo docente. Modo

de entrega: gráfica digital e impresa en hojas A 3 consecutivas (840x297mm).

Actividades de apertura- desarrollo-cierre.

Consignas.

1. Para comenzar la actividad e involucrarse en el tema, proponemos una actividad lúdica que acompañe el primer proceso de arribo al tema y libere la creatividad a través del dibujo. Se les propone realizar la siguiente consigna: ¿Qué dibujo cuando digo FERROCARRIL?

2. La actividad se propone poner en cuestión las imágenes estereotipadas del ferrocarril. Asimismo, busca acercar al debate el escenario actual de los saberes que cada estudiante trae respecto de las construcciones y actividades del ferrocarril en nuestra región. Luego de hablar del tema en el grupo lo vuelcan al papel a través de ítem, enumerando lo expuesto por los integrantes.

3. Leer los textos propuestos en la bibliografía, luego identificar las diferentes líneas de Ferrocarril que se nombran, su procedencia, año en que se implantó en el territorio la empresa, a qué país de origen pertenece, y aquellas características que consideren relevante, para la correcta identificación de los mismos.

Luego eligen dos imágenes como mínimo para comparar (ferrocarril inglés/ferrocarril francés y o franco belga) y confeccionan un cuadro comparativo teniendo en cuentas los siguientes aspectos: año, origen, descripción del cuadro de estación, investigar si son conformadores del pueblo, lenguaje arquitectónico, terminaciones, aberturas, módulos, entre otras.

Con este estudio comparativo se intenta reexaminar los resultados de los trabajos previos sobre las compañías que operaron en territorio santafesino, identificarlas; verificar y fundamentar las características tipológicas, programas y tecnologías empleadas en la edificación correspondiente dentro del período propuesto.

4- Una vez terminadas las preguntas anteriores, retomo el ejercicio de la pregunta número uno y con un camino nuevo recorrido hago nuevamente mi dibujo de lo que ahora creo es el ferrocarril.

Referencias bibliográficas

- Adamovsky, E. (2020). *Historia de la Argentina. Biografía de un país*. Crítica.
- Agostini, L. (2020). La “historia del sistema ferroviario argentino” en el aula. Repensando periodizaciones y prácticas a partir de investigar sobre el mundo del trabajo ferroviario. *Clío & Asociados. La historia enseñada*, 30, 132-147.
- Agostini, L. (2021). Entre los 60 y los 90: cambios y continuidades en los procesos de lucha en las comunidades ferroviarias santafesinas. En Larker, J. M. y Tonon, M. C. (comps.). *Orden y conflictividad social entre los siglos XIX y XXI* (pp. 281-307). Teseo.
- Agostini, L. (2023). *Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas*. Tesis doctoral Inédita, UBA.
- Agostini, L. y Brandolini, C. (2016). El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Páginas. Revista digital*, 8(18), 97-119.
- Agostini, L. y Godoy, S. (2019). Los mundos del trabajo y los estudios sobre el ferrocarril en Argentina: repensando abordajes, perspectivas e intercambios interdisciplinarios en Ciencias Sociales. *Revista Estudios del ISHIR*, 9(25). <https://doi.org/10.35305/eishir.v9i25.1008>
- Benedetti, A. (2002). Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998). *Realidad Económica*, 185, 46-66.
- Benedetti, R., Lapissonde, M. P., Borromeo, M., Biazoni Rolla, L., Fraire, G. e Ibarra, A. (2019). *Relevamiento y catalogación del patrimonio edilicio del Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano*, UNR.
- Bergesio, L. y Golovanevsky, L. (2011). Cuando los ferroviarios perdieron el tren. Estudio comparativo de los efectos socio-laborales del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en dos regiones de Jujuy. *10º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo (ASET)*, Buenos Aires.
- Brandolini, C. (2016). Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993. En Vega, N. y Alonso, L. (Comp.). *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina* (pp. 195-215). María Muratore.
- Cena, J. C. (2008). *El Ferrocidio*. La Rosa Blindada.

- Cena, J. C. (2009). Cuestiones de la vida cotidiana. En Cena, J. C. *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha* (pp. 483-490). La Nave de los Locos.
- Comisión de prensa Ferrovianos 1991 (14/02/2021). A 30 años de la gran huelga ferroviaria: “Esta vez no habrá traición. Esta vez dirigen las bases”. *Contrahegemonía Web*. Recuperado de <https://contrahegemoniaweb.com.ar/2021/02/14/a-30-anos-de-la-gran-huelga-ferroviaria-esta-vez-no-habra-traicion-esta-vez-dirigen-las-bases/>
- Felder, R. (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. *Gestión y Política Pública*, 10(1), 145-182.
- Ferrer, A. y Fernandez Priotti, C. A. (2001). *Ferrocarriles en Rosario*. Asociación Rosarina Amigos del Riel.
- Fronidizi, A. (1961). *La Batalla del Transporte*. Recuperado de <https://www.visiondesarrollista.org/discursos-la-batalla-del-transporte/>
- Gallo, E., Priamo, L. y Regalsky, A. (1992). *Archivo fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948* (textos). Fundación Antorchas.
- Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso*. Siglo XXI.
- Gordillo, M. (2004). Reforma del Estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991. *Entrepasados*, 26, 85-104.
- Iramain, L. (2021). *La antesala de las reformas estructurales: los ferrocarriles y la política económica (Argentina, 1976-1989)*. Cuadernos del INAP.
- McCallum, S. (2018). Los fierros tienen memoria: materialidad y memoria en el sistema ferroviario. En Ramos, A., Crespo, C. y Tozzini, M. A. (dir.). *Memorias en lucha* (pp. 201-222). UNRN.
- Müller, A. (2018). Introducción y capítulo 3: Una síntesis de la evolución del ferrocarril entre 1948 y 2015. En Müller, A. *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Biblos.
- Poder Ejecutivo Nacional (1989). *Decreto 666/89: Ferrocarriles Argentinos. Intervención*. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-666-1989-1455/texto>
- Presidencia de la Nación. *El Bicentenario. Construyendo La Patria Desde 1810*. Revista N° 10.
- Sagastume, A. (2023). *Del vapor al diésel es una historia de ferroviarios y una parte de la historia del ferrocarril (1948-1973)*. Teseo.
- Scalabrini Ortiz, R. (2006). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Lancelot.

- Schvarzer, J. (1993). El proceso de privatizaciones en la Argentina. Implicaciones preliminares sobre sus efectos en la gobernabilidad del sistema. *Realidad Económica*, 120, 79-143.
- Schvarzer, J. (1999). *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo.
- Schvarzer, J., Regalsky, A. M. y Gómez, T. (2007). *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*. Universidad de Buenos Aires.
- Sessano, P., Telias, A. y Ayuso, M. L. (2006). Debates y reflexiones acerca de los saberes del trabajo ferroviario. *XIV Jornadas Argentinas de Historia de la Educación*. UNLP-FahCE.
- Sosa Martos, A. (2014). Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Tafi Viejo (Tucumán - Argentina). *Revista História Oral e História do Tempo Presente*, 17(1), 193-218.
- Tartarini, J. D. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Colihue.

Notas

- [1] Fernando Guida Bria es estudiante del Profesorado en Historia (UNR). Luisina Agostini es Dra. en Historia (UBA), Becaria postdoctoral de CONICET (CONICET-ISHIR) y docente de la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Ramiro Tifner, Franco Zeballos, Loana Pasqualini, Daniela Garduño, Lucía Ayala, Sara Benítez, Jazmín Budassi y Paula Lapissonde contribuyeron conjuntamente a la escritura del presente artículo.
- [2] Puertas de entrada al estudio del ferrocarril en Argentina. Entre el progreso, el desarrollo, el déficit y el patrimonio. “Acta Paritaria 2022 – Ejecución 2022/2023” El curso se dictó entre marzo y mayo de 2024 en la sede gremial de la ciudad de Rosario.
- [3] Proyecto PID 2019 (cód. 1 ARQ 187) Relevamiento y catalogación del patrimonio construido del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano Indagación sobre uno de los ferrocarriles franceses en Argentina.
- [4] Bibliografía de referencia: Agostini (2020, 2021), Cena (2009), Felder, (2001), Müller (2018), Schvarzer (1999), Sessano, Telias y Ayuso (2006), Sosa Martos (2014).
- [5] Estudiante del profesorado de Historia de la UNR. E-mail: ramirotifner@gmail.com
- [6] Bibliografía de referencia: Müller (2018), Frondizi (1961).

- [7] Estudiante del Profesorado de Historia en el IES N° 28 “Olga Cossettini”. E-mail: franzeba9705@gmail.com
- [8] Bibliografía de referencia: Adamovsky (2020), Benedetti (2002), Bergesio y Golovanevsky (2011), Cena (2009), Comisión de prensa Ferroviarios 1991 (2021), Felder (2001), Gordillo (2004), Sosa Martos (2014).
- [9] Estudiantes del Profesorado en Historia, Universidad Nacional de Rosario. E-mail: daniela-g189@hotmail.com, pasqualiniloana@gmail.com
- [10] Bibliografía de referencia: Agostini (2020), Benedetti (2002), Felder (2001), Iramain (2021), Müller (2018), Presidencia de la Nación (2010).
- [11] Lucía Alicia Ayala es docente de la Escuela Secundaria provincial N° 515; Sara Benítez es docente de la Escuela Primaria N° 1243. E-mail: luciaayala1232@gmail.com, sarabenitez363@gmail.com
- [12] Bibliografía de referencia: Cena (2009), Felder (2001), Müller (2018).
- [13] Profesora de Historia, docente reemplazante en diferentes escuelas de la ciudad de Rosario. E-mail: jazbudassi98@gmail.com
- [14] 29 de Mayo de 1949, Diario "El Orden" de la ciudad Capital de Santa Fe, recuperado de <https://www.lagunapaivaweb.com.ar/Documentos/inauguracionbarriocastro.htm>
- [15] Bibliografía de referencia: Benedetti et al (2019), Ferrer y Fernandez Priotti (2001), Gallo, Priamo y Regalsky (1992), Scalabrini Ortiz (2006), Schvarzer, Regalsky y Gómez (2007), Tartarini (2001).
- [16] Docente JTP semiexclusiva de la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, UNR. E-mail: paulalapi@hotmail.com

AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/amelijournal/111/1115173015/1115173015.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Fernando Guida Bria, Luisina Agostini

Puertas de entrada a la enseñanza del ferrocarril en Argentina.

Propuestas didácticas para su abordaje

**Gateways to the teaching of railway in Argentina.
Didactic proposals for its approach**

Clío & Asociados. La historia enseñada

núm. 39, e0049, 2024

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

revistaclio@fhuc.unl.edu.ar

ISSN: 2362-3063

DOI: <https://doi.org/10.14409/cya.2024.39.e0049>



CC BY-NC 4.0 LEGAL CODE

**Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0
Internacional.**