



Centro de Estudios de Arqueología Histórica
Universidad Nacional de Rosario



Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica
Latinoamericana | Año XI, Volumen 16 | 2022

Revista del Centro de Estudios de Arqueología Histórica,
Facultad de Humanidades y Artes,
Universidad Nacional de Rosario
<https://teoriaypracticaah.unr.edu.ar/index.php/index>
<https://rehip.unr.edu.ar/handle/2133/14804>

ISSN en línea: 2591-2801

ISSN versión impresa: 2250-866X

Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
(CC BY-NC-SA 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

Ariel Guillermo Ponce (ID: <https://orcid.org/0000-0001-8399-663X>). Memoria colectiva en torno al patrimonio ferroviario: la energía a vapor como motor de activación e identidad

MEMORIA COLECTIVA EN TORNO AL PATRIMONIO FERROVIARIO: LA ENERGÍA A VAPOR COMO MOTOR DE ACTIVACIÓN E IDENTIDAD

COLLECTIVE MEMORY AROUND RAILWAY HERITAGE: STEAM POWER AS AN ENGINE OF ACTIVATION AND IDENTITY

Ariel Guillermo Ponce*

Resumen

El Patrimonio Ferroviario es entendido en el presente trabajo como una tipología perteneciente al Patrimonio Industrial. El mismo representa un campo cultural y espacio de memoria colectiva en diversos pueblos y ciudades, valorado por ser producto de la inteligencia obrera y generador de comunicación e intercambio socio-productivo. En ese sentido, la energía a vapor constituye un factor técnico revolucionario y significativo en un devenir histórico irreversible. En tanto fuente de energía proveedora de movimiento al encadenamiento de piezas de grandes maquinarias, adquiere un valor revolucionario que dota de valor histórico y social a los bienes ferroviarios heredados del siglo XIX y principios del siglo XX. Se sostiene así que aproximarse a la valorización y reproducción de la práctica intangible de generación de dicha energía en la actualidad constituye un factor clave para comprender la relación entre la comunidad ferroviaria y los bienes materiales muebles e inmuebles devenidos hoy en Patrimonio Cultural, a través de su activación cultural, en su dimensión de preservación, conservación e interpretación. Se parte para ello de los resultados de un estudio de caso realizado en el predio ferroviario en la Localidad Bonaerense de Remedios de Escalada, pertenecientes al Ferroclub Argentino, sector en funcionamiento como Centro

* Centro de Investigaciones Precolombinas (CIP). ISP. Dr. Joaquín V. González. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina. Centro de Estudios de Arqueología Histórica. Facultad de Humanidades y Arte. Universidad Nacional de Rosario. Rosario. Argentina. arielguillermoponce@gmail.com. <https://orcid.org/0000-0001-8399-663X>

de Preservación Ferroviaria, mediante entrevistas a informantes claves representativos dentro de los socios activos de dicha asociación.

Palabras clave: Patrimonio Industrial; Memoria colectiva; Museo; Signo; Ferrocarril..

Abstract

The Railway Heritage is understood in this paper as a typology belonging to the Industrial Heritage. It represents a cultural field and a space for collective memory in various towns and cities, valued for being a product of working-class intelligence and a generator of communication and socio-productive exchange. In this sense, steam power constitutes a revolutionary and significant technical factor in an irreversible historical evolution. As a source of energy that provides movement to the chaining of pieces of large machinery, it acquires a revolutionary value that gives historical and social value to the railway assets inherited from the 19th and early 20th centuries. It is thus argued that approaching the valorization and reproduction of the intangible practice of generating said energy today constitutes a key factor to understand the relationship between the railway community and the movable and immovable material assets that today have become Cultural Heritage, through its cultural activation, in its dimension of preservation, conservation and interpretation. For this, it is based on the results of a case study carried out on the railway site in the Bonaerense Town of Remedios de Escalada, belonging to the Ferroclub Argentino, a sector in operation as a Railway Preservation Center, through interviews.

Keywords: Industrial Heritage; Collective Memory; Museum; Sign; Railway.

Introducción

En el año 2003, tras la reunión del Congreso del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), en los Urales (Rusia), se firma la “Carta de Nizhny Tagil”. La misma fue ratificada con el documento Criterios Conjuntos entre el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y TICCIH para la conservación de sitios, edificios, áreas y paisajes del patrimonio industrial, también conocido como Principios de Dublín, aprobado a finales de 2011 en la 17ª Asamblea General de ICOMOS.

El patrimonio industrial es definido como:

(...) el que se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (ICOMOS, 2003, p.1).

El objetivo de este trabajo consiste en ofrecer a través del caso presentado el análisis de un patrimonio integral industrial, sintetizado en la práctica de la energía térmica a vapor, generando activación patrimonial, despertando sentidos identitarios y lazos interpersonales constitutivos de memoria colectiva, en torno a un bien histórico. Para ello se tomará como objeto de estudio el caso de la ausencia, desde el año 2011, de la locomotora Clase 11 B N° 4116 en el Centro de Preservación Escalada (CDP Escalada),

filial del Ferroclub Argentino.¹ La situación de ausencia del rodado se desprende de una de las entrevistas realizadas en fase exploratoria a uno de los socios representativos del CDP Escalada (Ricardo Campbell). En ella se fundamenta la importancia que tenía para la asociación, así como también, su preocupación por su estado actual. De ahí, se desprende la necesidad de indagar sobre las representaciones que tienen otros socios del CDP Escalada sobre aquella ausencia, en tanto, integrantes de una comunidad de pertenencia identitaria con la cultura ferroviaria.

El bien cultural en cuestión estará asociado a varios sentidos y representaciones, y es valorado por el universo de entrevistas realizadas desde diversos aspectos. No obstante, será el valor técnico el que se hace presente en la totalidad de los testimonios, dotando así de sentido y fundamento la inmaterialidad de la práctica colectiva de generación de energía térmico – mecánica en base a vapor al bien cultural mueble, la locomotora Clase 11 B N° 4116.

Se trata del rodado 2-8-0 + 4/4, que fue construido en el año 1913 en el Reino Unido por la empresa Beyer Peacock. Fue una de las cien (100) locomotoras destinadas al Ferrocarril Sud, constituyendo, junto con sus antecesoras Clase 11 y 11 A, una pieza fundamental en el movimiento de carga de ese ferrocarril. Presenta cuatro ejes motrices que le permiten poder circular en diversos tipos de rieles. Recuperada por esta asociación en el año 1988, dado a que previamente estaba en estado de abandono en los terrenos lindantes perteneciente a los Talleres Ferroviarios, y estando en un estado del 50 por ciento de funcionamiento, fue restaurada, en el año 1992, por los socios. Luego ha tenido diversos usos: maniobras, dentro del predio, así como viajes fuera del mismo circulando por la vía principal a diversas partes del país. Fue usada para diversas películas y video clips, siendo así motor de ingreso económico para financiar restauraciones de otros bienes. Además, fue el principal atractivo para los eventos anuales del Día del Niño y 25 de mayo.

La locomotora fue declarada Bien Histórico Nacional a través del Decreto N°1576/2008, estableciendo la custodia oficial al CDP Escalada tanto de este bien como de otros bienes muebles e inmuebles. A partir del año 2011, el Estado Nacional hace uso de su potestad de propietario y la retira del CDP Escalada exhibiéndola en el Centro de Ciencia y Tecnología Tecnópolis, Provincia de Buenos Aires.

Estado de la cuestión

Respecto al eje temático abordado en este trabajo, centrado en el abordaje inmaterial del Patrimonio Ferroviario, con dinámica en la construcción de identificación colectiva, y territorial, no hay trabajos específicos dedicados al mismo. En palabras de Méndez y Cuellar (2017):

Las primeras revisiones sobre el significado del ferrocarril como elemento de identidad surgen en la última década de siglo, por lo que todavía es difícil encontrar discursos que consideren el patrimonio ferroviario como un sistema que integra fenómenos naturales, socioeconómicos y tecnológicos (p.275).

El estudio de los bienes heredados de la actividad ferroviaria es reciente y está prioritariamente enfocado a la historia económica (Muñoz Rubio y Vidal Olivares, 2001), la arquitectura y la historia del arte de los bienes inmuebles, principalmente los edificios de viajeros (Aguilar Civera, 1988; López García, 1999; Méndez Cuellar, 2017).

Un trabajo de Lalana Soto (2012), destaca la cualidad técnica como factor destacado de dicho patrimonio y motor de la Historia. Concluye en que la falta de comprensión de los aspectos básicos de la

explotación técnica, en una actividad que, como la ferroviaria, hay que añadir la falta de conceptos sólidos en materia de patrimonio, que no son habituales entre los interesados en el tema ferroviario, ya sean amigos del ferrocarril como personas procedentes del mundo académico. En ese mismo sentido, la representación del vapor expresa el triunfo de lo mecánico sobre lo animal y su dominio sobre la naturaleza.

Un trabajo centrado en la cualidad inmaterial del patrimonio ferroviario mediante estudio de caso es el de Bastidas & Cartuche Paqui (2017) sobre la gestión del Patrimonio Inmaterial Orense, Galicia, España. En ese trabajo se propuso como un estudio con finalidad de alcance práctico, dando como conclusión la importancia del hito ferroviario y la poca importancia por rescatarlo como parte del patrimonio inmaterial.

Respecto a la unidad de análisis local situada hasta el momento son escasos los trabajos de investigación específicos, es decir sobre la cultura ferroviaria en el Centro de Preservación Escalada (CDP Escalada). Sin embargo, existen estudios desde diversas disciplinas científicas sobre los talleres ferroviarios en sí de esta localidad, tanto desde el ángulo histórico, arqueológico, arquitectónico y turístico.

Guerrero (2017) aborda el Patrimonio Cultural Ferroviario desde el rescate de la memoria colectiva, situando su análisis en Chile. Se centra en cuatro dimensiones ejes de análisis del patrimonio ferroviario: hitos históricos en torno al ferrocarril, vestigios materiales, memorias ferroviarias y acciones sociales en torno al patrimonio ferroviario.

Desde el ángulo histórico uno de los primeros trabajos realizados sobre aquel sitio es el de Rögind, en el año 1937, quien ofrece un recorrido cronológico y descriptivo sobre la instalación de los Talleres Ferroviarios en la localidad de Remedios de Escalada, conocidos primero con el nombre de Talleres Banfield (Rögind 1937). El resto de los trabajos principales sobre el ferrocarril en nuestro país no particularizan en indagar el caso de los talleres de Remedios de Escalada. Entre los trabajos más conocidos al respecto se destaca Scalabrini Ortiz (1995).

El Centro de Estudios Históricos de Remedios de Escalada lleva a cabo una serie de publicaciones en su revista *Al Este del Paredón* desde el año 2004. En ellas publican entrevistas, imágenes de su archivo fotográfico y avances de investigaciones históricas referidas al pasado ferroviario y a la tradición de la localidad.

El Ferroclub Argentino, en uno de sus escritos, reseña la historia de los Talleres de Remedios de Escalada (Ferroclub Argentino, 2006), sitio en donde reside actualmente una de sus Centros de Preservación, el CDP Escalada. Antonio Graciano, a través del Ferroclub Argentino, realiza dos trabajos de investigación histórica específicos de los Talleres de Remedios de Escalada (Graziano, 2008).

En el marco de la historia, los estudios patrimoniales y la Arqueología, la licenciada en antropología arqueológica, Guillermo, ha realizado trabajos sobre la localidad de Remedios de Escalada, aunque no referidos al CDP. En particular, desde la Arqueología urbana, si ha realizado allí excavaciones por sondeo (Guillermo, 2013). Durante el año 2012, mediante el permiso otorgado por el Centro de Registro de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos del Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, se iniciaron las tratativas para llevar a cabo las primeras excavaciones arqueológicas en la localidad. En palabras de Guillermo:

La finalidad de las mismas consiste en poder conocer, desde la arqueología, aspectos de la vida cotidiana de los habitantes de Remedios de Escalada y poder estudiar cómo fue cambiando el lugar a través de los años mediante las ocupaciones de los distintos sectores de la localidad (2013, p.8).

Desde la arquitectura, Tartarini, ha realizado una descripción y tipificación de la arquitectura ferroviaria. En su trabajo titulado *La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina* realiza un análisis de edificaciones representativas, entre ellas los Talleres Ferroviarios de Remedios de Escalada (Tartarini, 2000).

Desde el turismo, existe un trabajo monográfico publicado específico sobre el Museo ferroviario CDP Escalada. En el mismo se realiza un análisis bajo matriz FODA y propuestas de turismo sostenible en la institución y en el marco de la puesta en valor, promoción y protección del patrimonio cultural industrial (Estévez, 2013).

El presente trabajo de investigación toma en cuenta los estudios previos mencionados e indaga la cultura ferroviaria en el Centro de Preservación Escalada (CDP Escalada) con el objetivo de ser un aporte a los estudios sobre la identidad ferroviaria de la localidad.

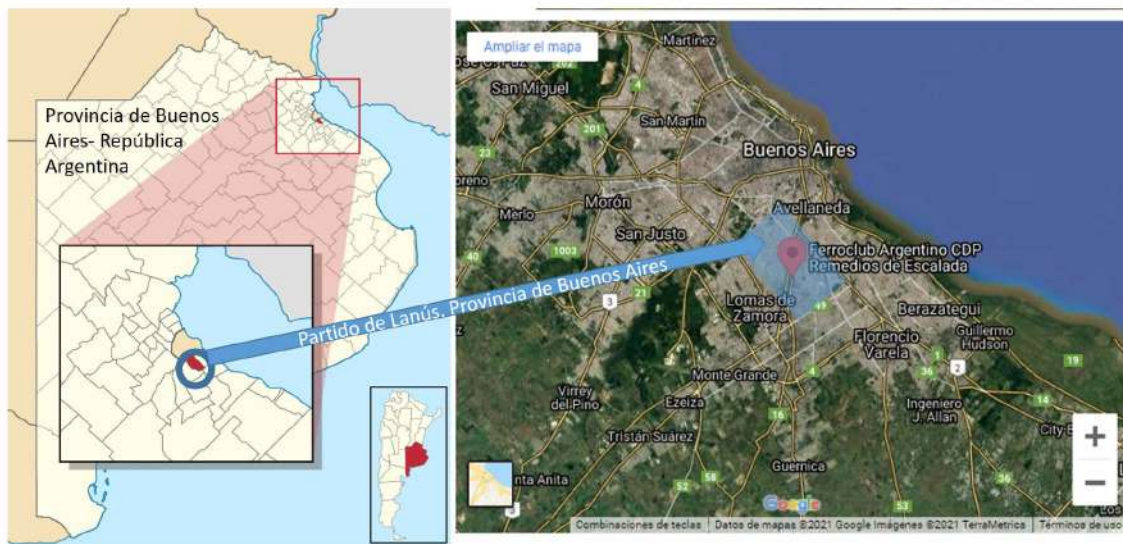


Figura 1. Ubicación del CDP Escalada, en el Partido bonaerense de Lanús. En Área Metropolitana de Buenos Aires. Argentina. Fuente: Google Earth

Marco teórico y metodología

Este trabajo presenta un enfoque disciplinario Museológico, siendo un objetivo central ofrecer sobre la articulación del patrimonio cultural material con el patrimonio cultural inmaterial, bajo la noción de patrimonio integral. Se busca en el presente una explicación sobre el significado adjudicado al patrimonio cultural ferroviario por los socios del CDP Escalada. Para ello, se utilizarán tres métodos específicos, dos del campo de la Antropología y uno del campo de la Historia. Por un lado, el método etnográfico, utilizado en la instancia de trabajo de campo en el Centro de Preservación Escalada bajo la óptica de Harris, procedimiento etic (Harris, 1997). El método semiótico será utilizado en el presente trabajo con el objetivo de interpretar los significados atribuidos al patrimonio ferroviario preservados.

El método histórico lógico será utilizado con el fin de encontrar relaciones multi causales, que ayuden a contextualizar la identificación de los socios del CDP Escalada con el bien ferroviario en particular.

Resulta importante destacar que este trabajo se adscribe bajo la corriente llamada Museología Crítica. Esta perspectiva destaca la importancia del trabajo interdisciplinario en el campo museológico. Es cierto que el trabajo inter epistémico es una perspectiva muy presente y polémica en las corrientes de las ciencias sociales actuales y por ello la museológica en tanto disciplina social hace eco de aquel principio, mediante la Nueva Museología y Museología Crítica. En palabras de Lorente y Almazán: “La museología crítica es una rama que nace a partir de la influencia de la antropología, los estudios culturales, la crítica a las políticas de representación, y parte de los estudios feministas y postcoloniales” (2003, p.7).

La particularidad que la Antropología le otorga a aquel tipo de trabajo es la concepción comunitaria y territorial. Nuevo y triple paradigma: pluridisciplinario, comunitario y territorial. Dos de los parámetros metodológicos por los cuales puede ser definida la Nueva Museología según Maure son los siguientes:

(...) Un nuevo y triple paradigma: de la mono-disciplinaridad a la pluri-disciplinaridad, del público a la comunidad y del edificio al territorio y un sistema abierto e interactivo: un nuevo modelo interdisciplinar de trabajo con un carácter integral y un museo de puertas abiertas, dinámico por, para y con todos (Maure, 1996, p.128).

Las entrevistas, conservación de registro fotográfico y análisis semiótico serán útiles para poder mostrar la existencia de un nivel de identificación con el patrimonio resguardado intenso, materializado en la ausencia temporal de la locomotora. Las mismas se encuadran en un análisis cualitativo:

Lo que se establece en los estudios cualitativos es una relación sujeto –sujeto; un sujeto interpretante de las interpretaciones de otros, que debe tener presente, en la medida de lo posible, las determinaciones de sus propias interpretaciones. Se trata de una producción del investigador sobre una perspectiva de un actor social que desde sus significaciones se sitúa e interpreta un mundo social ya preinterpretado (Serbia, 2007, p.1).

En este sentido, se parte de la concepción de la semiótica, en tanto, conjunto de operaciones que permiten explicar cuáles son los significados atribuidos, cómo se construyen y qué transformaciones producen estas en los modos habituales de significar. Para ello se partirá de un análisis en dos sentidos, el amplio y el operativo: (...) “la perspectiva amplia puede asentarse en la propuesta de estudiar la significación de un fenómeno social y la perspectiva operativa en la de explicar esa significación” (Magariños de Morentín, 1996, p.1).

En la actualidad, la semiótica es utilizada desde distintas disciplinas científicas como instrumento estructurador para la consistencia y el rigor de sus estudios e investigaciones. Magariños de Morentín (1996) sostiene que esto se basa en que todos ellos tienen como objeto de conocimiento de sus respectivas disciplinas a otros objetos semióticos, es decir a fenómenos sociales con un conjunto dinámico de significados atribuidos, cambiantes con el tiempo y la cultura en la historia local.

En este trabajo el objeto de análisis semiótico será la Locomotora a Vapor Clase 11b N° 4116 (significante) en el CDP Escalada y el motivo de su ausencia (significado otorgado a esta ausencia), en tanto que ambos constituyen fenómenos sociales. El análisis desde el método semiótico nos permite aproximarnos a los significados atribuidos por la comunidad patrimonial del CDP Escalada no sólo a

aquel bien ferroviario, magnificados en un contexto de ausencia, sino a los significados paralelos que lo rodean inherentes a otros bienes patrimoniales. Para llevar a cabo dicho análisis se tomará en cuenta los significados valorativos atribuidos por parte de la comunidad patrimonial CDP Escalada a la locomotora Clase 11B N° 4116 a partir de su primera restauración: valores técnicos, históricos, estéticos, funcionales y emotivos. Esos valores guardan entera relación con el estado de conservación que según la comunidad tenía la locomotora al momento de ser retirada; las actividades realizadas por parte de los socios con ella y el relato histórico atribuido y adjetivado. Para evidenciar ese hecho, se hará una contraposición de significado significativa, mediante el método semiótico.

Se han realizado entrevistas a distintos perfiles de socios activos de esta asociación, delimitado la unidad de análisis en la relación entre aquellos con el bien en su contexto de ausencia. Para abarcar una globalidad aproximada se recurrió al muestreo cualitativo basado en entrevistados representativos de un subconjunto de perfiles dentro de los socios activos del CDP Escalada. El muestreo consistirá en una serie limitada de entrevistas o grupos de hablantes extremos (sirven para contar con los rasgos o conductas límites de una clase o grupo), ejemplares (se utilizan para visualizar ciertas características ya conocidas) o típicos (permiten la descripción de los rasgos de sujetos más repetidos de una población caracterizada por una homogeneidad interna) en relación a ciertas prácticas sociales (Serbia, 2007).

En este caso se recurre al muestreo de hablantes típicos. En la muestra seleccionada estuvieron presentes los siguientes perfiles representativos (Serbia, 2007):

- Nicolás: es el socio activo más joven del CDP Escalada. Tiene once años y se dedica todos los fines de semana a las tareas de guardia en el paseo “La Trochita”. La entrevista se hace durante el recorrido de aquella máquina. Su padre trabaja en Metro vías y vive en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- Martín Campbell (30 años). Socio activo desde el año 1995. Hijo de uno de los socios fundadores. Se dedica a las tareas de restauración de las máquinas y en especial a la locomotora n° 4116. Tuvo formación técnica en la escuela secundaria y en nivel superior.

- Martín Castiñeira (34 años). Socio activo del CDP Escalada desde el año 2008. Ha vivido en barrio norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires pero ha decidido mudarse a la localidad de Remedios de Escalada en los últimos años. Graduado como licenciado en historia y Tecnología Ferroviaria en la Universidad Nacional de San Martín.

- Israel Olijavetsky (67 años). Socio fundador del CDP Escalada. Miembro de la comisión directiva. Se desempeñó como vocal, secretario general, secretario de la comisión administradora, presidente, miembro del órgano de fiscalización y actualmente como vicepresidente. Vive en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- Ricardo Campbell. Socio fundador del CDP Escalada y uno de los primeros socios del Ferroclub Argentino, contribuyendo en varios volúmenes de las revistas con artículos informativos e imágenes fotográficas, durante la década de 1970 y 1980.

- Dolores Benítez, Lola. Es una socia activa del CDP Escalada. Fue enfermera y actualmente jubilada. Se desempeña en el quehacer de tareas en el CDP Escalada desde el año 1993. Asiste todos los fines de semana al CDP Escalada y realiza las tareas del almuerzo de los sábados, las guiadas para grupos y asistencia en tareas administrativas. Vive en el Partido de Lanús.

- Carina Brumatti. Socia activa del CDP Escalada desde el año 2005. Tiene 44 años de edad, margen etario escaso en el CDP Escalada. Es una de las dos mujeres con mayor participación en el lugar. Ha ocupado diversas funciones, mesera del Ferro Bar, pintora de vagones y de infraestructuras, ayudante de cocina hasta presidenta de la comisión administradora durante el periodo 2010 y 2011, electa por el resto de los socios. Su profesión es diseñadora equipacional. Oriunda de la ciudad de Rosario y actualmente vive en la localidad de Banfield.

- Hércules Agostini (90 años). Socio más longevo del DCP Escalada. Se dedica a la tarea de guía del coche dinamométrico. Se dedicó seis años al trabajo gráfico para el Ferrocarril Francés y nueve años para el Estado Nacional. Actualmente vive en Banfield.

- Miguel Caballero (81 años). Socio longevo del CDP Escalada. Se dedica principalmente a las tareas de reparación y de tornería. Se dedicó en su edad laboral activa en ser tornero de los talleres ferroviarios del Ferrocarril Sud. Vive en la Localidad de Remedios de Escalada.

La relación propuesta por la Nueva Museología entre comunidad – patrimonio- territorio y la noción de Eco Museo planteada por Riviere (Yunen, 2007) resulta útil para entender la dimensión vincular de socios activos del DCP Escalada con la totalidad valorada.

A raíz de los testimonios, se puede materializar, tanto los valores del bien, como también, su ausencia e implicaciones. También sirvieron para identificar que el vínculo de los socios no activos y del público visitante es más distante con la identificación integral presente en el predio, el colectivo y los bienes. Cabe aclarar que el concepto valor como elemento constitutivo imprescindible en el abordaje patrimonial y tipología, presenta más de un siglo. En 1903, el profesor austriaco de Historia del Arte Alois Riegl cita los siguientes criterios para valorar un patrimonio: valor histórico, valor cultural, valor artístico, valor emocional y valor práctico (Aguilar Civera, 1999).

En palabras de González (2009), en un trabajo sobre turismo cultural ferroviario define el carácter valorativo en dicho patrimonio:

El verdadero valor del patrimonio es que sea reconocido como valioso por los miembros de la sociedad en la que está inserto. Esta conexión permite que los bienes mantengan su capacidad simbólica y transmitan los valores de las gentes a las que representan, aunque se haya modificado el uso original de los bienes de patrimonio (p.239)

Según la Carta de Nizhny Tagil (2003) se indica que los valores del patrimonio industrial son históricos, sociales, tecnológicos, científicos y estéticos. Se entiende a dicho universo estudiado con el concepto de cultura, en tanto herramienta de análisis de la antropología social ya que se identifican en el caso estudiado sus tres características elementales sistematizadas: evidencia de organización, capacidad creadora y transmisora (Aime, 2015). La noción de identidad e identificación se define en este trabajo en tanto la autodeterminación y la adscripción por otros, hacia el interior del grupo social y hacia el exterior (Garreta, 1999). Las relaciones de carácter intra e interpersonales, con el territorio y con el patrimonio se comprende en tanto modo integral de vida creada histórica y socialmente como comunidad.

La noción de memoria colectiva, memoria individual y memoria histórica (Halbwacht, 1995; Bataillon Echeverry, 2004) pueden ser de utilidad para comprender, a raíz de los testimonios, las experiencias y percepciones similares respecto al patrimonio estudiado.

Al abordar la locomotora desde su materialidad, no puede ser disociada de los sentidos y representaciones generadas por quienes se identifican con las prácticas ferroviarias, así como tampoco puede desprenderse de su componente inmaterial, la generación de energía térmica y por ende mecánica a vapor, en tanto que “el patrimonio material refiere en sí mismo todo un conjunto de formas de vida, creencias, valores, emociones y significados que proporcionan sentimiento de identidad y pertenencia. De manera que el patrimonio cultural inmaterial no puede abstraerse totalmente del “patrimonio material” (Arévalo, 2010, p.2). En el presente trabajo se busca analizar el patrimonio más allá de su materialidad mueble, considerando los bienes inmuebles y las prácticas intangibles. Se analiza dichas dimensiones desde una concepción de interrelación, bajo la denominación de patrimonio integral holístico (Arévalo, 2008).

En palabras de Arévalo:

Los bienes culturales materiales e inmateriales no pueden disociarse, pues refieren categorías contiguas. Todo lo material tiene un sustrato inmaterial. De hecho, los objetos materiales son el resultado de los conocimientos, las normas y los valores que prevalecen en cada cultura y grupo social. Y todos, en la práctica, incorporan saberes, técnicas y significados (2010, p.4).

Ergo, se sostiene el presente trabajo como un estudio de caso de patrimonio industrial, en tanto aquel:

(...) tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, 2003, p.2).



Socios del Ferroclub celebran los 40 años de su asociación civil y 25 años del CDP Escalada. Año 2012. Archivo fotográfico del CDP Escalada.

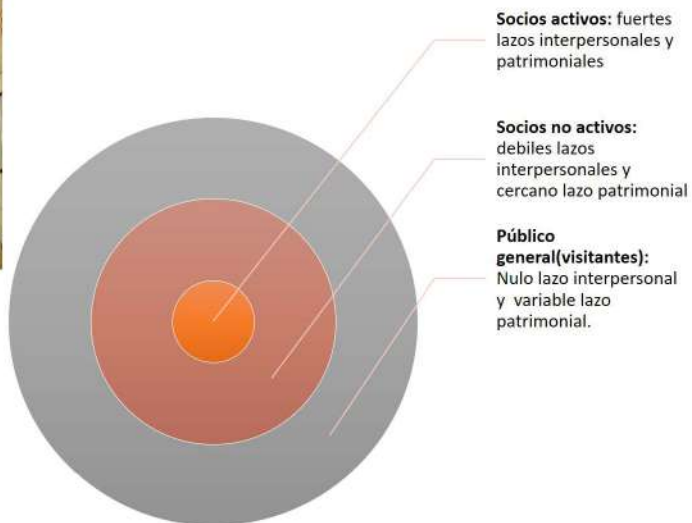


Gráfico de la composición interna de la comunidad CDP Escalada.

Figura 2. Fotografía de Socios del CDP Escalada y Gráfico de elaboración propia en base a lo delimitado en las entrevistas de fase exploratoria.



Figura 3. Arriba, Locomotora Clase 11 B n°4116 en funcionamiento durante los festejos del 25 de mayo. Celebrados un día antes. Foto: Rodolfo Calabró. Debajo, Locomotora 4116 clase 11 B en Tecnópolis. Noviembre de 2015. Fotografías del autor.

No se puede entender de modo mono-causal el modo de percibir la ausencia de aquel bien ferroviario sino multicausal. Aquello está vinculado a motivos culturales, sociales, económicos, políticos, entre otros. De ahí que resulta necesario abordar la situación desde un enfoque epistemológico histórico-lógico-integral, a partir de lo que Torres (2007) define como análisis de la situación histórica concreta y situada.² En este caso será a partir del análisis de la ausencia de la Locomotora Clase 11 B número 4116 en el CDP Escalada tras varios años de ser llevada a exhibirse en Tecnópolis.

El resultado de esa causalidad es la producción de diversos significados generados por parte de los socios del CDP Escalada respecto a la ausencia de uno de los bienes ferroviarios custodiados y al bien mismo. En sintonía con aquel objetivo resulta indispensable abordar la situación desde un enfoque semiótico, el cual tampoco podrá abordar la totalidad de las significaciones del objeto, pero si varios de sus fundamentos (Von der Walde Moheno, 1990, p.91). El enfoque histórico lógico se articulará al enfoque semiótico, para de esta forma contextualizar socialmente los significados atribuidos al objeto en estudio.

La semiótica es utilizada desde distintas disciplinas científicas como un instrumento estructurador para la estudios e investigaciones. Magariños de Morentín (1996) sostiene que esto se debe a que en todas las disciplinas que utilizan a la semiótica tienen como objeto de estudio a otros tantos objetos semióticos. Es decir, a fenómenos sociales que ya tienen atribuido un conjunto dinámico de significados, cambiantes con el tiempo y la cultura.

Para poder empezar a abordar la cuestión es elemental partir de la visión semiótica de Pierce, en que todo es signo. En ese sentido se puede articular con la manera de encuadrar a los signos con la cultura en tanto aquella sea entendida como un sistema de signos dotados de sentidos a través de los intérpretes. En palabras de Lotman, “El trabajo fundamental de la cultura (...) consiste en organizar estructuralmente el mundo que rodea al hombre. La cultura es un generador de estructuralidad” (Lotman, 1979, p.70). De este modo, “...las culturas son sistemas comunicativos que se crean basándose en un sistema semiótico universal que es el lenguaje natural” (Lotman, 1979, p. 72). Se entiende como signo, desde la visión Sanders Peirce como algo que, para alguien, representa a algo en algún aspecto o carácter. El representar a algo consiste en la relación del signo con aquello que refiere: su *objeto*.

El signo, en tanto esta en lugar de un objeto, representándolo, es consiguientemente un representamen, y su acto a relación de representar es la representación. Para un mismo objeto pueden los intérpretes percibir distintos *fundamentos del representamen*, estableciendo relaciones entre aquel con nuevos interpretantes. Para Peirce, todo signo determina a un *interpretante*. En otras palabras, el signo incide en un intérprete, provocando la aparición de un signa similar o incluso más desarrollado. El segundo signo, originado en virtud del primero, es precisamente el interpretante (Lillian von der Walde Moheno, 1990).

Partiendo de estos términos podemos decir que los socios activos del CDP Escalada, Comunidad Patrimonial Ferroviaria, les representa la locomotora a Vapor Clase 11 B número 4116 diferentes significados. En sus orígenes, la locomotora fue concebida y usada en un contexto y con un destino específico, determinado. Su función como objeto transportador de medios industriales (mercancías o transporte de pasajeros), determinó su valor inicial como bien productivo (vinculado al desarrollo de la industria ferroviaria argentina). Como todas las unidades de la línea de locomotoras a Vapor Clase 11 B fueron diseñadas para ser destinadas al servicio de carga y de pasajeros, la mayoría de ellas con destino a Argentina, pasa ser usadas allí.

El Ferrocarril Sud, y posteriormente el Ferrocarril Roca, tras su nacionalización a partir del año 1947, le han dado uso de transporte a aquellas máquinas, entre ella la Locomotora Clase 11 B número 4116. Ambas empresas atribuyeron significados a las máquinas, transformándose en los más cercanos intérpretes.

La locomotora representa en sus orígenes la necesidad de desarrollo económico nacional: la necesidad de comprar, conservar y mantener en funcionamiento una maquinaria necesaria, como otras tantas, para el transporte de materias primas hacia los principales puertos del país y manufacturas necesarias para el desarrollo del modelo Agroexportador Argentino, y posteriormente para favorecer el comercio interno durante el modelo Industrial Sustitutivo de las Importaciones, en este caso dentro de la escala de la Provincia de Buenos Aires. A su vez fue medio de transporte de pasajeros desde la Ciudad de Buenos Aires hasta Bahía Blanca, contribuyendo así a ser símbolo del transporte público. Con el tiempo, al pertenecer el objeto al CDP Escalada pasa a adquirir otro lugar, otro uso, otros significados diferentes a los que tenía durante su vida útil como objeto de producción (eslabón) clave en el desarrollo de una economía mercantil.

El bien es entendido como un significante material, una representación integral de ese conjunto de significados interrelacionados y dinámicos en el tiempo. Quienes los mantienen con vida lo hacen como parte activa de la memoria social de la comunidad patrimonial. Las locomotoras a vapor, como la Locomotora 4116 Clase 11 B, eran mucho más que un medio de transporte, era un símbolo nacional, un elemento de transformación social y urbana, querido y valorado por los habitantes. Tartarini hace referencia a aquello cuando afirma:

En numerosísimas localidades del interior el tren transformó el ritmo de la vida cotidiana, los usos y costumbres. La plaza principal como epicentro de las actividades tuvo que compartir su protagonismo con un nuevo edificio y, sobre todo, con un transporte que acaparaba todas las miradas y que producía asombro: la poderosa locomotora a vapor (2007, p.56).

Al pasar a pertenecer aquel objeto al CDP Escalada pasa a adquirir otro lugar, otro uso, otros significados diferentes a los que tenía durante su vida productiva en la economía nacional. De este modo el bien es entendido en tanto significante material, es decir en tanto representación integral de este conjunto de significados. Aquellos no constituyen valores estáticos, sino que en su desarrollo dinámico van adquiriendo nuevas significaciones que lo enriquecen en sentidos y transforman, lo mantienen con vida, como parte activa de la memoria social de la comunidad patrimonial.

Análisis del caso

El apego sostenido por los socios del CDP Escalada hacia las locomotoras a vapor, y a recrear el uso de esa fuente de energía, el conocimiento técnico de sus socios, la continuidad de la línea histórica y misión adoptada por el Ferroclub Argentino desde su fundación hizo que se decidiera realizar la restauración integral a locomotora en cuestión.

La misma no fue elegida por algún atributo en particular sobre las otras locomotoras a vapor presentes en el predio, al decir verdad tampoco es considerada como una de las cien mejores a vapor para aquella asociación. La publicación número 31 de la Revista del Ferroclub Argentino, la cual expone las cien locomotoras a vapor consideradas como superiores al resto, no considera al modelo Clase 11 B en general ni al número 4116, en particular, como de las mejores. Quien ha escrito dicho volumen, Campbell, cuenta lo siguiente: “(...) no figura entre las cien mejores porque no es de las mejores. Estamos hablando en cuanto a las características técnicas, su capacidad de carga y velocidad”. (Campbell, R., entrevista personal, 14 de noviembre de 2013). Caballero agrega sobre aquello que “Su radio en las ruedas, su cantidad de cilindros y su peso de eje es menor que la 3557, que es la que estamos aun restaurando, lo que la hacía lenta y con menos fuerza para el traslado de pasajeros” (Caballero, M., entrevista Personal, 21 de febrero de 2015).

En palabras de su principal restaurador, M. Campbell, “Es una locomotora que fue ni la más rápida ni la más potente” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Tampoco es la locomotora de mayor antigüedad, dado que la más antigua es la locomotora 3815, Rodado 4-6-0 + 4/4 del año 1906, e incluso la primera en tenerla en tenencia (al haberla comprado a la Armada por un valor simbólico de un peso), pero dado a su grave estado de abandono se descartó su restauración, era una intervención muy costosa.

Tampoco fue la primera en ser restaurada, lo que podría explicar una sensación fundante entre los socios en darle funcionamiento a lo que estaba en abandono. En palabras de R. Campbell, “Estuvimos restaurando locomotoras, primero la chiquita la Koppel (Orenstein & Koppel), esa está en servicio. Esa es del año 37, fue una donación que hizo la empresa cementera Minetti” (Campbell, R., entrevista personal, 14 de noviembre de 2013).

Su elección al ser restaurada en el año 1992 se debió a una finalidad práctica, era la locomotora que se encontraba en mejor estado que la otra. “La 41 no es que tiene tanto valor sino es que justamente fue la que en mejor estado vino y como en esa época el club no tenía las herramientas como para poder hacer

una restauración grande arreglamos esa” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Sin embargo, desde el momento en que la locomotora Clase 11 B °4116 es restaurada, comienza una nueva etapa de vida útil en la cual pasa a adquirir nuevas representaciones y significados valorativos: vehículo para el CDP Escalada, un uso económico, una valoración técnica e histórica por parte de quienes la utilizan y la observan. Aquellos se convierten en los nuevos significados que adquiere aquel objeto transformado en el Signo “La locomotora 4116”, o llamada “la 41”. Por tales atributos la comunidad CDP Escalada ha continuado para ella una serie de prácticas de restauración y preservación.

La misma se convierte en signo de valores estéticos, históricos, técnicos, funcionales y emotivos, otorgados por el universo estudiado identificado fuertemente con este bien. Los mismos son manifestados en un contexto en el cual el bien se encuentra ausente.

Valores técnicos

El valor técnico en tanto fundamento del representamen es expresado por los miembros de la comunidad de socios del CDP Escalada en varias ocasiones. El valor de la puesta en funcionamiento de una máquina con energía a vapor se personifica tanto en los datos extraídos en las entrevistas realizadas como también en la observación de campo.

Dolores, una de las socias del CDP Escalada, nos cuenta sobre la importancia que le da a aquella fuente de energía y su valor técnico.

Yo veo engranajes, calderas, pistones y puedo de forma palpable comprender el pensamiento de quienes crearon eso y puedo entender cómo funciona eso, puedo agarrar y hacerlo mío, bueno, en realidad lo hacen los muchachos, yo solo miro con curiosidad, pero me encanta que me expliquen y mirar cómo trabajan los chicos y hacen poner en funcionamiento las máquinas, me encanta. Ya el sonido (...) (Benítez, D., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Otro de los socios fundadores, Olijavetsky, brinda una explicación complementaria y similar:

Es muy difícil explicar la atracción. La máquina a vapor tiene una imagen pero que sale de los libros, de la fantasía, pero además tiene aspectos muy visibles, conmovedores y llamativos a la atención por el ruido, por los humos y por los mecanismos visibles muy evidentes que generan una imagen muy atractiva. Además, si uno entra a tratar de entender cómo funciona es mucho más simple y visible el funcionamiento de una máquina a vapor que una máquina diésel o eléctrica. Tiene una contundencia de imágenes muy fuertes, muy atractivas. Y además alimentan los sistemas mentales. Los que somos grandes hemos visto máquinas a vapor funcionando en línea hace mucho. (Olijavetsky, I., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Algunos de sus socios demuestran vigente la pasión por la técnica al restaurar y poner en funcionamiento hace dos años a otra locomotora a vapor, la locomotora número 3341. Con ella realizan maniobras en los talleres Ferroviarios del Ferrocarril Roca, durante toda la tarde. La expresión gestual de quienes la hacen funcionar y de los socios que se acercan a mirar es de disfrute. Frases como “que largue todo” o “que largue fuego, que largue fuego” fueron dichas con entusiasmo por parte de los que estaban presentes

al momento de emitir energía a vapor por las calderas de la locomotora. De este modo la pasión por el aspecto técnico tradicional se materializa.

Esta situación es confirmada en la entrevista con uno de los socios de la línea fundadora del CDP Escalada, R. Campbell, quien agrega lo siguiente: “Así es, es como era antes. Los silbatos, son propios de las características de las máquinas de vapor”. (Campbell, R., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Por otro lado, dicho interpretante no aparece representado de la misma manera con otro objeto como puede ser una máquina diésel. En palabras de Richard Campbell, intérprete de tales signos:

Una maquina Diésel no te dice nada. Una máquina Diésel vista de afuera no ves ninguna parte en movimiento, la maquina a vapor ves todo en movimiento, las bielas afuera, todo. El movimiento está a la vista, con una Diésel eléctrica o un tren eléctrico sólo las ruedas ves, no ves más nada. No ves adentro de un motor diésel un destronador, eso se ve únicamente en una máquina de vapor (Campbell, R., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Esa preferencia de las máquinas de vapor por sobre las máquinas a diésel también fue expresada por el socio activo más pequeño, Nicolás: “Prefiero de vapor porque tienen el espíritu de la locomotora. Un diésel por ejemplo no te hace los mismos sonidos que una de vapor. Eso es lo que yo busco, sonidos y cosas, movimientos”. (Nicolás, entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

En referencia a la locomotora 4116, Brumatti destacaba su cualidad técnica:

... su técnica a vapor, que para mí es mucho más atractiva que la Diésel, más común y parecida a la actual. Te remitía a la historia, nos gustaba mucho tenerla a nosotros y al público. Era la única a vapor operativa hasta ese momento (Brumatti, C., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Dicho sentimiento es compartido de forma amplia por la comunidad de socios activos del Ferrocarril: “A todos nos gusta y atrae desde chicos las locomotoras a vapor. Y se prenden en funcionamiento y todos nos acercamos a ver, incluso los que trabajan en otras tareas acá” (Benítez, entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Valores históricos

Otra representación que adquiere aquella locomotora es su antigüedad centenaria. Aquel aspecto se transforma en fundamento en el momento en el cual los socios del CDP Escalada la valoran. En referencia a aquella locomotora Richard Campbell dice: “Teníamos todo planeado para celebrar el centenario acá” (Campbell, R., entrevista personal, 14 de noviembre de 2013).

A raíz de las entrevistas el atributo histórico adquirido, ser objeto de antigüedad centenaria, iba a ser celebrado en los festejos del 25 de mayo del año 2013, donde toda la comunidad de socios y no socios participarían. Cabe aclarar que dicho bien no pudo estar presente, dado a que continuó en la Feria de Ciencia y Tecnología Tecnópolis, desde el año 2011.

La locomotora presenta como fundamento de representamen a la función histórica original del mismo. En la folletería los socios del CDP Escalada expresan el valor histórico del bien: “Concebida originalmente para servicios de carga, en los que eran excepcionalmente aptas debido a su bajo peso por

eje, también operaron con tráfico de pasajeros”. El CDP Escalada destaca la importancia de todas sus máquinas a vapor como parte fundamental en la historia argentina, tanto en su contribución al desarrollo económico como poblacional. Carina Brumatti también la asociaba a la locomotora 4116 con la cualidad histórica: “Te remitía a la historia, nos gustaba mucho tenerla a nosotros y al público” (Brumatti, C., entrevista personal, 21 de febrero de 2015). De este modo, tanto el Estado nacional, al declarar Bien de Interés Histórico Nacional a la locomotora, como también los socios del CDP Escalada, son intérpretes del significado valorativo histórico de aquel signo.

Esta cualidad valorativa histórica es comunicada de forma constante en el CDP Escalada en particular, y desde el Ferroclub Argentino en general. El Ferroclub Argentino publica desde sus primeros años revistas y apuntes explicativos tanto de la historia ferroviaria como de las distintas clases de máquinas. En ellas destaca la importancia del ferrocarril en la historia argentina: “cuando la incipiente economía de nuestro país requirió un medio de transporte rápido y seguro para desarrollarse, surgió el ferrocarril”. (Revista Ferroclub N° 10. 1983:3).

Uno de los socios fundadores, R. Campbell, le atribuye a aquel bien significado histórico:

La empresa que lo fabricó hizo cien de esas, y en total con otros modelos hizo para la argentina más o menos mil, para cargas, para pasajeros, para maniobras, para distintos rubros. Fue una máquina de carga que anduvo por toda la red desde Buenos Aires, de los que era el sud y el Ferrocarril Roca, hasta Bahía Blanca, pasando por Mar del Plata, Olavarría, Tandil, la vía que va hasta Neuquén, anduvo por todos lados. Una máquina de bajo peso por eje por lo que le permitía andar por todos los rincones, con carga normalmente y algunos pasajeros con baja velocidad que era la vía que iba a las Pipinas, desde la Plata a Madariaga, provincia de Buenos Aires. Bueno el Roca iba por el Sur de la Provincia de Buenos Aires y se escapaba a Neuquén, Río Negro, más que nada Bariloche, siempre viajes oficiales (Campbell, 14 de noviembre de 2013).

Valor estético y funcional

Aquella locomotora representa también uno de los atractivos principales del CDP Escalada. No es por nada que en el único folleto tríptico informativo que el DCP Escalada ofrece a sus visitantes esté aquella locomotora en su portada, junto con otras dos máquinas diésel. A su vez aquel signo ocupa la mitad de la portada, marcando así la primacía de aquella sobre el resto. En dicha imagen se observa a la locomotora en funcionamiento, con vagones antiguos de pasajeros y descargando vapor de agua, buscando mostrar así su valor técnico y su uso histórico. La misma se acompaña con la leyenda: “Para revivir una leyenda”.



Figura 4. Folleto tríptico del CDP Escalada, portada.

M. Campbell, en referencia a la imagen de la locomotora en dicho tríptico, afirma lo siguiente: “Esta es la locomotora 41, la que se ve en el folleto, es hermosa” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Es también un atractivo en las celebraciones del 25 de mayo y del día del Niño. Mientras que estuvo en el Ferroclub fue la única locomotora a vapor que estuvo en funcionamiento y que fue usada para transporte de los visitantes por los Talleres de Escalada. En las distintas difusiones de la convocatoria del evento se mostraba imágenes de aquella locomotora, selección de imagen que la jerarquiza respecto a otras como uno de los atractivos principales. Carina Brumatti en una entrevista que le hizo el diario La Unión en el año 2010 le pregunta sobre la locomotora 4116 y ella sostiene que esa máquina es la vedette del evento. En la entrevista realizada en este trabajo sostiene lo dicho ya que “La 41 en ese momento era el atractivo más importante de los eventos del 25 de mayo porque es muy linda estéticamente, su técnica a vapor (Brumetti, entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

En el momento que una máquina de vapor, como la 4116, entra a largar energía y emite su sonido silbado los visitantes se sienten atraídos y se quedan observándola, atentos a su recorrido. En palabras de R. Campbell en referencia al efecto que genera una locomotora a vapor: “Se corre la bola de que va a salir la máquina, se crea el ambiente, se corre la bola y se congrega un montón de gente. Y ahí es cuando culmina con todo el público, la gente a ver la máquina”. (Campbell, R., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Valor funcional y emotivo

La locomotora clase 11b número 4116 en tanto objeto es tomada por los socios en tanto fundamento del representamen de los momentos compartidos vividos. A ello hay que agregarle, además de las celebraciones del 25 de mayo y del día del niño, con una convocatoria masiva, de más de 3000 personas, las salidas realizadas con aquella máquina.

R. Campbell también toma de aquel objeto ese fundamento de representamen:

Hay una foto, en la biblioteca arriba que fue en el año 98 un viaje a La Plata con un grupo de Museología que era mundial. Los japoneses la solicitaron y con el ferrocarril arreglamos e hicimos ese viaje hasta La Plata directo, pero lo hicimos vía Temperley. Y después hicimos otra cuando fue lo de este muchacho campeón mundial de Golf, fuimos hasta el Ranelagh Golf Club de Berazategui, donde era oriundo este muchacho Roberto De Vicenzo.

Hicimos otro viaje por los cien años de la estación de Tristán Suarez, también estuvimos ahí. Otro para El Golf Club Lomas Athletic Club, estación Unión Ferroviaria. Hizo muchos viajes. Ese último viaje lo hicimos en el año 2000 le hicimos todas las reparaciones necesarias porque ya estaba bastante decaída tanto en estética como en mecánica. Se arreglaron cilindros, bielas, cojinetes, la caldera. Estaba al cincuenta por ciento, la parchamos. Eso fue a partir del 95, 96. En el 96 ya la teníamos en marcha. (Campbell, R., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Dichos viajes se ofrecen como un servicio a la sociedad como también como un medio de disfrute por parte de quienes llevan a cabo el viaje en la locomotora. Olijavetsky, quien participó al viaje de Pergamino y a los de Constitución dice que:

Son viajes muy especiales, muy únicos. Cada vez que vuelve la máquina de uno de esos viajes hay que trabajar mucho para volver a hacerlo (...) Un placer enorme, básicamente un placer sobre lo que actuamos funciona bien y conmueve a los demás como nos conmueve a nosotros. (Olijavetsky, I., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Brumatti comparte esos interpretantes al referirse a la locomotora en tanto signo:

Si, a muchos viajes fui con la 41. Siempre que había que llevarla a algún evento traté de estar presente para cuidarla, con dos personas más, por lo general con Richard y Lola, que son los que están siempre. Tanto en Constitución, en Tolosa, en Ranelagh y para cuando se la utilizó para la película *There be Dragons*. (Brumatti, C., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Benítez participó de diversos viajes con la locomotora Clase 11 b 4116, siendo ese fundamento del representamen el interpretante de los viajes a Tolosa, Tristán Suarez, Ezeiza, Quilmes, Caseros, Mendoza, Pergamino, a Constitución y a la Estación de Remedios de Escalada. El interpretante viaje a Pergamino adquiere otros significados asociados de gran importancia para la interprete. Es símbolo del trabajo compartido por el colectivo de socios participantes de aquel viaje, de superación de las dificultades y de aprendizaje grupal:

El viaje que más me gustó, el que más recuerdo es el de Pergamino. Una semana, la experiencia vivida allá, uno de los primeros viajes que hicimos en grupo con distintas edades. Bueno, fue muy duro porque no descansamos prácticamente por el mantenimiento y

cuidado de la locomotora y los coches, la falta de combustible, las discusiones entre nosotros. Fue duro pero lindo a la vez porque pudimos superar las discusiones y las dificultades y nos terminaba haciendo fuertes como grupo. Ese fue el viaje que más me marcó, el que más me gustó. (Benítez, D., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

El bien y su relación con el conjunto de bienes materiales

Los significados atribuidos por aquella comunidad patrimonial a aquel bien material luego de ser retirado guardan entera relación con el tratamiento del resto de los bienes conservados y en suma con cultura ferroviaria preservada en sus dimensiones materiales tangibles mueble, inmueble e inmaterial

Como se ha desarrollado en el presente trabajo el fundamento del representamen estudiado llamado Locomotora clase 11 b 4116 también adquiere por parte de los socios activos entrevistados el interpretante de una retribución económica para la preservación y restauración del resto de los bienes ferroviarios. “Esa máquina se puso en marcha y esa máquina hizo que se pueda generar todo este club. Por eso para nosotros tiene un valor representativo inmenso.” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Al ser solicitada para diversas actividades y prestada para filmaciones como Evita, Siete años en el Tíbet y otras grabaciones y exposiciones se recaudaba a través de la misma una suma de dinero que luego era destinado a la restauración de otros bienes ferroviarios y las instalaciones. “Se la uso también para varios cortos, para bandas que venían a filmar sus videoclips acá de para Sonic & Entertainment Group. Con ese trabajo nosotros solventamos el trabajo de las demás máquinas” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Respecto a ello R. Campbell también coincide en dicho interpretante: “Desde el 96 se la utilizó por unos años hasta el año 2004 en muchas filmaciones. Eso fue donde nosotros generamos el dinero para pagar y poder seguir restaurando”. (Campbell, R., entrevista personal, 14 de noviembre de 2013).

Tras la ausencia de dicho bien el significado que aparece más presente en las entrevistas realizadas es la carencia de una fuente de ingreso económico para la puesta en valor de aquel bien y del resto de los bienes patrimoniales del CDP Escalada. “(...) Y encima vienen y nos quieren sacar la única máquina que es operativa que nos deja plata para poder seguir restaurando a las otras” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Benítez percibe muy similar a M. Campbell sobre aquel aspecto: “...Pero cuando vinieron a buscarla no entendíamos por qué, podíamos prepararles otra para que esté en exposición. Pero no esa (la 4116), que es la que nos da el dinero para poder mantener y restaurar al resto”. (Benítez, D. entrevista personal, 21 de febrero de 2015). La ex presidenta del Ferroclub Escalada, Brumatti, amplía diciendo: “(...) esa locomotora nos permitía recaudar dinero para mantener todo esto, desde los otros coches, el mantenimiento de la infraestructura del predio, los insumos, pinturas. Afecta a todo lo que ves acá”. (Brumatti, C., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

A modo de ejemplo de ello: “La última de “There be Dragons” fue para la caldera de la 41 más la de la Koppel y creó que algo para unas juntas de la Alstom”(Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

La ausencia del bien también guarda relación con las instalaciones inmuebles. Otro interpretante que se desprende es la descontextualización que sufre aquel bien considerado valioso para aquellos. Martín Campbell sostiene: “(...) esa máquina era del Ferrocarril Sud y estaba justamente en un galpón del Ferrocarril Sud” (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Los valores intangibles inherentes a la técnica de restauración y puesta en funcionamiento de la locomotora, tan valorada por los socios del CDP Escalada tras la ausencia de la locomotora 4116 clase 11 b, estuvieron reducidos a la Trochita (locomotora de pequeña escala) y a la Koppel. Dicha ausencia trajo como consecuencia la restauración de la locomotora n°3341 a partir del año 2013 llevada a cabo por algunos socios del CDP Escalada. De esta manera logran reproducir la práctica intangible patrimonial de generar energía a vapor y la puesta en marcha de una locomotora mediante a aquello:

No por nada estaba esta y estábamos viendo si se podía hacer algo, poder empezar a pensar en mejorar las instalaciones para poder y después atacar por otros lados y poder seguir creciendo, y tiene un valor muy grande. Y para nosotros fue una desilusión muy grande lo que le pasó. (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

De este modo, la puesta en valor de aquel bien guarda relación con el conjunto de los bienes materiales muebles e inmuebles.

Representación e identificación colectiva. Significados, memoria y comunidad

Como ya se dijo en el presente trabajo el bien Locomotora Clase 11 B n° 4116 representa para los socios del CDP Escalada los trabajos de restauración y preservación llevados a cabo desde el año 1992. Otro interpretante que adquiere la locomotora es el tiempo y dinero dedicado y el trabajo empleado en conjunto por parte del colectivo en la puesta en valor de dicho bien.

Durante muchos años el Ferroclub Argentino, con el trabajo de los socios, restauró esa máquina, entubó la caldera, la reparamos, se hizo un trabajo muy importante (Olijavetsky, I. entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Respecto a ello, otro de los socios fundadores del CDP Escalada también cuenta algo similar:

La locomotora, la 4116. Es la que está en la imagen de la biblioteca. A esa locomotora le hicimos un trabajo completo de restauración, también restaurado a la alta escuela, caldera nueva, le hicimos todo nuevo y se la habilitó para usar en la vía principal, tanto esa como la Baldwin, son las dos máquinas que tenemos habilitadas para usar con trenes por la vía principal. (...) nosotros pintamos todo. Del 92 en adelante todo lo que recibimos es en el estado de chatarra, tuvimos que hacerla mecánicamente, pintura, todo, cambiar chapas de afuera las que estaba mal, la aireación (Campbell, R., entrevista personal, 14 de noviembre de 2013).

M. Campbell se dedicó durante varios años a realizar los trabajos de restauración de la máquina. Por lo tanto, es entendible que le atribuya a esta locomotora el significado del trabajo realizado y su tiempo dedicado.

Después cuando yo me empecé a meter la parte técnica mismo la maquina tenia muchísimos problemas con la caldera se les pinchaban los tubos y bueno un día decidimos parar totalmente la máquina para retubarla completa, que no se si sabes, pero es un trabajo bastante grande. Dentro de la caldera lleva tubos, tubos grandes y tubos chicos, esta tuvo problema con los tubos que eran alrededor de ciento cuarenta y pico, ciento cuarenta y

tres. Tenías que cortarles las dos puntas, sacarles, ponerles nuevos, mimbrarlos, soldarlos, y es un trabajo de casi un mes. Un mes viniendo cuatro personas todos los días. Se hizo ese trabajo, se hicieron muchos trabajos en el motor, tenía muchos problemas de pérdida. Se le hicieron todas las prensas se modificaron los vástagos, se han hecho muchos trabajos en esa máquina (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Como se puede desprender de los testimonios las tareas realizadas tanto a este bien como al resto están secuenciadas de un modo periódico, por etapas, las cuales son continuadas a lo largo del tiempo. Durante esos periodos de trabajo los socios activos establecen relaciones que demandan un buen trabajo colectivo en el cual la responsabilidad, la voluntad de aprender, el buen compañerismo y los conocimientos técnicos previos constituyen estímulos para poder llevar a cabo dichas tareas.

Se le dedica tiempo también al trabajo de maniobras por el interior de los talleres de Remedios de Escalada. Es esta una situación de disfrute compartido, también es una gran responsabilidad, el modo de manejar a la locomotora, la precisión en la técnica de energía generada y a su vez mantener con vida útil al bien, factor elemental para su preservación.

Esa máquina fue distinta porque era una máquina que ya estaba andando entonces uno al principio como que la va emparchando y bueno después se entusiasma y la quiere mejorar. Entonces la fuimos de a poco levantando a la máquina. No solo manteniéndola sino siempre tratar de mejorarla”. (Campbell, M., entrevista personal, 18 de octubre de 2014).

Brumatti explica el modo en que repercutió en los socios esa ausencia al momento de seguir trabajando:

Fue muy doloroso todo esto para nosotros, generó mucha angustia y desanimo para seguir trabajando. Era difícil seguir motivando al trabajo futuro cuando este no fue reconocido por el estado, uno trabajando no solo la 41 sino con todos los otros bienes pone tiempo, dinero y trabajo (Brumatti, C., entrevista personal, 21 de febrero de 2015).

Su uso en tanto vehículo en los viajes realizados por el interior del país representa la experiencia colectiva de los socios y las situaciones vividas en ellas, su disfrute, su forma de mostrarse ante la sociedad y sus desafíos. Los significados se resumen en el tiempo compartido destinado a aquel bien, así como también al club en su totalidad.

Conclusiones

Luego de realizar entrevistas referidas al nivel de identificación de la comunidad Centro de Preservación de Remedios de Escalada con el patrimonio resguardado por sus integrantes, se destaca una fuerte identificación de estos con un objeto valorizado desde lo cultural, pero ausente en estos momentos, la locomotora Clase 11 B N° 4116. La locomotora 4116. Si bien no tenía cualidades excepcionales (no era la más antigua del predio, ni la más ágil, ni la de mejor eje y peso de carga), era representativa de múltiples valores, entre ellos el estético, el histórico, el emotivo vivencial colectivo y el técnico.

Es el valor técnico el que representa la integridad del patrimonio industrial en el presente caso analizado, dado a que, a raíz del universo estudiado y entrevistado. A través del mismo, plasmado en la

producción de vapor de agua mediante la generación de energía térmica a energía mecánica, se convierte en un factor clave que dota de sentido de pertenencia a los integrantes de la comunidad entre sí, con el territorio y con resto de las colecciones muebles preservadas. Los significados atribuidos por aquella comunidad patrimonial al bien material guardan toda relación con las acciones y prácticas realizadas. Su ausencia generó acción patrimonial en referencia al valor intangible de generación de energía a vapor. Es posible observar como la ausencia del objeto generó nuevos representamenes. En otras palabras, todo lo que la locomotora Clase 11 b N° 4116 significó en diversos momentos históricos desde lo afectivo, productivo, económico y político, hoy es símbolo de otras representaciones, dado el contexto de ausencia en el Centro de Preservación Escalada (hoy presente en Tecnópolis). El contexto de ausencia del bien patrimonial, desarrolló reflexión, activación y gestión patrimonial.

Los significados, de las cosas, cambian y se enriquecen, en su devenir histórico, con nuevas contribuciones, colmadas de otras cargas simbólicas. De esta manera se generan nuevos lazos que producen emociones disimiles en los sujetos con los cuales el objeto mantiene un contacto directo. A raíz de los testimonios la futura restitución implicará un nuevo esfuerzo colectivo cuyo objetivo será la restauración y vuelta en funcionamiento de aquel bien, para lo cual los que integrantes donaran tiempo en trabajo y dinero, lógica del don de Marcel Mauss aplicada a los museos (Mairesse, 2011).

Respecto a la valorización adjudicada que convierte a este signo en patrimonio no puede ser analizada aislando a cada cualidad una de la otra. La identificación se da en los diversos interpretantes entrelazados entre sí. En este sentido, no hay bien patrimonial material mueble sin conservación, y a sí mismo, sin la dimensión inmaterial que lo engloba, en este caso mediante el saber técnico de generación de energía térmica a vapor. Ergo, la generación de energía a vapor representa un bien patrimonial inmaterial significativo dentro de este tipo de patrimonio industrial, generando identificación y acción intra e interpersonal dentro del universo estudiado.

Queda como reflexión final que la base de la inteligencia humana es la inteligencia obrera, nuestra capacidad técnica industrial, visibilizada y preservada se convierte el patrimonio inmaterial y espacio de memoria de la humanidad. En palabras de Eric Hobsbawm, [...] La locomotora lanzando al viento sus penachos de humo a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto [...] El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica” (Hobsbawm, 2005, p.52).

Agradecimientos

Dr. Marcelo Weissel y Magister Beatriz Rodríguez Basulto
Socios del Centro de Preservación Escalada- Ferroclub Argentino.

Notas

1. El Centro de Preservación Escalada es una asociación civil sin fines de lucro, originada en el año 1987 y filial perteneciente al Ferroclub Argentino. La institución se encuentra funcionando en el sector central de los históricos talleres ferroviarios de la localidad de Remedios de Escalada, Provincia de Buenos Aires, Argentina. Sus principales actividades son la preservación y restauración del patrimonio ferroviario, así como también la recreación de prácticas intangibles asociadas. Realizan eventos como en el 25 de mayo o en el día del niño y abre sus puertas al público los fines de semana de 15 hs a 19 hs
2. Enrique Torres al analizar la historia de la teoría del cambio social define a la totalidad en tanto con-

junto de los hechos referenciados en primera instancia desde el actor social y fijados a las condiciones de identificación y análisis de una situación social concreta y limitada. “La mirada que proponemos igualmente nos aproxima a la posición de Adorno, cuando nos advierte sobre el carácter situado y en cierta forma apropiable de la realidad social, al afirmar que la lógica de constitución de la totalidad social, asociada a la naturaleza social del conflicto que se regenera en primera instancia en el momento individual” (Torres 2011, p. 309).

Referencias bibliográficas

- Aguilar Civera, I. (1999). El ferrocarril: legado cultural y patrimonio. En: Vidal Olivares, J., Muñoz Rubio, M., Sanz Fernández, J. *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*. Valencia. Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- Aime, M. (2015). *Cultura*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora.
- Arévalo, J. M. (2008). Objetos, sujetos e ideas. Bienes etnológicos y memoria social. Badajoz. Servicios de Publicaciones de Ayuntamiento.
- Arévalo, J. M (2010). El patrimonio como representación colectiva. La intangibilidad de los bienes culturales. *Gaceta de Antropología*, 26 (1), artículo 19.
- Bastidas, M. & D. Cartuche Paqui (2017). *Gestión del Patrimonio Inmaterial Orense: El Ferrocarril de El Oro, auge y realidad*.
- Betancourt Echeverry, D. (2004). Memoria individual, memoria colectiva y memoria histórica: lo secreto y lo escondido en la narración y el recuerdo. En: *La práctica investigativa en ciencias sociales*. Bogotá: UPN, Universidad Pedagógica Nacional.
- Estévez, L. (2013). *Creación y Gestión de Espacios turísticos- recreativos en base al patrimonio ferroviario. Una propuesta sustentable para el Ferroclub Escalada*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Garreta, M. (1999). Introducción al tema de la identidad. En: *La trama cultural. Textos de Antropología y Arqueología*. Compilado por M. Garreta y C. Bellelli. Buenos Aires: Ediciones Caligraf.
- Graziano, A. (2008). Un paseo por la historia del taller más grande de la empresa británica de capital privado más grande fuera del Reino Unido.
- Guerrero, M. R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales, Universidad Austral de Chile*, 33, julio-diciembre, pp. 59-76
- Guillermo, S. (2013). *El Barrio ferroviario de las Colonias de Remedios de Escalada: un Patrimonio material de características singulares*. XIV Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires.
- Guillermo, S. (2014) “*Ocupación y ambiente natural de la localidad de Remedios de Escalada (Partido de Lamús) aportes desde la historia, la arqueología y el relato oral*.”

- Harris, M (1997). *Culture, people, nature: an introduction to general anthropology*, Longman.
- Halbwachs, M., & Díaz, A. L. (1995). Memoria colectiva y memoria histórica. *Reis*, (69), 209-219.
- Hobsbawm, E. (2005). *La era de la revolución, 1789-1848*. Crítica, Barcelona. Edición original. (1962): Europe 1789-1848. Weidenfeld and Nicholson, London.
- Lalana Soto, J. L. (2012). *Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural*. Madrid: VI Congreso de Historia Ferroviaria
- López García, M. (1999). El valor patrimonial del ferrocarril español: sus singularidades y condicionantes. En: Muñoz Rubio, M.; Sanz Fernández, J.; Vidal Olivares, J. (Ed.). *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Lorente, J. P. y Almazán, D. (2003). *Museología crítica y arte contemporáneo*, Universidad de Zaragoza: Zaragoza
- Lotman, J. (1979). *Semiótica de la Cultura*. Ed. Cátedra. Madrid.
- Mairesse, F. (2011). *El Museo Híbrido*. Buenos Aires: Ariel.
- Magariños de Morentín, J. (1996). *Los fundamentos lógicos de la semiótica y su práctica*. Edicial. Buenos Aires.
- Maure, M. (1996). La nouvelle muséologie. En SCHÄRER, M.R. (Ed) *Museum and community II*, Icofom Study Series n. 25.
- Méndez, R. y D. Cuellar (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos. En: *Oculum Ensayos: Revista de arquitectura y urbanismo*, 14(2): 275-292
- Rögind, W. (1937). *Historia del Ferrocarril Sud*. Ordenada y Escrita: Buenos Aires.
- Scalabrini Ortiz, R. (1995) *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Plus Ultra: Buenos Aires.
- Serbia, J. (2007). Diseño, muestreo y análisis en la investigación cualitativa. *Hologramática* Año IV, Número 7, V3. Facultad de Ciencias Sociales, UNLZ.
- Tartarini, J. (2000). La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. En: Schmidt, F. L. *Urbanizaciones del ferrocarril historia y proyectos*. USAL universidad del salvador Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo Instituto de Medio Ambiente y Ecología.
- Torres, E. (2007). *Patrimonio Breve*. Buenos Aires.
- Torres, E. (2011). *Cambio Social y Totalidad*. Cinta Moebio. 42, 302-312.
- Velasco González, M. (2009). Gestión Turística Del Patrimonio Cultural: Enfoques Para Un Desarrollo Sostenible. *Cuadernos de Turismo*, (23), 237-253.
- Von der Walde Moheno, L. (1990). Aproximación a la semiótica de Charles S. Peirce. *Revista de teoría y análisis*. N° 2. Año 1. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. México

Yunen, R. (2007). ¿Museología nueva? ¡Museografía nueva! *Revista de Artes* N° 7 - julio 2007

Documentos consultados

Campbell, R. (2007). Las mejores a vapor. *Revista del Ferroclub Argentino*. 31 (1), 3-34.

Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*. Moscú.

Ferroclub Argentino (2006). Apuntes de historia ferroviaria: Los talleres de Remedios de Escalada. Buenos Aires.

Recibido: 16-06-2022

Aceptado: 28-11-2022