



## Parte de las vías. Un acercamiento a las identidades de un pueblo bonaerense

Part of the roads. An approach to the identities of a Buenos Aires town

 Francisco Catalano

Universidad Nacional de La Plata, Centro de Historia  
 Argentina y Americana, Argentina  
 catalanohist@gmail.com

 Kiara Regal Arias

Universidad Nacional de La Plata, Centro de Historia  
 Argentina y Americana, Argentina  
 kirararegal247@gmail.com

 Chiara Reynaldi Verri

Universidad Nacional de La Plata, Centro de Historia  
 Argentina y Americana, Argentina  
 chiara.reynaldi@gmail.com

Recepción: 22 octubre 2024

Aprobación: 02 diciembre 2024

Publicación: 02 enero 2025

**Cita sugerida:** Catalano, F., Regal Arias, K. y Reynaldi Verri, C. (2025). Parte de las vías. Un acercamiento a las identidades de un pueblo bonaerense. *Trabajos y Comunicaciones*, 61, e225. <https://doi.org/10.24215/23468971e225>

**Resumen:** En el presente escrito se desarrolla el rol activo que ocupa la Estación de Ferrocarril “Bartolomé Bavio”, la cual se encuentra restaurada en el partido de Magdalena, en la provincia de Buenos Aires. Por un lado, destacamos el rol sustancial de dicha institución como formadora de la identidad local; el papel de los Museos dentro de las tareas de aprendizaje y, por el otro, la importancia de recuperar la historia local y la necesidad de constituir un archivo para mantener vivo dicho patrimonio.

**Palabras clave:** Comunicación, Documentación, Habitantes, Transporte, Estación de ferrocarril.

**Abstract:** This paper develops the active role played by the “Bartolomé Bavio” Railway Station, which is restored in the district of Magdalena, in the province of Buenos Aires. On the one hand, we highlight the substantial role of said institution as formative of local identity; the role of Museums within learning tasks and, on the other, the importance of recovering local history and the need to establish an archive to keep said heritage alive.

**Keywords:** Communication, Documents, Habitants, Transport, Railway station.



Los tres comenzamos a abrigarnos cuando la camioneta estacionó frente a la tranquera, luego de una hora de viaje. Era la mañana de un martes muy frío y las pocas horas de sueño se notaban en nuestras caras. Bajamos del vehículo para conocer la Posta cultural y el Museo Estación Bartolomé Bavio.

La estación está ubicada en la localidad de General Mansilla, partido de Magdalena. Inaugurada en 1887, sobre los terrenos cedidos por Bartolomé Bavio, mucho antes de la fundación del pueblo, en 1901. En principio, el ferrocarril estuvo en manos de la compañía “Ferrocarril Oeste” a cargo del estado provincial (Gelman y Santilli, 2018). En 1898, cuando el sistema ferroviario había logrado consolidarse en la zona, el ramal fue privatizado, siendo transferido a una empresa inglesa: Ferrocarril del Sud (FCS).

Algunas semanas atrás, Guillermo Quinteros –Profesor de la cátedra de Historia Argentina I de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP- nos había propuesto emprender el viaje, debido a la existencia de una vieja estación de trenes, reconvertida a un museo. No sólo íbamos a conocer Bavio, sino que también tendríamos acceso a la documentación que Marcelo Pernigotti, uno de los miembros del museo y habitante del pueblo, había encontrado al momento de la reconstrucción del lugar.

Marcelo nos recibió alrededor de las nueve de la mañana, cuando la resolana iluminaba tímidamente el espacio. Ingresamos al predio y al doblar a la derecha nos encontramos con la Estación. Las paredes se encontraban en buen estado, pintadas de blanco y decoradas con líneas verdes. No era imponente, aunque sobresalía ante las otras construcciones del pueblo. El techo era bajo y de chapa. Un toldo verde que hacía juego con las rayas y los árboles de su alrededor. Sobre el andén, se encontraban las cuatro puertas de madera adornadas con marcos verdes.

Se nos invitó a pasar a la primera sala. El piso de madera rechinó al pasar y tuvimos que empujar con fuerza la puerta que estaba hinchada. La misma, sencilla debido a la ausencia de objetos, se trataba de la antigua boletería y sala de espera exclusiva para hombres. Si bien sólo constaba de unos bancos de madera, tres grandes tarros de leche posados en una esquina y la vieja ventanilla, sus paredes contenían una serie de carteleros con información sobre el pueblo; viejos miembros del ferrocarril, figuras ilustres de la zona, historia de la Estación y hasta publicidades de la década del cincuenta y el sesenta. Era el sector de la Posta que más se asemejaba a un museo tradicional.

Al ingresar a la segunda sala nos sentimos como si hubiéramos viajado entre siglos. La oficina de empleados parecía detenida en el tiempo. A diferencia de la boletería, que estaba prácticamente vacía, nos recibió un gran mostrador de madera lustrada, con papeles y libros encima. Al costado, se encontraba el “lado B” de la ventanilla, junto a la máquina con la cual se expedían los boletos. Junto a ella había una vidriera que contenía viejos boletos usados, de diversos colores y fechados, además de billetes circulantes de la época. Detrás del escritorio, sobre un gran mueble, se encontraba el telégrafo junto a otras máquinas -como el aparato de bloqueo de trenes y un teléfono especial para comunicarse con Plaza Constitución. Posteriormente Marcelo nos explicó como se había dedicado a restaurarlas. En una esquina, en el suelo, se encontraba una única salivadera con su correspondiente cartel. La oficina no contenía carteleros, a diferencia de la sala anterior. Encontramos pocos carteles publicitarios del tren, a modo de decoración. El hecho que pareciera lista para que ingresen trabajadores allí, sumado a la explicación de Marcelo, evocaba un afán de reforzar un pasado trascendental que para Bavio era constitutivo de la identidad de sus habitantes, más que un simple Museo con sus vidrieras y carteleros.

De manera anexa al espacio de los trabajadores administrativos del ferrocarril estaba la oficina del jefe de la estación. Más reducida en sus dimensiones que las dos salas anteriores, constaba de un escritorio justo en el centro, una repisa detrás del mismo, junto a un mueble con cajones a su costado. A ello se sumaban tres vidrieras con objetos propios del ferrocarril, como restos seleccionados de rieles, tornillos, entre otros elementos. Encima del escritorio se encontraba una fotografía de “La Pluma” (1959), el equipo de fútbol de la estación. A diferencia de la Oficina de empleados, que parecía lista para el uso, esta sala estaba todavía en refacción, pese a que objetos con la foto sobre el escritorio dotaran al lugar de una calidez ajena a un museo tradicional.

Al abrir las puertas de la repisa y los cajones del mueble, Marcelo nos proporcionó una gran cantidad de documentación sin catalogar. La misma, si bien no la inspeccionamos inmediatamente sino hasta concluir la visita, consistió en una revisión general. Pudimos apreciar que constaba de viejos legajos de trabajadores -tanto los administrativos como de los catangos, es decir aquellos obreros que se trasladaban sobre las vías con un pequeño vehículo la catanga o también denominada zorra-, de documentos referentes al clima, cartas de índole personal y profesional -como del servicio meteorológico- y pedidos por bienes de consumo para las casas comerciales -maquinaria, medicamentos, etc- de documentos referidos a profesionales tales como médicos y mecánicos, como así también a información sobre accidentes laborales.

Marcelo indicó que un reloj que se encontraba encima de la repisa era ajeno al ferrocarril, sin embargo lo había traído y restaurado debido a que era fundamental para recuperar el día a día en la estación.

La corta vida de la Posta se hizo patente cuando pasamos a la última habitación. Esta era la antigua sala de espera para mujeres con su baño exclusivo para ellas. Cabe destacar que los baños para varones se encontraban fuera del edificio de la Estación en una construcción apartada de la misma. El conjunto parecía más un depósito debido a que contenía en su mayoría objetos que Marcelo se encontraba restaurando para, posteriormente, ponerlos al servicio de los visitantes. Algo que nos llamó la atención fue que había un libro de quejas. En el mismo, podían encontrarse sobre todo reclamos por mercadería extraviada u objetos robados, así como quejas sobre el servicio ofrecido tanto por el personal como por las condiciones del servicio ferroviario -falta de ventilación, incumplimiento del horario de llegada o de partida, calefacción deficitaria, etc.

Una vez finalizamos la visita, Marcelo nos explicó que su idea era también rescatar el depósito que se encontraba en frente del edificio del ferrocarril. Al costado del mismo se encontraba una antigua locomotora a vapor, que según nos contó, había sido descartada por la destilería de YPF de Ensenada y rescatada por él, dado que iba a ser desguazada. Al igual que el reloj, no era propia de Bavio; sin embargo, servía para reforzar la funcionalidad de las tareas ferroviarias al contar con la presencia de sus materiales de trabajo en el predio de la estación.

En este punto, entendimos que el propósito de la Posta cultural Bavio no sólo radicaba en exponerse al público como museo, sino que había una intención de reforzar la identidad local, que lamentablemente -producto de la suspensión y privatización del ferrocarril en nuestro país durante las últimas décadas del siglo XX- se ha ido disipando. La suspensión del ramal en 1978 afectó a Bavio así como también a muchos otros pueblos cuya vitalidad y razón de ser giraba en torno al ferrocarril. La falta de previsibilidad acarrió a su vez una pérdida de arraigo. Si el ferrocarril fue constitutivo de la identidad nacional y su cierre contribuyó a diluirla, podríamos sostener que parte de los habitantes de Bavio estarían disputando dicho sentido.

Un mes después de la visita, realizamos una entrevista a Roberto Zungri, habitante del pueblo y miembro del grupo “por nosotros”, que ha participado en el Congreso de Historia de los Pueblos, donde reafirmó el rol cohesivo que otorgaba el ferrocarril. Durante la misma, no sólo ahondamos más sobre la historia del pueblo -además de aclarar algunos puntos que nos sirvieron para la redacción del presente escrito-, sino que también fuimos testigos de una disputa entre los propios habitantes del mismo.

Si bien tanto individuos como grupos que habitan el pueblo han buscado formas de reconfigurar su identidad, los métodos para lograrlo han devenido en diversas disputas. La más clara es el hecho de que Marcelo, durante la visita, utilizaba el término “ex ferrocarril”, aunque no renegaba de la importancia histórica del mismo. Por otra parte, Roberto rechazaba ese término tajantemente, argumentando que legalmente el mismo no se encontraba cerrado, sino suspendido, por lo que era factible para los habitantes no sólo resignificar la estación sino también promover la reactivación del ramal.

La posibilidad de trabajar con la documentación que se encuentra en la Estación puede facilitar el análisis de las formas de comunicación que generaba el ferrocarril. Es decir, partir de la empresa ferroviaria como articuladora de los pueblos de la provincia de Buenos Aires, con el país, a través de la intermediación de la Capital Federal y, aunque parezca ambicioso, con el mundo. Las fuentes del archivo hablan de intercambios de bienes y de servicios por medio de las encomiendas y despachos; de comunicaciones telefónicas directas con la central de Plaza Constitución; de telegramas (urgentes y no tanto) que partían a y se recibían de todas partes; de informes meteorológicos mensuales; de horarios a cumplir estrictamente tanto por el servicio que se ofrecía como por el personal. Sobre este último sector, la información es importante dado que, con los papeles existentes, es posible reconstruir la vida laboral de los trabajadores, sus ocupaciones iniciales dentro del ferrocarril, sus carreras, sus logros profesionales, sus conflictos y problemas laborales, sus reclamos ante los superiores jerárquicos, sus conquistas, las ausencias y los problemas de salud en relación a las condiciones laborales, etc. A partir de esta información surgen amplios interrogantes entre los que se encuentra, la inquietud por saber cómo se conformaban estas familias ferroviarias.

No obstante, no sólo buscamos centrarnos en los habitantes de Bavio en tanto trabajadores del ferrocarril. Los informes o libros de quejas nos transmiten las preocupaciones de los usuarios del ferrocarril, que no necesariamente trabajaban en él, pero sí tenían un vínculo diario, permanente con la estación, con sus empleados, con el Jefe, con los artefactos y el material rodante. Por otra parte, el uso del transporte como medio de comunicación con otros puntos era esencial para los habitantes en tanto individuos, ya que les permitía relacionarse con el mundo exterior (García Germanier et al., 2009). Ejemplo de ello son las cartas de índole personal. Los registros de mercadería, por su parte, nos proporcionan no sólo los precios, testigos de los ciclos económicos, sino también las necesidades materiales de una población alejada de los centros urbanos, así como la ausencia de algunos elementos que el ferrocarril proveía.

Ahora bien, como hemos mencionado, la abundancia de documentación sobre la vida de los habitantes de Bavio nos presenta un panorama no sólo material sino también simbólico que la reconstrucción de la Estación busca reforzar, a saber: el arraigo. Los antiguos trabajadores y habitantes de Bavio optaron por permanecer en el pueblo a pesar de las condiciones hostiles de subsistencia luego de la suspensión del ramal, que llevó -en muchos otros casos- a la desaparición de pueblos enteros. Consideramos que en la puesta en valor de la Posta Cultural ronda la idea de reforzar una identidad que resiste al tiempo. Confluyen allí, la voluntad de los habitantes por recrear y dar cuenta del rol de la estación para la comunidad y la función vital que sus trabajadores realizaban a la hora de garantizar la vida allí.

La visita al Museo de Bavio realizada en el marco de las tareas desarrolladas por el equipo de cátedra y del grupo de estudio del Centro de Historia Argentina y Americana, ha sido enriquecedora en varios aspectos. Uno de ellos es el hecho de haber entrado a un predio ferroviario transformado en Museo, pero que no perdió su antigua funcionalidad, como sí ha ocurrido con otras viejas estaciones de trenes que exhiben objetos nada relacionados al ferrocarril. En nuestro caso, transitamos el andén, conocimos las instalaciones, entramos a la estación y aprendimos para qué se utilizaba cada cosa que nos mostraron y que pudimos tocar. Esta actividad se puede considerar como una clase referida al funcionamiento del ferrocarril entre finales del siglo XIX hasta fines del XX.

Por otro lado, el hecho de haber abierto los libros del jefe de estación, los legajos del personal, los partes diarios del correo y del telégrafo, etc., tal como lo hemos manifestado, abren un abanico de interrogantes que, puestos en diálogo con la profusa bibliografía sobre el ferrocarril, puede fructificar en sendas investigaciones que contribuyan a iluminar algunos aspectos menos explorados (Sagastume, 2023). Es por ello que nuestra propuesta es la de buscar la manera de crear un Archivo dentro de la estación, colaborando con los empleados del Museo, para que su patrimonio pueda estar al alcance de quien desee consultarlo. Esta es también una forma de ayudar a los habitantes y antiguos trabajadores de Bavio por mantener vigente una parte de su pasado; que para algunos puede ser presente.

## Referencias

- García Germanier, F., Escribano, D. y Vázquez, C. A. (2009). *Soy por el tren (o no soy)* [Video]. Youtube. <https://youtu.be/Ltdq00c9JwE?si=hHttx-5ltOHYlaDv>
- Gelman, J. y Santilli, D. (2018). La distribución de la riqueza en el Buenos Aires rural entre finales de la colonia y la primera mitad del siglo XIX. ¿Una desigualdad moderada y en declive? *América Latina en la historia económica*, 25(2), 7-41.
- Sagastume, A. L. (2023). *Del vapor al Diésel. Memorias de ferroviarios de Junín (1948-1973)*. Teseco.