

Memorias de la tierra donde no pasa el tren. Las estaciones de ferrocarril de la ciudad de San Luis (Argentina)¹

Maria Avelina Rinaldi² y Cristian Eduardo Funes³

Resumen: Abordamos la memoria ferroviaria de la ciudad de San Luis, Argentina, desde el Proyecto de Investigación *Patrimonio cultural y didáctica* –Universidad Nacional de San Luis-. Este Proyecto construye conocimiento sobre el pasado local y elabora materiales didácticos para Nivel Inicial y Primaria. Investigamos con metodologías múltiples, desde una lógica cualitativa/intensiva, priorizando el enfoque de la Historia Oral y combinando fuentes orales, fotográficas, espaciales y periodísticas.

En Argentina el siglo XX marcó el esplendor del ferrocarril y su posterior desaparición. Los ferrocarriles fueron administrados la primera mitad del siglo por empresas privadas – en su mayoría inglesas- y la segunda por el Estado. En este trabajo nos referiremos a: 1.- El carácter contradictorio de la memoria ferroviaria en relación a la “época de los ingleses” y la “época estatal”. 2.- La centralidad del abordaje oral, que permitió reconstruir los orígenes del actual edificio de la estación de ferrocarril partiendo de un relato que recuperó el conflicto entre un sector de la población y la empresa ferroviaria inglesa.

Como principal conclusión reafirmamos el abordaje de la Historia Oral como herramienta para investigar el pasado y refutar mitos instituidos por regímenes actuales en sus luchas por construir hegemonía, en contextos con tradiciones historiográficas residuales.

Palabras claves: Ferrocarril - historia oral - “memoria inglesa”-“memoria nacional”-conflicto.

Abstract: The Research Project *Cultural Heritage and Didactics* of the National University of San Luis deals with the history of the railway of San Luis Province. This Project studies the past local situation and develops didactic materials for Inicial and Primary School.

¹ Research Project *Cultural Heritage and Didactics* / Nacional University of San Luis. San Luis - Argentina

² mrinaldi @ unsl.edu.ar

³ cefunes @ unsl.edu.ar

Multiple methodologies are used from a qualitative-intensive logic giving priority to the Oral History approach, combined with journalistic, spatial, photographic and oral sources.

In Argentina in the 20th century, the railway has gone through both its splendor time and its disappearance. Railways were administered by private enterprises –mainly English companies- the first half of the century and by the State, the second half. The aspects dealt with in this study are the following: 1.The contradictory memories of the “English time” and “State time” with respect to railway. 2.The importance of oral testimonies to reconstruct the origins of the present railway station building. These accounts helped to learn about the conflict between a sector of the local community and the English railway enterprise.

As a main conclusion, we verify the importance of the Oral History approach as an enlightening tool for studying the past and countering the myths established by present regimes when struggling for the construction of hegemony in contexts with residual historiographic traditions.

Key words: Railway - Oral History – English Memory – National memory – conflict.

Introducción

El presente trabajo se inscribe en un Proyecto de Investigación mayor que desarrollamos en la Universidad Nacional de San Luis: PROICO “*Patrimonio cultural y didáctica*”. Nuestro objetivo es recuperar saberes acerca de la memoria de la ciudad de San Luis a partir de su arquitectura, con la intención de producir materiales didácticos para Educación Especial, Nivel Inicial y Primario. Se delimitó la investigación en el período 1880-1940 porque en él la “aldea de barro”, que fue San Luis, tomó forma de ciudad moderna⁴.

El Proyecto de referencia utiliza metodologías múltiples, ya que en él confluyen diferentes miradas: desde el relevamiento arquitectónico hasta la validación de materiales didácticos. Apelamos a fuentes variadas -construcciones, fotografías, periódicos-, siendo el testimonio oral la fuente principal. La investigación en su totalidad está atravesada por un abordaje cualitativo e intensivo. Para la recuperación

⁴ Entendiendo al Patrimonio como referente de la memoria de distintos sectores sociales, la selección de los casos a investigar, se realizó a partir de entrevistas a vecinos de edades, género y sectores sociales diferentes. Interpretando tanto el recuerdo, como los olvidos, la muestra quedó integrada por: viviendas, comercios, industrias, boliches, cementerios y las estaciones de ferrocarril. El énfasis en el patrimonio arquitectónico como “puerta de entrada” a la memoria colectiva, reside en su carácter de huella concreta del pasado en el presente, que permite integrar múltiples conocimientos para enseñar en educación inicial, primaria y especial.

de la memoria colectiva, hemos optado por el enfoque de la Historia Oral. Reivindicamos el testimonio oral como fuente que documenta lo indocumentado y recupera los significados que el acontecer tiene, sobre todo, en la gente anónima. El análisis de las entrevistas nos permitió rescatar múltiples memorias, sus conflictos y contradicciones; triangularlas con otras fuentes y construir cuerpos teóricos que abordan nuestra historia reciente.

Nuestro lugar de trabajo, que a su vez constituye nuestro objeto de investigación, es la ciudad de San Luis, capital de la provincia homónima. Está ubicada en el centro-oeste de Argentina. Su origen se remonta a las fundaciones españolas, hacia fines de 1500. Tanto en el período colonial como en el nacional, ha ocupado un lugar periférico en los proyectos y procesos económicos-políticos de la región y del país. Configurándose como una provincia pobre.

Desde el retorno a la democracia, en 1984, San Luis está gobernada por la misma familia: los hermanos Rodríguez Saá. Este gobierno constituye una conjunción de neoliberalismo económico, neoconservadurismo político y populismo social, configurándose en estos veinticuatro años, como un régimen político. Se asienta en una profunda reestructuración del Estado y necesita entonces un relato justificador que reorganice las relaciones memoria/ olvido y entrelace la conexión pasado-presente-futuro al proyecto de la familia gobernante. La lucha por la memoria, se evidencia como una apuesta muy fuerte en la construcción de hegemonía.

A la par, el régimen mantiene en un significativo “retraso cultural” la producción historiográfica local. En San Luis, no podríamos hablar de un campo profesional de la historia sino de un campo intelectual. La lógica de la ortodoxia se identifica con tradiciones residuales: centradas en el dato político-institucional. A la par que surgen producciones aisladas desde un enfoque socio-económico y desde la Historia Oral. Este límite se mantiene por las mismas condiciones de producción marginal en relación a los centros académicos del campo profesional de la historia y por la particular relación entre el campo intelectual y el campo del poder. Muchos agentes del campo disciplinar, privilegian la defensa del campo mismo por encima del debate historiográfico. Los intentos desde nuestra Universidad de hacer aportes al campo historiográfico local, han crecido paulatinamente a pesar de no contar con una carrera de formación en Historia.

Sobre la actividad ferroviaria en San Luis no hay antecedentes de investigación, salvo compilaciones sin elaboración interpretativa. Investigar con la actividad ferroviaria clausurada en 1993, nos enfrentó a la ausencia de documentación y a sitios abandonados y saqueados. Más allá de nuestro compromiso teórico y ético-político con la Historia Oral, ésta se erigió como la única herramienta posible para la indagación.

El siglo XX y los ferrocarriles en la provincia de San Luis

En Argentina, el siglo XX protagoniza la expansión, apogeo y crisis del sistema ferroviario. A nuestra provincia llega el Ferrocarril Andino en 1875 y a la ciudad capital en 1882. Este tramo y su llegada a Mendoza y San Juan (límites con Chile) fue enteramente construido bajo la administración del Estado Nacional, en un contexto donde la mayoría de las líneas ferroviarias se concesionaban, para su construcción y explotación, a compañías francesas y preferentemente inglesas. El ferrocarril Andino conectaba, a través del Central Argentino, el puerto de Rosario con la Cordillera de los Andes, dejando así preparada la futura conexión Atlántico-Pacífico. Esta vía consolida la articulación de la región centro-oeste con el modelo agro-exportador centralizado en el litoral portuario. Durante la Presidencia de Roca el Estado Nacional compite con los intereses de las empresas inglesas por unir el litoral y el Pacífico. Sin embargo, en 1887 y bajo la presidencia de Juárez Celman, el Andino –a pesar de sus costos baratos y su administración a favor de los productores regionales- es concesionado a la compañía inglesa “Gran Oeste Argentino” (G.O.A), que en 1907 queda bajo la administración de otra empresa de capital inglés “de Buenos Aires al Pacífico” (B.A.P.). Para entonces cuatro líneas ferroviarias cruzaban nuestra provincia, siempre en dirección Este-Oeste y todas confluían en el puerto de Buenos Aires.

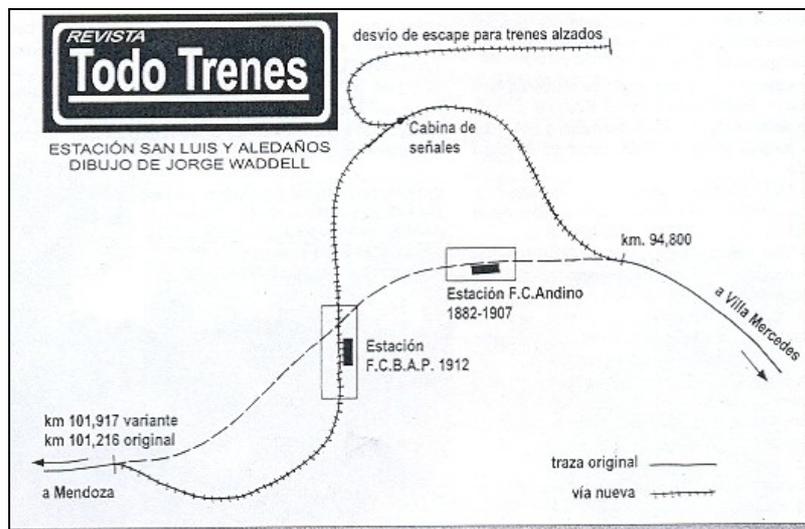
La administración inglesa duró hasta 1948, cuando el peronismo transfiere a la órbita estatal todas las líneas del país. Nace así “Ferrocarriles Argentinos”, y la línea que atravesaba San Luis tomó el nombre de “Gral. San Martín”. Al interior de un modelo de Estado Benefactor, la administración estatal mejoró notoriamente la situación laboral y salarial del obrero.

El ciclo de manejo público de nuestros ferrocarriles se cerró con el *menemismo*, en la década del '90. A principios de esta década, se concretó el cese masivo de la actividad ferroviaria en vastas zonas del país y la privatización de los servicios férreos nacionales rentables. Bajo el sofisma de prescindir de aquellos servicios “deficitarios” o “no rentables”, se aplicaron políticas neoliberales beneficiando, otra vez, el interés privado y foráneo.

Nuestra ciudad, Villa Mercedes y tantos pueblos, que nacieron a la par de una estación de trenes, vieron concretar el cierre total de la actividad ferroviaria. En agosto de 1993, el Presidente Menem, transfirió al consorcio liderado por el empresario Pescarmona, los derechos de explotación del servicio de carga del Ferrocarril Gral. San Martín, retomando el nombre de la administración inglesa: “Buenos Aires al Pacífico” (B.A.P.). A mediados de 1999, Pescarmona vendió su paquete accionario a la empresa brasileña América Latina Logística. Desde ese momento, nuestra ciudad se convirtió en “esa tierra por donde no pasa el tren”.

Es necesario aclarar que, en la ciudad de San Luis, existieron dos estaciones de ferrocarril: a) la estación Andino ubicada en la zona Norte, utilizada entre 1882-1908, construida bajo administración Nacional y demolida en 1966; b) la estación B.A.P. ubicada al Oeste de la ciudad, habilitada en abril de 1912 y construida bajo administración de la empresa inglesa. El edificio de esta última aún existe funcionando en ella distintas dependencias municipales.

Esta estación es recordada como “lugar de encuentro” o lugar donde ir “a buscar motivos”. Más allá de la fuerte función de socialización que cumplió en la primera mitad del siglo XX, en una ciudad pequeña como la nuestra, este edificio convoca otros recuerdos más potentes para desocultar la conflictiva local.



Fuente: WADDELL, Jorge “Las estaciones de San Luis”, en Revista *Todo trenes*. Año 7 Nro. 42. Julio-Agosto 2006. Pag. 8-12

La “época de los ingleses” y la “época estatal” en la memoria colectiva

Al interior del mito hegemónico, que asegura que “todo lo extranjero es mejor”, el mito de “la calidad inglesa” se erige fuertemente ligado a los ferrocarriles. A tal punto que, en nuestra ciudad, se extiende al recuerdo de la primera estación. Al recordar su trabajosa demolición, los vecinos argumentan que la estación no se caía porque era un edificio de alta calidad construido por los ingleses. La memoria colectiva no registra - y la historiografía tradicional no ha aportado al respecto- que aquella vieja estación fue enteramente edificada bajo administración nacional.

Investigar la memoria de la Nueva Estación, en la primera mitad del siglo XX, nos situó en el período “inglés”. El significado hegemónico atribuido a la administración inglesa se asocia a lo puntual, lo pulcro, lo ordenado, lo riguroso, lo estricto; la calidad de los materiales y la buena organización del servicio. Una vecina de la estación, hija

de un guarda de tren, afirma: “Esa época te digo que los ferrocarriles estaban muy bien (...) Los horarios y toda la organización, la disciplina, el orden, todo eso, era en la época de los ingleses”. En el mismo relato exalta uno de los rasgos más propiamente asociados a “lo inglés”: la estrictísima puntualidad. “En la época de los ingleses se ponía el reloj, se controlaba la hora. La gente se había acostumbrado. Tocaban el pito los trenes -siempre en los guardabarreras tenían la obligación de tocar el pito. "piiiip" - Entonces entraban de acá, o entraban de allá, y en los dos guardabarreras vos sentías el pito del tren y controlabas, (mira su muñeca) ponías la hora”⁵.

En el mismo sentido, Hermela Gil de Paez -hija de un Jefe de la Estación- recuerda una frase de su padre, que constata el carácter riguroso del horario: “Y el tren no espera a nadie - decía mi papá- hay que apurarse porque el tren no espera a nadie- decía en aquel tiempo”⁶.

Este carácter “estricto”, altamente valorado en la memoria en su connotación de calidad, revela también “el lado oscuro” de la administración británica.

Un vecino de la estación, esposo de N.Z., disiente y reconoce las no virtudes: “Eran explotadores. Además de la dureza que dicen que tenían los tipos (...). Y había disciplina férrea de parte de los ingleses, posiblemente excesos”⁷.

Desde su posición de maquinista jubilado, Américo Piscitelli pudo constatar los “excesos” que cometían los ingleses. Horas de labor, división del trabajo según el origen del empleado y participación en las pérdidas de la empresa: “En ese tiempo se trabajaba como 9 horas 45. Era inglés el ferrocarril. La mayoría de los superiores eran ingleses. Acá eran todos criollos nomás, los más chicos. Pero después los más grandes, de inspectores para arriba, gerentes, y así sucesivamente, eran todos ingleses. Criollos no había nada, así que estábamos dominados por ellos. Acá en la Estación había toda gente criolla. Todos los ingleses fueron jefes, el único peón era el argentino (...) Los criollos éramos socios de los ingleses para las deudas, porque para las ganancias no éramos socios. Todos los meses (...) nos descontaban, el 5% para las pérdidas, durante 10 años”⁸.

Don Américo recordó la manera en que los ingleses y los gobiernos de turno actuaban con los trabajadores huelguistas: “Tiene que haber sido en el año '12 que vinieron las huelgas y las huelgas de 1914 (se refiere a las huelgas de 1917). Unas huelgas de los obreros a los ingleses. Los obreros que agarraron fueron presos por las huelgas. Los trajeron acá, a San Luis, aquí en la cárcel, la grande. Nosotros teníamos

⁵ N.Z. Entrevista realizada en agosto de 2004, en la ciudad de San Luis. Entrevistador: Cristian Funes

⁶ Hermela Gil de Páez. Entrevista realizada en octubre de 2004, en la ciudad de San Luis. Entrevistador: Cristian Funes.

⁷ N.L. Entrevista realizada en agosto de 2004, en la ciudad de San Luis. Entrevistador: Cristian Funes.

⁸ Américo Piscitelli. Empleado ferroviario jubilado de 93 años. Entrevista realizada en noviembre de 2001 en la ciudad de San Luis. Entrevistador: María Avelina Rinaldi.

unos tíos que trabajaban en Mackena (Córdoba) y en Justo Daract (San Luis). Cuando los largaron durmieron en mi casa. Ahí en la casa paterna estuvieron varios días durmiendo y comiendo en mi casa, y cuando les dieron libertad para que ya se fueran, no podían ir por el camino a la par de la vía, y no podían utilizar las vías del ferrocarril para irse, porque la policía los volvía a detener, la policía de la Provincia. Los llevaban y sacaban de esta zona para que no siguieran haciendo trastornos de paros y todas esas cosas”⁹.

Desde el punto de vista de trabajador, Don Américo evocó la manera con que los ingleses se granjeaban los favores de los “representantes del pueblo”: “En ese tiempo resulta que los senadores y los diputados nacionales, que eran amigos de ellos, cuando mandan un proyecto de modificación de reglamento de trabajo o cualquier cosa, ellos les mandan una copia de cómo tienen que encarar el asunto. Los ingleses tenían un ejército de socios que no ponían plata, eran socios de arriba, pero le votaban los proyectos de ley de trabajo”¹⁰.

En la voz de los otrora pasajeros del tren, la valoración positiva de la “época de los ingleses” se reactualiza al comparar el contraste con la “época nacional”. N. Z. exaltó el detrimento de la calidad del ferrocarril una vez que éste pasó a manos del Estado: “Ahí dicen: ¡los ferrocarriles son argentinos!, y pasan todos a manos de los criollos digamos. Y habrán estado diez años, o quince años, más o menos, bajo la mano de Perón. Pero después fue una vergüenza en todo sentido. Eran yuyos del alto de un metro y pico. ¡La higiene! Yo me acuerdo de haber ido a los baños después, cuando eran argentinos los ferrocarriles, y era una inmundicia ¡las salas de espera! Otra cosa que llamaba la atención era la pésima atención en la sección de encomiendas, se perdían las encomiendas, te robaban. Ahora, la *roña*, la *guaranguería*, la gente. El Goyo M., el Pedro M., borrachos toda la vida. Eran de acá, del barrio nuestro, los conocíamos en la familia.(...)Económicamente daban un déficit tremendo”¹¹.

Por su lado N. L. introdujo en su relato a los sindicatos, los trabajadores y una especie de sentimiento de revancha contra lo inglés, como intento de explicar y otorgar otro sentido al cambio significado como deterioro por su esposa: “Fue como una contra-reacción. Los ingleses habían sido tan rígidos, tan estrictos, que cuando a los tipos les dijeron que ellos eran los dueños del ferrocarril: ¡Bueno!- dijeron- ¿nosotros somos los dueños?, y se dedicaron a *chupar*, hacían lo que querían. Fue como una reacción. Ellos decían que eran los dueños, el sindicato mandaba. El gremio se fortificó cuando compra Perón el ferrocarril. Seguían con esa psicología de hacerlos *mierda* a los ingleses, y hacían *mierda* los trenes. Entonces como los ingleses cuidaban muchísimo las máquinas, una de las formas de vengarse era hacer eso. Yo

⁹ Américo Piscitelli. Cit.

¹⁰ Américo Piscitelli. Cit.

¹¹ N.Z. Cit

tenía un amigo que decía: ¡ingleses de *mierda*, algún día me la van a pagar! Este muchacho que te digo, le había encontrado una pieza a los vagones, que puede ser algún buje de bronce, y el tipo se especializó: sacaba los bujes de bronce y vendía el bronce. Otra cosa que echó abajo el ferrocarril fue el robo que era alevoso”¹².

Dora Lucero de Gil, esposa de un maquinista, además de hablar en términos de corrupción y responsabilidad de los empleados, aporta un sentido político a su explicación de la “decadencia” en los FFCC nacionales: “Fue por la mala administración. Por la mala administración de los mismos empleados. ¿Cómo en la época de los ingleses no daban pérdida y después que se nacionalizan empiezan a dar pérdida? Ramales y ramales que quedaron a la deriva, y nada. Pero ¿por qué?, ¿qué pasó en esa época? En la época de Frondizi, en esa época Acevedo, que era el Ministro de Economía, se ve que él tenía un convenio con la parte de carretera. Empezaron a hacer caminos y darle al camión, a los ómnibus y todo eso”¹³.

Don Américo, desde su puesto de trabajador, miró con otra perspectiva la administración nacional y pudo ponerlo en palabras: “Como trabajador, cuando vino Perón defendió mucho al obrero. Nos dieron menos horas de trabajo y más sueldo. Las ventajas que ahora tenemos, y que las estamos perdiendo algunas, han sido todas más hechas por Perón, Perón y Eva Perón”¹⁴.

La memoria se erige contradictoria. Es notoria la diferente atribución de significados, socialmente marcada por la pertenencia a posiciones diferentes: un obrero ferroviario y los vecinos y usuarios del tren. La marca hegemónica de la bondad extranjera atraviesa fuertemente la memoria, resquebrajada por la experiencia diferente de quien vivió la injusticia en sí mismo y en los relatos de su familia. La posibilidad de abrir la palabra a experiencias de vida diferentes asegura la multiplicidad de versiones y la emergencia del conflicto.

Orígenes conflictivos de la estación San Luis del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

La materialidad del hito arquitectónico no revela su historicidad, por el contrario, en el sentido común la arquitectura parece neutralizar los conflictos, ya que la construcción se erige acabada como parte natural del paisaje. En nuestro caso fue un testimonio oral el que nos alertó acerca del complejo proceso de construcción de la

¹² N.L. Cit

¹³ Dora Lucero de Gil. Entrevista realizada en octubre de 2004, en la ciudad de San Luis. Entrevistador: Cristian Funes.

¹⁴ Américo Piscitelli. Cit.

segunda estación de tren, a principios del siglo XX. Testimonio que da por tierra el mito de un “San Luis: pago tranquilo y de buenos amigos”.

Don Mario Quiroga Luco contaba, a los 85 años, un relato que él había escuchado en su familia, acerca de un incidente en el que participaron su padre y su abuelo, en la primera década del siglo XX¹⁵. Según este testimonio había en las clases altas de la ciudad mucho descontento con la administración de los ingleses en el Ferrocarril “de Buenos Aires al Pacífico”. Algunos de los intereses lesionados eran: a) bajos sueldos pagados a los pocos criollos que allí trabajaban, b) falta de cumplimiento de franquicias que existía al transporte de carga, c) incendios en los campos de la provincia ocasionados por el vaciado de los hornos de las locomotoras. Este malestar provocó que un grupo de vecinos se organice para realizar una protesta. Según su testimonio “fue una protesta no de pueblo sino de oligarquía”. Estos jóvenes deciden quemar la vieja Estación de Trenes. Le avisan al Juez Federal, Don Valentín Luco y parece ser que éste le responde: - Cuando se vayan me avisan y yo llego dos horas después cuando ya esté quemado. Se fueron en sulky y quemaron la vieja estación. El juez llegó tarde mostrándose sorprendido y ordenó a la empresa inglesa la construcción de un edificio nuevo en otro sitio.

Don Mario relacionaba su relato con el traslado de la vieja Estación al emplazamiento actual. Sitúa el suceso en 1910. Para esa fecha ya hacía dos años que la estación Andino no se usaba y los trenes se detenían en el nuevo emplazamiento. Además, ningún otro entrevistado daba cuenta de algún incendio en la vieja estación.

Las contradicciones del relato orientaron la búsqueda de otros testimonios y documentación. Versiones periodísticas, empleados del ferrocarril y el Boletín Oficial (30 de julio de 1902) confirmaron razones técnicas que obligaron al traslado de la estación. ¿A qué se refería entonces el relato de Don Mario? El 23 de marzo de 1908 el nuevo emplazamiento de las instalaciones ferroviarias en el boulevard Oeste, fue habilitado para pasajeros, encomiendas y telégrafo¹⁶. La empresa inglesa había sido autorizada a habilitar el servicio de pasajeros con una instalación precaria y provisoria que oficiaba como refugio, ya que el edificio no estaba construido. Dicho refugio consistía en una casilla o “tinglado” de madera que se ganó el apelativo popular de *gallinero*.

Esa fue la “estación” quemada a la que se refería Don Mario Quiroga Luco, poniendo de manifiesto los complejos juegos de memoria / olvido y cómo el pasado se reinventa en el recuerdo, según las necesidades del narrador de dar sentido a las

¹⁵ Mario Quiroga Luco, fue Profesor de filosofía, con extensa labor docente en nuestra ciudad. Emparentado con muchas familias tradicionales. Falleció en el año 2002. Entrevistado en octubre de 1999 en la ciudad de San Luis. No autorizó la grabación de su testimonio. Entrevistador: María Avelina Rinaldi.

¹⁶ Fuente: 1.- Fundación Museo Ferroviario. Capital Federal. 2.- Archivo Histórico de la Provincia de San Luis. Diario La Reforma, 21 y 25 de marzo de 1908.

lagunas de la memoria. Sin embargo este relato fue el disparador de una búsqueda en otras fuentes y permitió construir hipótesis de trabajo que orientaron la pregunta, la organización de pistas y la aproximación al origen de la construcción del edificio desde el conflicto subyacente, que expresa intereses en juego y luchas de poder.

El 1 de junio de 1910 la prensa local se hace eco de la quema del *gallinero*. La versión oral y la versión periodística hacen referencia al mismo acontecimiento pero es notable la discrepancia en cuanto a la magnitud y a los protagonistas del incendio. Don Quiroga Luco habla de “una protesta no de pueblo sino de oligarquía”, protagonizada por pocos jóvenes de las familias tradicionales de San Luis. Mientras que el periódico habla de una *pueblada* de ochenta a cien jóvenes. Podemos interpretar esta discrepancia de distintas maneras: por una parte podría ser que el recuerdo de Don Mario esté nutrido por la versión confidencial de algunos de los protagonistas claves de este hecho (su padre y su abuelo) y que el periódico, a sabiendas de los hechos, presentara la noticia con grandilocuencia, dándole un carácter popular para impactar en la opinión pública y en la empresa. Otra posibilidad es que los pocos jóvenes que menciona Quiroga Luco hayan sido los autores materiales del incendio y que a partir del hecho consumado se aglutinara un grupo significativo de vecinos. Otra hipótesis podría ser que la oligarquía puntana (con la cual se sentía identificada la familia de Don Mario) quisiera adjudicarse a ella sola, la osadía ante la empresa inglesa y transmitiera en el relato familiar solo su propio protagonismo; invisibilizando lo diverso – al modo de los mitos – y exaltando su participación.

Tomando como fuente el periódico La Reforma (25/6/1910), los jóvenes de la clase dominante sanluiseña desarrollaron actividades deliberativas y organizativas de protesta que condujeron a la “quema” y continuaron invitando al “pueblo puntano” a acompañarlos, particularmente para un “Gran *Mitin* de protesta contra los abusos y desmanes de la empresa de Buenos Aires al Pacífico”. La represalia no tardó en llegar: según El Heraldo del 15 de junio de 1910 “Todas las noches se sienten disparos de armas haciendo resonar el espacio. ¿Qué es? La estación. La empresa de los ingleses, custodiada por tropas de línea. ¡Oh popularidad!”. Mientras que La Reforma, el 16 del mismo mes, denuncia que el “(...) jefe del batallón 16 de infantería (ha sido instruido para que) vigile los intereses de la empresa ferroviaria extranjera (...) así se obliga a los pueblos a dictar resoluciones extremas como la que redujo a cenizas la pocilga”.

Este movimiento finalmente dio sus frutos, en lo que respecta a la construcción de un edificio digno para la estación San Luis. Si bien apoyamos la hipótesis de que fue un conflicto entre fracciones de la clase dominante, tomando como atenuante la posición marginal de las clases altas sanluiseñas en el campo socio-económico nacional; no fue justamente la representación de un “pueblo tranquilo”, como versa uno

de los lemas esgrimido por los sectores dominantes actuales, la que alentó al enfrentamiento con la alianza Gobierno – Empresa Inglesa.

Según expedientes encontrados en el Museo Ferroviario (ciudad de Buenos Aires) la empresa fue intimada por la Dirección Gral. de Ferrocarriles -Ministerio de Obras Públicas de la Nación- a terminar la obra: se deslindaron responsabilidades, se fijaron plazos e inspecciones y la estación fue autorizada para su uso el 15 de abril de 1912.



Fachada de la estación San Luis del B.A.P. en la “época de los ingleses”
Gentileza: Arq. Jorge Tartarini.

Los citados expedientes contienen nutrida información, que no detallamos por razones de espacio; sin embargo, no habríamos ido en su búsqueda, ni habrían tenido el mismo sentido, de no mediar aquel testimonio oral de Don Mario Quiroga Luco.

Conclusiones

Hasta aquí hemos reconstruido algunos aspectos conflictivos entre los intereses de la empresa inglesa “de Buenos Aires al Pacífico” y diferentes sectores sociales de la ciudad de San Luis, en la primera mitad del siglo XX. En un contexto actual, donde el campo del poder local reinventa cotidianamente el pasado, provocando distorsiones y olvidos, para anudarlo a la propia permanencia en el poder, se hace imprescindible recuperar y sostener otras representaciones del sí mismo colectivo, y en este caso posibilitar la comprensión de las continuidades y discontinuidades, avatares y conflictos de una actividad que contribuyó a cambios profundos en nuestra región en el siglo XX.

Si pudimos recuperar parte de nuestra memoria ferroviaria, fue porque aún vivían sujetos que pudieron narrar sus recuerdos. Reafirmamos la Historia Oral como herramienta esclarecedora para investigar el pasado reciente y refutar mitos instituidos

por regímenes actuales, en sus luchas por construir hegemonía (particularmente en contextos con tradiciones historiográficas residuales). El abordaje de la Historia Oral nos permitió desocultar conflictos y develar otras representaciones del pasado silenciadas por la memoria oficial. Nos permitió también introducir una fisura en el campo historiográfico local, logrando cierto grado de reconocimiento de la oralidad en la construcción del conocimiento histórico.

Bibliografía

- BARELA, L. y otras *Algunos apuntes sobre Historia Oral*. Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires. 2000.
- BOTANA, Natalio *El orden conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*. Sudamericana. Buenos Aires. 1977.
- BOURDIEU, Pierre *Intelectuales, política y poder*. EUDEBA. Buenos Aires. 1999.
- FUNES, Cristian *La estación San Luis del FFCC B.A.P. Informe Final P.I: Patrimonio cultural y didáctica*. Inédito. Universidad Nacional de San Luis. Argentina. 2007.
- LE GOFF, Jacques *El orden de la memoria*. Paidós. España. 1991.
- PORTELLI, Alessandro “El uso de la entrevista en la historia oral”, en Anuario N° 20, *Historia, Memoria y Pasado reciente*. Escuela de Historia, FH y A, UNR. Rosario. 2004.
- RINALDI, María Avelina *El saber a enseñar y las dimensiones que lo regulan en la enseñanza de la historia local*. Tesis de Maestría en Didáctica. Inédita. San Luis. Argentina. 2006.
- RINALDI, María, DE PAUW, Clotilde *Acerca de la vieja estación del Andino y del origen conflictivo del edificio de la estación del B.A.P.* Sitio web <http://patrimoniosl.unsl.edu.ar> Argentina. 2008.
- THOMPSON, Paul “Historia Oral y Contemporaneidad”, en Anuario N° 20, *Historia, Memoria y Pasado reciente*. Escuela de Historia, FH y A, UNR. Rosario. 2004.
- WADDELL, Jorge “Las estaciones de San Luis”, en Revista *Todo trenes*. Año 7 Nro. 42. Julio-Agosto 2006. Pag. 8-12

- WILLIAMS, Reymond *Marxismo y Literatura*. Ediciones Península. Barcelona. 1997.

Entrevistados

- Américo Piscitelli. 93 años. Empleado ferroviario jubilado como Maquinista. Entrevista realizada en noviembre de 2001 en la ciudad de San Luis.
- Dora Lucero de Gil. 67 años. Esposa de un empleado ferroviario que se desempeñaba como Maquinista. Entrevista realizada en octubre de 2004, en la ciudad de San Luis.
- Hermela Gil de Páez. 77 años. Hija de un empleado ferroviario que se desempeñó como Jefe de la estación San Luis del B.A.P. en los primeros años de la década del '40. Entrevista realizada en octubre de 2004, en la ciudad de San Luis.
- Mario Quiroga Luco. 85 años. Profesor de filosofía. Emparentado con muchas familias tradicionales de la ciudad. Entrevistado en octubre de 1999 en la ciudad de San Luis.
- N.Z. 78 años. Vecina de la estación e hija de un empleado ferroviario que se desempeñaba como Guarda. Entrevista realizada en agosto de 2004, en la ciudad de San Luis.
- N.L. 78 años. Vecino de la estación. Entrevista realizada en agosto de 2004, en la ciudad de San Luis.