

El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)

The Arts Train: Female Agency at the Railway Company (1985-1989)

Luisina Agostini

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET),
Investigaciones Sociohistóricas Regionales (ISHIR)
Universidad Nacional de Rosario (UNR)
luisinaagostini@gmail.com

Resumen

Nelly Rebeque es profesora de arte y pintura, trabajó como administrativa en la empresa Ferrocarriles Argentinos entre 1954 y 1991. En un mundo del trabajo típicamente masculino, Nelly generó espacios para el arte y estuvo al frente del Tren de las Artes: una empresa cultural que salió de gira por todo el país entre 1985 y 1989. En este artículo nos ocupamos de visibilizar la experiencia artística gestionada por esta trabajadora ferroviaria con relación a su trayectoria laboral registrada en su legajo personal. Mediante una triangulación de fuentes orales y escritas es que describimos el proyecto artístico, explicamos los alcances y limitaciones de la agencia femenina en un espacio laboral masculinizado y situamos la experiencia del Tren de las Artes en la memoria e historia del ferrocarril en la Argentina.

Palabras clave: ferrocarril, trabajo femenino, arte, mujeres.

Abstract

Nelly Rebeque is an art and painting teacher; she worked as an administrative officer at the Ferrocarriles Argentinos company between 1954 and 1991. In a typically male world of work, Nelly created spaces for art and was in charge of the Arts Train: a cultural company that came out on tour throughout the country between 1985 and 1989. In this article, we attempt to make visible the artistic experience managed by this railway worker in relation to her career recorded in her personal file. Through a triangulation of oral and written sources, we describe the artistic project, explain the scope and limitations of female agency in a male workplace, and place the experience of the Arts Train in the memory and history of the railroad in Argentina.

Keywords: railway, women's work, art, women.

Recibido: 17/08/2022; Aceptado: 14/10/2022

Primeras palabras¹

Existen experiencias históricas individuales o colectivas que llegan a nosotros mediante la transmisión oral. Cuando estudiamos historia buscamos fuentes que nos permitan explicar procesos vividos por varones y mujeres, procesos compuestos de acontecimientos que no solo fueron significativos para quienes los transitaron, sino que para nosotros, que los estudiamos, son importantes. Cuando a través del relato de Juan Carlos Cena (2008), militante y exferroviario, conocimos sobre la experiencia del Tren de las Artes en la empresa Ferrocarriles Argentinos entre 1985 y 1989, el nombre de Nelly Rebeque protagonizó sus recuerdos². Entrevistarla significó la posibilidad de establecer un diálogo mediado por la historia, preguntar sobre su vida para invitarla, desde el presente, a repasar y repensar sobre aquello que la había marcado³.

Este artículo se propone traer la voz de Nelly como protagonista de una experiencia ferroviaria cultural para poder tejer la historia del proyecto del Tren de las Artes como parte de su trayectoria laboral como trabajadora ferroviaria. El objetivo entonces no es solamente recuperar esta experiencia e historizarla, sino visibilizar la existencia del trabajo femenino en la empresa ferroviaria.

Nelly Rebeque es profesora de arte y pintura, trabajó como administrativa en la empresa Ferrocarriles Argentinos desde 1954 hasta 1991. En un mundo del trabajo típicamente masculino, Nelly generó espacios para el arte, convocando a los ferroviarios que tuvieran interés en expresarse artísticamente estuvo al frente del Tren de las Artes: una empresa cultural que salía de gira por todo el país con dos vagones: en uno se proyectaba cine nacional; en el otro, exposiciones artísticas.

El tren funcionó entre 1985 y 1989 cuando el proyecto neoliberal menemista no solo cerró el trabajo, sino la cultura ferroviaria. Pero la memoria colectiva testimonia sobre ese pasado reciente en el que varones y mujeres formaron parte de una experiencia singular que contó con el apoyo de la gerencia de la empresa ferroviaria, que se sostuvo con el tesón y el compromiso de profesores de arte, poetas, músicos que trabajaban en diferentes espacios del ferrocarril y tenían aspiraciones artísticas que el proyecto supo reunir y mostrar.

Consideramos que, en un contexto de crisis del sistema ferroviario, Nelly hizo de su trabajo en el ferrocarril la excusa para gestionar un colectivo artístico singular e irrepetible en la historia de los ferrocarriles argentinos. Porque se trató de un proyecto colectivo es que convocamos a Mónica Bottini, trabajadora ferroviaria, profesora de Bellas Artes y participante del equipo liderado por Nelly⁴. Su testimonio nos permite poner en diálogo los registros de su experiencia en el proyecto con los relatos de Nelly. También nos interesa indagar sobre la agencia femenina en un escenario ferroviario masculinizado.

1 Este artículo recupera aspectos trabajados en la ponencia Agostini (2020) El Tren de las Artes o cuando el arte viajaba en tren conducido por una mujer, expuesta en el XIV Encuentro Nacional y VIII Congreso Internacional de Historia Oral de la República Argentina. "La historia oral en movimiento: del carrete a la era digital", 21, 22 y 23 de octubre de 2020. UNR, Rosario, Argentina. Modalidad virtual.

2 Agradezco a Juan Carlos sus conversaciones sobre el tema y el contacto con Nelly, además de la generosidad de siempre. Nuestro acercamiento a esta experiencia se da en el contexto de indagación sobre la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva (Santa Fe, Argentina) y su movilización social durante la huelga nacional ferroviaria de 1961 (Agostini, 2018, 2021). Nelly Rebeque es oriunda de esa localidad, pero se radicó como trabajadora ferroviaria en Buenos Aires desde la década de 1950.

3 Entrevista realizada por Luisina Agostini a Antonia Nelly Rebeque en Boulogne, Buenos Aires, octubre de 2018. Aquí utilizamos su segundo nombre que es cómo se identifica. Agradezco no solo la entrevista, sino las conversaciones telefónicas posteriores que hemos tenido y sus documentos compartidos.

4 La entrevista a Mónica fue realizada telefónicamente ya que el contexto de pandemia impidió reunirnos.

Para la construcción de este texto, que es un primer acercamiento a esta compleja experiencia cultural, hemos recabado fuentes orales, fotografías y documentos escritos. Nuestra centralidad metodológica, en este artículo, está dada por el análisis de la oralidad como fuente que nos permite situar las experiencias concretas, conocer aquello que no está registrado en otros documentos para problematizar las biografías insertas en los procesos sociales. Hemos analizado el legajo personal laboral de esta trabajadora y esto, sin dudas, nos permitió complejizar los testimonios orales y atender a temas y problemas que corresponden a la situación laboral femenina de Nelly en el ferrocarril⁵. Las investigaciones que nos preceden sobre el empleo femenino en el ferrocarril constituyen interlocuciones significativas con el presente artículo.

La mujer trabajadora ferroviaria y artista en el ferrocarril

El trabajo femenino ferroviario es un campo de investigación histórica poco explorado en Argentina. Estudios de Silvana Palermo, Mariela Canali, y Florencia D'Uva indagaron en la presencia de mujeres en labores ferroviarias entre fines del siglo XIX y primera mitad del siglo XX.

Las mujeres en la protesta ferroviaria "masculina" es la investigación pionera de Palermo (2007) que abona sobre la complejidad del mundo del trabajo ferroviario al incorporar la perspectiva de la familia obrera como el eje donde pivotea la pesquisa para reconstruir las características del conflicto de la huelga de 1917.

Canali (2012) recuperó biografías de mujeres ferroviarias que se emplearon como guardabarreras y administrativas en la provincia de Buenos Aires con el objetivo de abrir una puerta de investigación en torno al empleo femenino en el sistema ferroviario. La autora da cuenta de las condiciones de acceso al trabajo de estas mujeres, las características de sus labores, si se trataba de uso de la fuerza en espacios poco urbanizados en la primera mitad del siglo XX y los que consistían en empleo de cuello blanco en oficinas del ferrocarril.

En equipo, D'Uva y Palermo (2015) realizaron aportes sobre los espacios de sociabilidad sindical de los trabajadores ferroviarios relacionadas a la masculinización no solamente de los ámbitos laborales sino gremiales. D'Uva (2019), por ejemplo, focalizó su investigación en la prensa sindical, en los canales de representación de los modelos y estereotipos asociados al "varón" ferroviario. Además, profundizó en el trabajo de mujeres y niños en el ferrocarril a comienzos del siglo XX (D'Uva, 2021) con el objetivo de desmenuzar las condiciones de trabajo y acceso de esta población trabajadora, como también la diversidad de experiencias obreras y relaciones laborales en el ferrocarril.

Existe un trabajo de Badaloni (2022) que menciona a las mujeres ferroviarias dentro de su investigación sobre la conformación del colectivo de trabajadores del Central Argentino y su estudio sobre la empresa ferroviaria, pero no profundizó sobre sus agencias.

Resultan interesantes para nuestros intereses, las aproximaciones que realizó Ana Miravalles (2013) sobre el trabajo femenino en Talleres Bahía Blanca al ocuparse de visibilizar la existencia de mujeres en los espacios masculinos de los talleres y sus ingresos en la década de 1970.

Desde la sociología, Solange Godoy (2020, 2022) indagó sobre el trabajo femenino en la empresa de Ferrocarriles Argentinos entre las décadas de 1960 y 1970. También, en su reciente

⁵ Los legajos profesionales se componen de toda la documentación referida a su trayectoria laboral, incluye fichas personales, ascensos, notas relacionadas con pedidos y comunicaciones sobre diversos temas, antigüedad y cargos ocupados. Agradezco el trabajo y la asistencia del Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

tesis doctoral investigó sobre las mujeres ferroviarias en las últimas décadas del siglo xx en sus ingresos como personal técnico. Además, sus exploraciones sobre las mujeres ferroviarias de cuello azul se presentan como antecedentes pioneros en las investigaciones argentinas.

Hemos aproximado reflexiones en Agostini y Godoy (2021) sobre las trayectorias femeninas del trabajo administrativo en el ferrocarril estudiando los momentos de ingreso y de finalización del empleo. Ese trabajo con fuentes orales nos permitió atender la importancia de las emociones como constitutivas de las experiencias laborales y poner en tensión los escenarios de trabajo masculinizados mediante la palabra de las mujeres ferroviarias. El artículo que presentamos aquí pretende ubicarse en esta línea de estudio. Es decir, primero, visibilizar las agencias femeninas en un espacio laboral masculino dominante. La historia oral nos abre una posibilidad metodológica para indagar en las voces femeninas y sus agencias.

Adherimos al planteo de Pasquali (2013) cuando dice que:

Una de las fortalezas con que la agenda historiográfica argentina se presentó en lo que va de este siglo es el desarrollo de las investigaciones que incorporan a las mujeres y las relaciones de género como un plano ineludible para el estudio de los procesos sociales. (p. 171)

De lo que se trata aquí es de reflexionar sobre el trabajo femenino ferroviario como parte de la constitución del colectivo obrero del riel visibilizando así a las mujeres y estudiando sus trayectorias laborales dentro de procesos sociales más amplios. Sostenemos que las carreras laborales de las mujeres fuera del ámbito doméstico se componen de dificultades relacionadas con su condición femenina. Históricamente la construcción de empleos femeninos se basó en asignaciones binarias asociadas a los modelos biologicistas.

Para Graciela Queirolo (2008), “Estos mismos discursos sociales que maternalizaron a las mujeres y feminizaron el trabajo doméstico concibieron el trabajo femenino asalariado como una actividad excepcional. (...) el trabajo asalariado de las mujeres se desarrolló en un contexto de adversidad y hostilidad” (p. 4).

En el caso del trabajo ferroviario, el empleo administrativo se erige como una opción para las mujeres pues el trabajo de oficio en talleres y en la producción ferroviaria estaba vedado. No obstante, en la década de 1950 no se trató de un empleo feminizado ya que las mujeres que ingresaron a las oficinas del ferrocarril fueron pocas y compartieron las tareas con varones. La realidad de los ingresos en las oficinas centrales de la empresa fue diferente a los que podemos encontrar en dependencias ferroviarias en el interior del país.

Históricamente los varones fueron el centro de las convocatorias al trabajo ferroviario. Hemos mencionado estudios sobre el empleo femenino de mujeres y niños en dependencias del ferrocarril como estaciones, guardabarreras. El ingreso a la administración ferroviaria no era prioritario de las mujeres, la existencia de varones de cuello azul suponía jerarquías que iban desde ingenieros, dibujantes, hasta tenedores de libros y secretarios. No obstante, nos encontramos con muy pocas mujeres en estas dependencias antes de la década de 1950 en localidades del interior del país y con algunas más en Buenos Aires. Pudimos constatar que las mujeres administrativas ingresaron con mayor asiduidad en las décadas de 1970 y 1980 en diferentes dependencias ferroviarias del país.⁶

En segundo lugar, situar la experiencia cultural del Tren de las Artes como parte de las

⁶ Nos encontramos realizando nuestra tesis doctoral sobre estas cuestiones.

agencias de Nelly y su equipo de trabajo, que enriquece la mirada sobre los caminos recorridos por las trabajadoras para constituir sus trayectorias laborales en una empresa estatal y, en este caso, nos permiten problematizar la pertenencia identitaria de Nelly como artista y como ferroviaria.

Nelly Rebeque era trabajadora ferroviaria en un mundo laboral poblado de varones. No había muchas mujeres en el ferrocarril en la década de 1950, su padre era ferroviario en Laguna Paiva localidad ubicada a 40 km de la ciudad capital de la provincia de Santa Fe, su lugar de nacimiento.⁷

Pudo estudiar perito mercantil porque sus padres querían y podían costearle los estudios, pero eligió además estudiar Bellas Artes, no quería ser ingeniera o médica como sus padres hubieran deseado, sino que quería ser artista y docente. Era taquígrafa y dactilógrafa, condiciones muy importantes para el trabajo administrativo. Además pudo cumplir su deseo de estudiar maestra de plástica viajando a la ciudad capital de Santa Fe a tomar clases con grandes exponentes del arte santafesino como Ricardo Supisiche y César López Claro.

Con título en mano y el apoyo de su familia para insertarse laboralmente se instaló en Buenos Aires para trabajar en la administración central del Ferrocarril Belgrano, en las oficinas de Maipú IV. Su formación profesional le permitió tener un trabajo con un salario significativo para una mujer aún soltera. Ingresó junto a dos mujeres en 1954, su cargo fue de archivista en el Departamento Mecánico de las oficinas centrales.

Decía Antonia Nelly Rebeque:

Yo entré a trabajar ahí en 1954 y me pagaron el 10% por el título de maestra de Bellas Artes y empecé en la parte de mecánica con los ingenieros. Yo hacía planos y después empecé a averiguar si había ambiente ahí mismo de estudiantes que les gustara un movimiento general de arte y de otras cosas y encontré muchos estudiantes de ingeniería, de matemática, ¡encontré de todo! que estaban ahí en otras oficinas ¡Yo me recorría los seis pisos del edificio invitando gente! Averigüé quiénes tenían interés en formar un grupo, fundamos una biblioteca ahí mismo, formamos un grupo, pero la misión mía era hacer exposiciones, había un *hall* divino ahí (...) (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

Nelly, en esos primeros años de trabajo, estudió el profesorado de pintura en la Escuela Superior de Bellas Artes de Buenos Aires, Prilidiano Pueyrredón, revalidó su título de maestra provincial y construyó una red de amistades en el ámbito del arte que le permitieron tanto identificarse como parte del mismo y legitimar sus acciones orientadas al desarrollo artístico en su lugar de trabajo. Su identidad se configuró como artista y docente “especial”, en este sentido llevó adelante una interpelación a la empresa para que se le reconozca su título y se le otorgue la bonificación correspondiente en su salario⁸, porque no solamente sus estudios se relacionaban con el arte y la pintura, sino que su título era de profesora de pintura.

7 En la historia ferroviaria resuena en la memoria colectiva “Paiva la Heroica”, denominación que abrazó a un pueblo ferroviario que en 1961 impidió el paso de un tren que osaba romper la huelga nacional sostenida en todo el país para defenderse de las políticas de racionalización de gobierno de Arturo Frondizi. (Agostini, 2018). Conocimos sobre Nelly al indagar en la comunidad de Laguna Paiva y sus actores.

8 Según el diploma existente en su legajo laboral en 1960 Nelly se recibió de Profesora de Pintura en la Escuela Nacional de Bellas Artes, Prilidiano Pueyrredón. Pero pese a solicitar “bonificación por título con función jerárquica” en 1974 el pedido le fue denegado en un primer momento porque “la especialidad que posee no está incluida en las disposiciones y convenios vigentes, como así tampoco guarda relación con las funciones que tiene a su cargo”. Nota del Gerente de Coordinación de Relaciones Industriales. Nelly escribe una extensa argumentación por la que reclama una discriminación en su caso y luego de diferentes comunicaciones entre las áreas implicadas recibe el reconocimiento de su pedido en 1979. Legajo laboral No 23031640784. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

En 1955 con otros compañeros, entre ellos Jorge Piatti (poeta) “fundamos una biblioteca, dictaban clases de dibujo, cada uno dictaba algo, yo siempre fui de organizar, de buscar gente que tuviera interés en algo, siempre me gustó la gente que tuviera interés en algo (...)” (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018). Recurrir al testimonio de Nelly permite entrar en el mundo de las subjetividades que los sujetos construyen cuando pasan por la memoria sus experiencias de vida. En el fragmento que compartimos, ella repasa sus intereses más profundos, aquello que constituyó el objetivo de su vida, el arte y la gestión de grupos que le permitan difundir colectivamente la cultura; ella se recuerda como la hacedora del emprendimiento que con el correr del tiempo será uno de los antecedentes de la experiencia de la década de los 80, el Tren de las Artes.

Entre 1954 y 1959 Nelly pudo ascender según su antigüedad y las vacantes existentes. Las actividades culturales no aparecen registradas formalmente en su legajo laboral. Esto es importante de considerar en el tratamiento de las fuentes con las que contamos. El entrecruzamiento de su legajo laboral y sus relatos orales nos permite complejizar la trayectoria laboral de Nelly, sus actividades cotidianas relacionadas con las tareas administrativas no eran las únicas que realizaba. Pero las que se relacionaban con el proyecto cultural existieron en su lugar de trabajo porque adquirieron notoriedad en el espacio público, cuando la empresa autorizó la materialización de esos encuentros entre quienes profesaban inquietudes ligadas a la literatura, el arte, la pintura, el dibujo.

Sus comienzos en el trabajo ferroviario están marcados por su desempeño laboral signado por su relación amorosa con quien fue su marido, el ingeniero Alfredo Wilke, quien tenía un cargo gerencial y fue un apoyo fundamental para que ella pudiera organizar estos espacios diferentes a lo que significaban los “asuntos ferroviarios”⁹.

La biblioteca fue el primer eslabón de la cadena del proyecto cultural que Nelly impulsó en la empresa, le siguieron exposiciones organizadas en la entrada del edificio central y ella activó esa red de pintores y artistas que podían evidenciar una articulación entre el espacio educativo de la Prilidiano Pueyrredón y el espacio ferroviario, entre los artistas académicos y las expresiones del arte de los obreros que eran las privilegiadas en la selección que el grupo realizaba para concretar las exposiciones.

El orgullo aparece en su testimonio al explicar lo que significaba buscar artistas entre los obreros, porque para ella los trabajadores tenían intereses propios y relacionados con el arte, por ejemplo,

Dije yo voy a averiguar de la gente de afuera, ferroviaria de la línea del Belgrano y así conocí en Laguna Paiva ¡había un carpintero! Dante Mora, obrero que armaba vagones de maderas, ¡carpintero, tenía una habilidad! (...) les escribía yo a los jefes de talleres, talleres San Cristóbal, Laguna Paiva, Cruz del Eje, Córdoba, en todos lados, yo les escribía que si tenían obreros con inclinaciones artísticas o literarias, porque hacíamos exposición de literatura, ahí dentro del edificio había un chico que escribía poesía todo y había publicado en libros, o sea que ¡hice un movimiento bárbaro! (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

⁹ Alfredo Wilke fue un ingeniero que estuvo en cargos gerenciales en Ferrocarriles Argentinos entre las década de 1950 y 1970. Se casaron en 1968. Sabemos por el relato de su esposa que fue un gran apoyo para ella, no solo por la historia de amor y afecto construida, sino porque él fomentaba las actividades artísticas de Nelly, convirtiéndose en el “esposo de la pintora” (expresión vertida por Nelly en la entrevista). Ella pudo ser conocida por las autoridades de la empresa en eventos oficiales acompañando a su marido, pero también en eventos artísticos fuera del lugar de trabajo en los que Nelly participaba. Allí compartía con sus compañeros de trabajo exposiciones propias y ajenas de otros artistas de la Escuela de Bellas Artes Pueyrredón.

Cuando recordó al carpintero paivense Dante Mora nos mostró un regalo que él le realizó por haber contribuido a exponer y dar a conocer esa otra faceta que sabía existente en los trabajadores y que como docente había podido animar y fomentar para que otros pudieran conocerla.

Los ferroviarios crearon espacios culturales. Pudieron canalizar sus intereses personales en su lugar de trabajo. Eso fue posible también porque, como nos dice Nelly, su marido, Alfredo Wilke, al inicio, el ingeniero Gutiérrez (Gerente de Planeamiento) y el contador Salmerón en los años posteriores, con cargos gerenciales, apoyaron sus iniciativas. Cuando su marido falleció, ella es trasladada a trabajar a la presidencia de los ferrocarriles como secretaria y abandona por un tiempo la tarea de la biblioteca y las clases de arte que había liderado en el ferrocarril Belgrano. Continúa con exposiciones de sus obras fuera del ámbito laboral, y también sostiene las actividades de exhibición en el hall del edificio de Maipú IV, de producciones no solo de los ferroviarios que quieran exponer sino de pintores que pertenecían al círculo de la escuela de Bellas Artes.

La construcción del “Tren de las Artes”

Cuando a José Luis Salmerón, presidente de Ferrocarriles Argentinos en 1985, le interesó saber si era posible que la empresa organice algo artístico que involucre a trabajadores de todas las líneas, el nombre de Nelly y su emprendimiento en el Belgrano constituyeron un antecedente fundamental. Otros trabajadores de la empresa ferroviaria fueron de la partida y la acompañaron porque ellos también eran artistas: Mónica Bottini, profesora de Bellas Artes y trabajadora administrativa ferroviaria de la línea Sarmiento y Jorge Piatti, poeta, escritor, del departamento Comercial de la línea Belgrano.

Salmerón realizó contactos con el Fondo Nacional de las Artes, el Instituto de Cinematografía, la Dirección de Cultura y las embajadas para provocar una red cultural y generar un intercambio cultural entre artistas de todo el país, esto daría el puntapié inicial a la circulación cultural que luego se pondría en marcha al conseguir los vagones.

Al respecto, Nelly cuenta que

(...) Salmerón dice: bueno quiero que salgan a la línea y que todas las líneas intervengan, que busquen donde haya pintores, escultores, lo que sea, porque a él le gustaban esas cosas. Hay un tren en el Urquiza, dijo, ¿qué pueden hacer con ese tren para salir? El grupito que ya éramos del Belgrano, Mónica Bottini, Jorge Piatti, después vino una chica de San Juan, Roxana que era profesora de pintura, y después nos dieron un administrativo para que nos escriba a máquina y de ahí fuimos a averiguar al Ferrocarril Urquiza. Había un tren que en una oportunidad los militares lo ocupaban para hacer propaganda militar por las líneas y estaba abandonado, eran dos vagones, dijimos: ¡estos dos vagones nos vienen bien para salir! Había que ponerle el nombre, el cartel grande, y empezamos. Moniquita fue la de la idea: dice ¡Tren de las Artes! Hicimos el cartel grande, le pusimos a los vagones ¡Tren de las Artes! en un vagón dábamos cine argentino, en el otro era salón expositor, hicimos arreglar, trabajamos nosotros, ¡vos no sabés! Andábamos con mameluco limpiando, fregando, acomodando todo para hacer un lindo lugar, logramos que nos alfombren los dos vagones con alfombras baratas, hicimos hacer vitrinas, todo para poner esculturas, cuadros para colgar, en un vagón y en el otro cine, butacas, todo lo armamos para poder salir. Quedó divino y ahí se inició el Tren de las Artes. Hasta que llegó el tirano [se refiere a Carlos Menem] y bueno se acabó el Tren de las Artes pero anduvimos, recorrimos todo (...) (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

El tren cultural al que Nelly se refiere tenía que ver con una disposición de la dictadura.

Según las investigaciones de Laura Rodríguez (2015), la Secretaría de Estado de Cultura del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación estuvo a cargo del civil Raúl Crespo Montes entre 1978 y 1981, periodo en el que, pese al escaso presupuesto para la cultura, "(...) se estaban dando cursos de promotores en cultura en las distintas provincias y habló del éxito del "vagón cultural", visitado por 400 mil personas en Corrientes y Misiones" (p. 316). La autora, que analizó la publicación de la *Revista Nacional de Cultura*, consideraba que se trataba de transmitir la idea de que la "cultura" era producida por personas fallecidas, lejanas.

Para Laura Schenquer (2018), la Secretaría de Cultura (SC)

(...) lanzó un programa llamado en documentos clasificados como "Operativo Tren Cultural" y publicitado en los medios de comunicación como "El vagón cultural". Este Operativo realizado en conjunto con el Ejército —al igual que el programa "Marchemos a la Frontera"—, dispuso recursos para movilizar a la población de los centros urbanos hacia las fronteras e interior del país, esta vez con la contratación de artistas (actores, bailarines y cantantes) que circularon guiados por la iniciativa estatal de difusión de la cultura de "arriba hacia abajo" aunque, también, por demandas de la sociedad civil y de las agentes municipales locales (...). (p. 918)

Efectivamente este antecedente tuvo asidero en el ferrocarril, pero era creado y sostenido por la Secretaría de Estado de Cultura, un proyecto compuesto de militares y civiles desde el aparato del Estado con propias definiciones de cultura que se ocupaba de transmitir. Sabemos que quienes participaron del Tren de las Artes en 1985 trabajaron en la empresa mientras funcionaba el "vagón cultural", pero no formaron parte de esa actividad. Nelly explicó que cuando la dictadura cívico-militar asumió el gobierno, ella tenía miedo de que sus actividades artísticas sean prohibidas, pero los militares y civiles que estaban a cargo de Ferrocarriles Argentinos participaron de las exposiciones que Nelly organizó en el *hall* de Maipú IV.

Mónica Bottini es profesora de arte y exferroviaria, ingresó a trabajar en el ferrocarril al tiempo que comenzaba la última dictadura cívico-militar, su objetivo era costear sus estudios en la Escuela de Bellas Artes Prilidiano Pueyrredón. Su abuelo había trabajado en el ferrocarril, su tío trabajaba y posibilitó su ingreso y el de su madre al trabajo administrativo en oficinas que correspondían a la línea Sarmiento. Cuando Mónica fue madre, necesitó el servicio de guardería y fue trasladada a las oficinas de la Administración Central del Ferrocarril Belgrano, Maipú IV, allí conoció a Nelly Rebeque.

(...) por los pasillos me encuentro con Nelly que yo no la conocía, y ella me llama y me dice: ¿me dijeron que vos dibujás? Sí, le digo sorprendida. Bueno, me dice Moniquita, ella me sigue diciendo, yo ya tengo tres nietos (risas). Me dice: Moniquita tenemos un certamen de ferroviarios que dibujan, que hacen cosas de arte, ¿querés participar? vamos a estar con el ingeniero Gutiérrez, que es el jefe de Planeamiento que nos está sosteniendo en la oficina para que armemos esta cuestión cultural. Yo dije sí, como no, ¡contentísima! Yo estaba todo el día haciendo ¡cosas de números! Entonces participo en el certamen y me gano el primer premio, yo no lo podía creer, ahí conozco a Jorge, al ingeniero Gutiérrez. El marido de Nelly ya había muerto y ahí me cuentan cómo estaban trabajando apachugando los cuadros por todo el interior del país llevando y haciendo exposiciones porque toda esta parte, viste que es reimportante, es lo que sostuvo el tren después. Nació así con los cuadros al hombro y llevar la acción cultural a través de como se podía, ¿viste? y esto la verdad es por Nelly te digo, bueno Nelly tenía algo, nada se interponía (risas) (...) (M. Bottini, comunicación personal, 11 de junio de 2021)

Mónica encuentra en Nelly un referente y la considera como la gestora de la acción cultural que la marcó en su futuro. En su relato, establece una periodización de las etapas anteriores al Tren de las Artes, muestra los orígenes que para ella son importantes para explicar el significado del proyecto que integró como dibujante y ferroviaria en un espacio laboral que muchas veces padecía, por trabajar rutinariamente en una actividad en la que no se sentía libre¹⁰. Así lo expresa en otro registro de su experiencia cuando ingresó al ferrocarril:

(...) trabajaba en los pisos de arriba de hornos en Constitución, siempre me acuerdo que salía a mirar por la barandilla para ver cómo se veía el *hall* y bueno fue una época muy especial, yo entraba a las siete de la mañana, hacía un trabajo ¡ridículo! que no haría nunca, que era sellitos acá, sellito allá y cuando llegaban las dos de la tarde yo esperaba el ascensor como un espacio de libertad que me llevaba a la Prilidiano Pueyrredón (...) (M. Bottini, comunicación personal, octubre de 2018)

Mónica recupera entonces que las exposiciones de arte fueron fundamentales para explicar el origen de lo que sería “el Tren de las Artes” nombre que inventó para dar lugar al proyecto montado en los vagones y que para ella fue más que una actividad o un trabajo ferroviario sino que, el tren le había cambiado la cabeza, se había constituido en un espacio más enriquecedor que la academia de arte. Ella considera que la experiencia de la que formó parte puede relacionarse con las Misiones pedagógicas de la República española, piensa que el espíritu del proyecto del Tren de las Artes tiene similitudes en formas y contenidos con esa manifestación española. Para Mónica el Tren de las Artes venía a romper con el llamado Tren cultural de la dictadura,

(...) la idea del Tren de las Artes en nuestro país, habla de una sobrevivencia heroica de esa esencia sobre otro proyecto que lo inició y que se llamó Tren cultural que iba con distintas actividades por distintas partes del territorio. Fue ardua la tarea ferroviaria, cambiar las nociones, una cultura que no fuese meritocrática que establecía diferencias entre la capital y los pueblos, lo porteño y lo del interior, muchos contratiempos surgieron porque había que cambiarle el nombre y solo ese tránsito entre los pueblos mantuvo vivo el objetivo del Tren de las Artes (...) (Instituto de Estudios Nacionales, 2020, 6m43s).

En muchas oportunidades las comunidades que recibían la visita del tren creían que se trataba del vagón cultural gestionado por la dictadura, para Mónica esto significó un trabajo de diálogo, pedagógico, que suponía preparar una misión democrática del arte y transmitir que

(...) nosotros venimos a proyectar cine, a que miren lo que es un cuadro, a que suban y traigan sus cosas, a que suban las escuelas (...) nosotros marcábamos un recorrido y preparar a todos los municipios con cartas explicando de qué se trataba y diciéndoles que estaban todos invitados a subir, es más que no solo estaban invitados a subir sino que estaban invitados a traer lo que hacían, sea cual sea su expresión, es así que por Corrientes, Entre Ríos y Misiones que es donde mayormente transitamos, nos traíamos muchas cosas de lo que era el carnaval correntino (...). (M. Bottini, comunicación personal, 11 de junio de 2021)

10 Comenzamos a indagar en las experiencias laborales femeninas de mujeres ferroviarias (Agostini y Godoy, 2021). Sabemos que es un campo fructífero de indagación, conocemos investigaciones que abonan en la perspectiva de género y en la complejidad del mundo del trabajo ferroviario al colocar la mirada en las mujeres ferroviarias y en las masculinidades construidas en torno al trabajo ferroviario (Godoy, 2020; Palermo, 2007; Ballesteros Doncel, 2003, 2013).

Su estudio en Bellas Artes le otorgaba un profesionalismo para poder ser parte de la selección y organización del contenido de las exposiciones y las muestras, su educación en un espacio académico le permitió tensionar esas prácticas con la propuesta que Nelly lideraba y que en muchas oportunidades la desafiaba para pensar de otra manera las expresiones de los trabajadores convocados para mostrar su arte. Entonces ella nos dice:

(...) yo venía de la academia, ¿entendés? en donde el arte tenía que tener cierta ¿cómo te puedo decir?, condición estética para validarlo, ¿entendés? Entonces qué me pasaba que cuando Nelly juntaba a los ferroviarios yo encontraba que muchos, eran feas las cosas que hacían (risas) (...) yo todavía era más pequeña en mi forma de mirar y claro yo, no es que peleaba con Nelly, le decía seleccionemos, Nelly dice: No, ¡tienen que ir todos! En algún sentido tenía razón, ella lo que quería, su objetivo no era tanto llegar a lo artístico sino a lo ferroviario y artístico como un acervo pegado a lo ferroviario (...). (M. Bottini, comunicación personal, 11 de junio de 2021)

Trabajando por amor al arte: y nosotros ¡éramos felices!

Cuando conversamos con Nelly parecía que juntas recorriamos los lugares que el Tren de las Artes les había posibilitado conocer,

... cada viaje duraba quince días, nos íbamos de gira, cuando se nos acababan los víveres volvíamos (risas) y los viáticos eran muy chiquititos, ¡el ferrocarril del Estado! Cada uno buscaba que la familia lo ayude económicamente, a mí me ayudaba la pensión de mi marido y a las otras chicas las madres, padres les ayudaban. En la mitad del camino nos quedábamos ¡sin un peso! y eso que cocinábamos nosotras, teníamos al fondo del vagón, del que era coche cine, como una pequeña, lugar donde había como un camarote chiquitito y teníamos una cocina a gas, una heladerita y las dos camitas, cuando íbamos a los lugares donde no había nada más que la escuela, la comisaria (...). (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

Más allá de las individualidades que acompañaron el proyecto, este no contó con presupuesto de la empresa para poder sostener las necesidades que requería costear los tiempos de los viajes. La cotidianeidad de los viajes relatados con precisión conforma un escenario privilegiado de su experiencia personal que se traduce colectiva al explicar las acciones realizadas para “sobrevivir” en el camino. Puede notarse una diferencia generacional entre ella y sus compañeras.

Más adelante, en sus relatos, Nelly explica que ella era una mujer viuda, sin hijos, aún joven y que Mónica, por ejemplo, era más joven que ella pero era madre. Esta diferencia era importante al explicar que ella disponía de “más tiempo” para llevar adelante los recorridos mientras que Mónica volvía para poder estar con su hijo. Además, Nelly reconoce la crisis de la empresa estatal, pero también considera que para conseguir que el arte llegue a los pueblos era necesario trabajar duro y gratis, porque la satisfacción la obtenían cuando la población infantil concurría a los vagones para ver cine y admirar las pinturas que se presentaban en el vagón expositor, no tenía precio,

(...) y no íbamos a las capitales, íbamos a los pueblitos, llegar a los pueblitos porque la misión, había dicho Salmerón: es necesario que el pueblo de los niños del interior conozcan lo que es la poesía, la pintura, el cine y esos chiquitos jamás van a venir para acá. Esa era la misión del tren, llegar a los pueblitos donde esas criaturas jamás iban a ver nada (...) nos llevó un año y medio hacer la Mesopotamia (Entre Ríos, Corrientes y Misiones), nos metíamos en los pueblitos, nos llevaban los dos vagones los trenes de carga, nos colgaban atrás, nos tiraban

en las estaciones que no había nadie, nosotros les mandábamos propaganda a los jefes de estaciones para que avisaran a las escuelas que íbamos a llegar nosotros, ellos los jefes organizaban y bueno: ¡vos vieras las criaturas haciendo filas chochos!, ¡lo teníamos abierto todo el día! (...). (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

Aparece un elemento central para la concreción de la tarea, la solidaridad de la clase obrera y el apoyo social de autoridades locales a la causa cultural fueron indispensables para sostener en las vías al Tren de la Artes. No solo podemos apreciar que se armaba una trama laboral construida entre los jefes de estaciones y las escuelas para poder difundir y organizar la concurrencia de los niños al tren, que eran el público predilecto, sino que también los trabajadores de los lugares a los que el tren llegaba asistían a los artistas ferroviarios y colaboraban con sus necesidades. También los trenes de carga enganchaban los vagones de arte, entonces la "odisea" del viaje era percibida de múltiples formas, no solo por los protagonistas directos, sino por quienes formaban parte de que los vagones lleguen a los destinos. Nelly nos convoca a pensar,

(...) ¿Sabés lo que nos decían los jefes de las estaciones? ustedes ¡sí que trabajan por amor al arte! y nosotros ¡éramos felices! En las estaciones los jefes sabían, el viático era igual para todas las líneas, sabían que era una miseria y a la noche se juntaban en las estaciones los auxiliares, los jefes y hacían algún guiso y nos invitaban a cenar, después nos prestaban los baños, para ducharnos, nos ayudaban los jefes de estaciones (...). (A. Rebeque, comunicación personal, octubre de 2018)

Para 1985, cuando el tren salió por las vías, ya habían transcurrido dos años de democracia, sin embargo, las condiciones de vida de los trabajadores y de las localidades más alejadas de la geografía porteña y de las capitales provinciales son recordadas por Nelly con un halo de nostalgia y de preocupación por aquellos tiempos en los que esperar el Tren de las Artes era posiblemente la única opción para disfrutar del arte y la cultura llevados por las vías.

En esos años la crisis del sistema ferroviario era evidente, pese a la buena voluntad de las autoridades en difundir la cultura esto no formaba parte de un proyecto duradero porque las ideas neoliberales de achicamiento del Estado ya calaban profundo en los elencos ministeriales que tuvieron su esplendor en la década menemista.

Desde los planes de reestructuración del gobierno de Frondizi los conceptos de racionalización, privatización, déficit ferroviario se presentaron como el nuevo lenguaje que atacaba no solo al sistema, sino a sus trabajadores al cuestionar su profesionalismo y su trabajo¹¹. Las políticas económicas de la última dictadura cívico-militar allanaron el camino para que la democracia creara las condiciones legales para la Reforma del Estado que presentó una ruptura con las anteriores racionalizaciones en las que el Estado no había abandonado responsabilidades por más recortes que se hicieran. El diseño de la privatización significó la salida del Estado de su implicancia con lo público y también la desestabilización de los actores sociales relacionados con la empresa de Ferrocarriles Argentinos y sus trabajadores (Felder, 2001).

Nelly, en su relato, deja entrever que las nuevas autoridades (identificando a Salmerón en 1985) tuvieron intenciones de hacer refuncionalizar el servicio e incluir a la cultura como una prioridad, pero la falta de inversión para costear la iniciativa da cuenta de la contradicción entre los deseos y la realidad. La buena voluntad de quienes se sumaron a la causa del Tren de

11 Las políticas ferroviarias frondizistas tuvieron carnadura en el Decreto nacional N 4061 que estableció levantamiento de vías, clausura de ramales, jubilación anticipada de ferroviarios y constituyó uno de los detonantes de la huelga nacional ferroviaria entre octubre y diciembre de 1961.

las Artes chocaba con la falta de proyectos serios tendientes a revitalizar el sistema ferroviario en su totalidad.

Durante el gobierno radical la recuperación democrática no se correspondió con la recuperación del sistema ferroviario. Coincidimos con Muller (2018) en sus planteos sobre la carencia de crítica al discurso neoliberal de la dictadura que existió con la recuperación democrática en el plano ferroviario, al contrario, por ejemplo, entre 1986 y 1987 se elaboró el plan de racionalización Madanes que aseguraba la entrada de capitales privados al sistema. Además, "El ferrocarril del final del ciclo estatal tenía, en cambio, mala reputación [...] Esta mala consideración por parte de la sociedad tenía su correlato en un personal desmoralizado y golpeado" (p. 237).

Palabras finales

El abordaje de esta experiencia colectiva, pero impulsada por esta mujer trabajadora y artista, nos permite complejizar la mirada sobre las posibilidades de acción en una empresa estatal y, en este caso, ferroviaria. Los testimonios de Nelly y de Mónica se convirtieron en fuentes significativas, irremplazables, preciosas porque encierran las subjetividades, "nos dicen no sólo lo que hizo la gente sino lo que deseaba hacer, lo que creían estar haciendo y lo que ahora piensan que hicieron (...)" (Portelli, 1991, p. 42). Y nosotros ¡éramos felices!, expresó Nelly.

Los testimonios orales tienen la virtud de poder transmitir emociones, reflexiones desde el presente en el que el entrevistado relata, vuelve a vivir, pero con la distancia del tiempo, aquello que lo marcó, aquello que el entrevistador le pregunta. Consideramos que las emociones son constitutivas de la experiencia social que historizamos, no se trata de expresiones que acompañan el relato, ni tampoco ocupan un lugar marginal en los mismos.¹² Para el investigador Gerardo Necochea Gracia (2014)

... quien recuerda va creando una capa de sentido que lo identifica a través del tiempo y explica su presente. Pero su recuerdo no es espontáneo ni libre sino que obedece a la situación de entrevista, y en particular a las preguntas del historiador. (p. 31)

A la pregunta sobre cómo se sostenían económicamente siendo empleadas y sin viáticos suficientes, ella respondió apelando a una felicidad por el trabajo realizado y compartiendo, desde la emoción, el recuerdo de un proyecto colectivo importante en su vida, incluyó a otras personas con las que pudo construir lazos sociales y afectivos, ella habló por todos y aseguró la felicidad compartida.

El Tren de las Artes no forma parte de los antecedentes laborales de Nelly en su legajo profesional. Sus cargos corresponden a su recorrido administrativo por las oficinas centrales. Entonces, si no hubiéramos hablado con Nelly no podríamos recuperar esta experiencia que no tiene respaldo documental en los papeles oficiales de la empresa ni de sus participantes.

Los aportes de los testimonios orales nos permiten tensionar los documentos escritos, abordar una trayectoria laboral desde otro punto de vista. Para Nelly su experiencia en el empleo ferroviario consistió en ocuparse del arte, a lo largo de sus relatos el lugar desde donde recuerda es desde dentro de los eventos históricos (Pasquali, 2014). Nelly no se identifica como ferroviaria sino como artista. Eso no significa haber construido una relación afectiva con

¹² No nos dedicamos aquí con rigurosidad al estudio de las emociones. Conocemos los temas y problemas de la agenda social vigente (Bjerg y Gayol, 2020) y alentamos su producción.

el mundo del trabajo ferroviario. Nelly formó parte de las pocas mujeres que trabajaron en el ferrocarril en la Argentina de la segunda mitad del siglo xx. Sus actividades administrativas daban cuenta de la capacitación obtenida por mujeres en épocas donde el ingreso al trabajo remunerado no era un asunto mayoritario. La apelación a los sentimientos más profundos que dejan las experiencias pasadas en los relatos contruidos con Nelly, en nuestro diálogo mediado por la historia, invita a que reflexionemos sobre aquello que verdaderamente la colocaba en la hacedora del proyecto.

Referencias

- Agostini, L. (2018). *La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas*. [Tesis de maestría inédita]. Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.
- Agostini, L. y Godoy, S. (2021). *Mujeres trabajando en el ferrocarril. Experiencias, identidades y emociones (segunda mitad del siglo xx)*. [Ponencia]. Congreso CALAS, Plataforma para el diálogo. Política, afectos e identidades en América Latina, Sede Regional Merian Cono Sur, Buenos Aires, Argentina.
- Badaloni, L. (2022). *Ferrovianos del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*. Imago Mundi.
- Ballesteros Doncel, E. (2003). La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962. En *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Sarasúa García, C. y Gálvez, L. (eds.). Alicante: Publicaciones de la Universidad, pp. 335-354.
- Ballesteros Doncel, E. (2013, 10-12 de julio). *Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido*. XI Congreso Español de Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense de Madrid https://eprints.ucm.es/id/eprint/26574/1/GT7_Ballesteros%20Doncel.pdf
- Bjerg, M. y Gayol, S. (2020) Presentación Dossier 'Historia de las Emociones y Emociones con Historia'. *Anuario del Instituto de Historia Argentina, Vol. 20, N.º 1*. La Plata: Centro de Historia Argentina y Americana, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. <https://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/download/AIHAE119/12449?inline=1>
- Canali, M. (2012). ¿Mujeres en el Ferrocarril? En Tartarini, J. et al. *Historia Ferroviaria I*. Morón: Asociación de Amigos y Amigas del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.
- Cena, J. C. (2008). *El Ferrocidio*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.
- D'Uva, F. (2019). Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo xx. *Revista Estudios del ISHIR*. revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/1009/1119
- D'Uva, F. (2021). Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo xx. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* 18, pp. 146-167. <https://www.redalyc.org/journal/4556/455670191008/html/>
- D'Uva, F. y Palermo, S. (2015). Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo xx. *Archivos del movimiento obrero y la izquierda, año IV, N.º 7*, septiembre. Buenos Aires: Gráfica San Martín.
- Felder, R. (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. *Gestión y Política Pública, vol. x, N.º 1*, primer semestre, pp. 145-182. Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C. Distrito Federal: México. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13310106>

- Godoy, S. (2020) El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964). *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero-junio, pp. 168-202. <https://revistanotashistoricasygeograficas.cl/carga/wp-content/uploads/2021/01/168-202.pdf>
- Godoy, S. (2022). *La otra cara del ferrocarril. Género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias* [Tesis de doctorado]. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín.
- Instituto de Estudios Nacionales. (29 de octubre de 2020). Ciclo "Transporte y Soberanía" *El Tren de las Artes*, Mónica Bottini. [Archivo de video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=GpHCjkqllww>
- Miravalles, A. (2013). *Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca: Ferrowhite.
- Muller, A. (2018). *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.
- Necoechea Gracia, G. (2014). Uma proposta para a análise e contextualização da entrevista de história oral. *CLIO, Revista de Pesquisa Histórica*, N.º 32. <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/24515>
- Palermo, S. (2007) ¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917. En *Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina*.
- Pasquali, L. (2013). Recordar y contar desde el género. Reflexiones sobre los relatos de mujeres. *Revista Izquierdas*, N.º 17, pp. 170-191.
- Pasquali, L. (2014). Más allá de la entrevista. Consideraciones sobre el uso de fuentes orales en la investigación histórica, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates. <http://nuevomundo.revues.org/67400>
- Portelli, A. (1991). Lo que hace diferente a la Historia Oral. Recuerdos que llevan a teorías. En Schwarzsten, D. (comp.), *La Historia Oral*. Buenos Aires, CEAL.
- Queirolo, G. A. (2008). El mundo de las empleadas administrativas: Perfiles laborales y carreras individuales (Buenos Aires, 1920-1940). *Trabajos y Comunicaciones*. Ensenada, Buenos Aires, Argentina: Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. https://www.trabajosycomunicaciones.fahce.unlp.edu.ar/article/view/TYC2008n34a07/pdf_116
- Rodríguez, L. G. (2015). Cultura y dictadura en Argentina (1976-1983). Estado, funcionarios y políticas. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 42.2, pp. 299-325. Universidad Nacional de Colombia. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/53338>
- Schenquer, L. (2018). No solo dispositivo de control y prohibición. La productiva política cultural de la última dictadura militar en Argentina. En Luciani, L. y Viano, C. (Coords.). (2018). *Actas de las VIII Jornadas de trabajo sobre Historia Reciente* (2016, Rosario). La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. (Trabajos, comunicaciones y conferencias; 36). <https://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/129>