

Vías Argentinas

Ensayos sobre el Ferrocarril

F.A. LINEA GENERAL MITRE
TREN INDEPENDENCIA
 RETIRO - TUCUMAN
VIAJE INAUGURAL
 26 - 11 - 1981
 00095

F.C.N.G.B.M. VUELTA
1º RECREO
 Pte. PERON
TIGRE - R
 Válido hasta el último
 tron del primer día
 hábil siguiente a la fe-
 cha de su emisión.
 Sin Equipaje
 02708

F.C.N.G.B.M. DA
1º RECREO
 TIGRE - R
 Pte. PERON
 Sin Equipaje
 para la fecha
 Precio \$ 2.00
 02708

F. N. GENERAL ROCA
 Para la fecha solamente
P. CONSTITUCION (0-1)
NECOCHEA
PRIMERA CLASE
 Precio \$ 2.00
 08815

F.N.G.R. 1a. Clase
 PARA LA FECHA SOLAMENTE
BERAZATEGUI
LARA
 (Via.)
 Precio \$
 1a. Clase

F.N. Sarmiento
2a. RECREO
FLORESTA
 Válido hasta el
 último tron del
 primer día hábil
 siguiente a la fe-
 cha de emisión.
 Sin Equipaje
VUELTA
 Precios \$ 0,65
 14755

F. N. Gral. ROCA -- 1a. CLASE
P CONSTITUCION (SERIE 3)
EVA PERON
 Via Temperley o Quilmes
Y REGRESO (SIN EQUIPAJE)
 Válido hasta el último
 tron del servicio
 complementario del
 día de emisión.
VUELTA
 Precio \$ 7.50
 Para la fecha
 solamente
IDA
 78139

F.C.D.F. Ste
MORENO
ONCE O.E.
 Válido hasta el
 último tron del
 servicio compl. del día
 Sin Equipaje
VUELTA 1º
 Precio \$
 F.C.D.F.
1º ID
 Sin Equipaje
 Para la fecha
ONCE O
H A S
MORE
 Precio \$
 71123

F.A. Linea Urquiza Clase Unica
LOURDES
 A
 Fco. Lacroze
Sin Equipaje
 Precio \$ 600.-
 09990

F. N. D. F. SARMIENTO
1º DE MARZO OE
 hasta **MORON**
 1º REGRESO - Sin equipaje
 Vuelta válido hasta con el último
 tron del servicio complement. del día.
2º Clase - Precio \$ 1.50
VUELTA | IDA
 Viaje Directo
 76819

F.C.C.A. 1º F.C.C.A.
COMB. F.C.S. VIA **COMB. F.C.**
G.H.A.D.O.P.Y.F. **G.H.A.D.O.**
SIN EQUIPAJE **SIN EQUIPAJE**
AVELLANEDA **BELGRANO**
BELGRANO **AVELLANEDA**
 CONTROL CHADOPYF Vease al dorso
VUELTA **VUELTA**
 00000

F. A. L. METROPOLITANA C/U
Abono No. 74912
INGENIERO BUDGE
ALDO BONZI
 MES
 MAYO
 ING. BUDGE
 00012

F. C. Mitre C/Unica S/Equipaje
VUELTA IDA
 Dr. L. M. DRAGO HASTA RETIRO
MIGUELITE O COGLHAN
 y Vuelta
 Válido para regresar hasta el último
 tron compl. del día de su emisión
Precio \$ 770.-
 Sueldo + Reajuste
 78340

F. C. G. BELGRANO
Gral. URQUIZA
BORGES
Precio \$ 7.00
 06929

FERROCARRILES ARGENTINOS LINEA MITRE
CAMPEONATO MUNDIAL
DE FUTBOL 1978
 RETIRO (8) HASTA **NUÑEZ**
 O **LA LUCHA**
VUELTA IDA
 Precio \$ 300.-
 00000

F. C. B. A. al PACIFICO
 Boletto de Excursión
De PALERMO
a OPEN DOOR
 Precio \$ 2.85 m.
SEGUNDA CLASE
 PALERMO
 OPEN DOOR
 00000

F. A. L. G. BELGRANO - 1º
TREN A LAS NUBES
SALTA
OLACAPATO
 VALIDO PARA LA FECHA
VUELTA
 Precio \$ 10,900
 00000

F. A. Linea G. Belgrano C/Turista
Elecciones Nacionales
RESISTENCIA
 00000

F. G. BELGRANO
 EMISORA - CORRIENTES
 00000

F.A. Linea Urquiza
VENTA DIARIA
 Fco La
 00000

608815

50953

71123

00000

06929

24290

Los trabajos que aquí se publican quieren poner de relieve el fundamento de la vida histórica a la que el conocimiento debería aplicarse para desentrañar, más allá del utilitarismo privado, su verdad humana: aquella significación que la ciencia argentina universitaria ha dejado de lado en sus afanes teóricos. Por eso, como tarea previa al proyecto de investigación que hemos llamado *Vías argentinas* fue necesario un primer paso. El equipo de investigadores de *Vías argentinas* se acercó a los talleres destruidos, esquilados y destrozados, a las estaciones abandonadas, a los hombres y familias ferroviarios que permanecen en sus pueblos descartados, a sus historias y sus recuerdos, a las vías y durmientes arrumbados como restos de un cuerpo antes vivo, “parque ferroviario” desmantelado como un parque jurásico del que sólo quedan sus esqueletos, huesos prehistóricos pero de una historia que los conoció vivos, puesto que formó parte de la nuestra. No nos separa de esa “prehistoria” ni siquiera la distancia de una generación ¿Qué tanta destrucción cabe en tan poco tiempo?

Vías Argentinas

(ensayos sobre el ferrocarril)

León Rozitchner

Horacio González

Jaime Sorín

Cecilia Aramendy

Nuria Bril

Eduardo Raíces

Matías Rodeiro

María Pía López

Equipo PAV-BA:

(Luz Ayuso, Amalia Jiménez,
Pablo Sessano y Aldana Telias)

Christian Ferrer

Norberto Alfredo Cinat

Florencia Schkolnik

María Ester Leiva Dosso

Graciela M. Viñuales

Marta B. Silva

Susana Costamagna

Talleres Ferroviarios

Tafí Viejo: Miguel Ángel Herrera

Asamblea Popular de Liniers

Instituto y Archivo Histórico

Municipal de Morón

Ferromhite:

(Marcelo Díaz, Ana Miravalles,

Nicolás Testoni)

Agrupación Boletos

Tipo Edmondson

Grupo La Grieta

Mo. Na. Re. FA.:

Juan Carlos Cena

milena caserola

INDICE

i) Introducción

- Introducción
(León Rozitchner, Horacio González, Jaime Sorín)..... 7
- Acontecimientos ferroviarios, 2004–2009
(Cecilia Aramendy, Nuria Bril, Eduardo Raíces, Matías Rodeiro).....13

ii) Conocimiento, técnica y pedagogía.

- Presentación.....23
- Vías cruzadas* (María Pía López).....25
- Aulas y vías argentinas* (Matías Rodeiro).....37
- Sistema de saberes del trabajo ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva* (Equipo PAV–BA: Luz Ayuso, Amalia Jiménez, Pablo Sessano, Aldana Telias).....59
- Partes de guerra de la imaginación técnica argentina* (Christian Ferrer)..... 83

iii) Las vías, los pueblos, las comunidades.

- Presentación..... 103
- Síntesis histórica de los ferrocarriles en la Argentina I. y II*
(Norberto Alfredo Cinat)..... 107
- Laguna Paiva. Ya nunca me verás como me vieras* (Nuria Bril).....125
- Paiva, voces entre rieles* (Florencia Schkolnik).....
133
- Algunas reflexiones sobre Laguna Paiva como comunidad ferroviaria*
(Eduardo Raíces).....145
- Recorrido: Paiva–Haedo* (Cecilia Aramendy).....167
- Introducción a los Poblados Ferroviarios* (Jaime Sorín)..... 185
- Las colonias del área chaqueña* (María Ester Leiva Dosso)..... 187
- Los poblados de la explotación forestal* (Graciela M. Viñuales)..... 191
- Poblados ferroviarios del NOA* (Marta B. Silva)..... 197
- Resistencia y cierre de los talleres ferroviarios de la línea Belgrano en Cruz del Eje* (Susana Costamagna)..... 201
- Historia y presente de los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo*
(entrevista a Miguel Ángel Herrera).....215

iv) Memoria, política y cultura; los movimientos del ferrocarril.

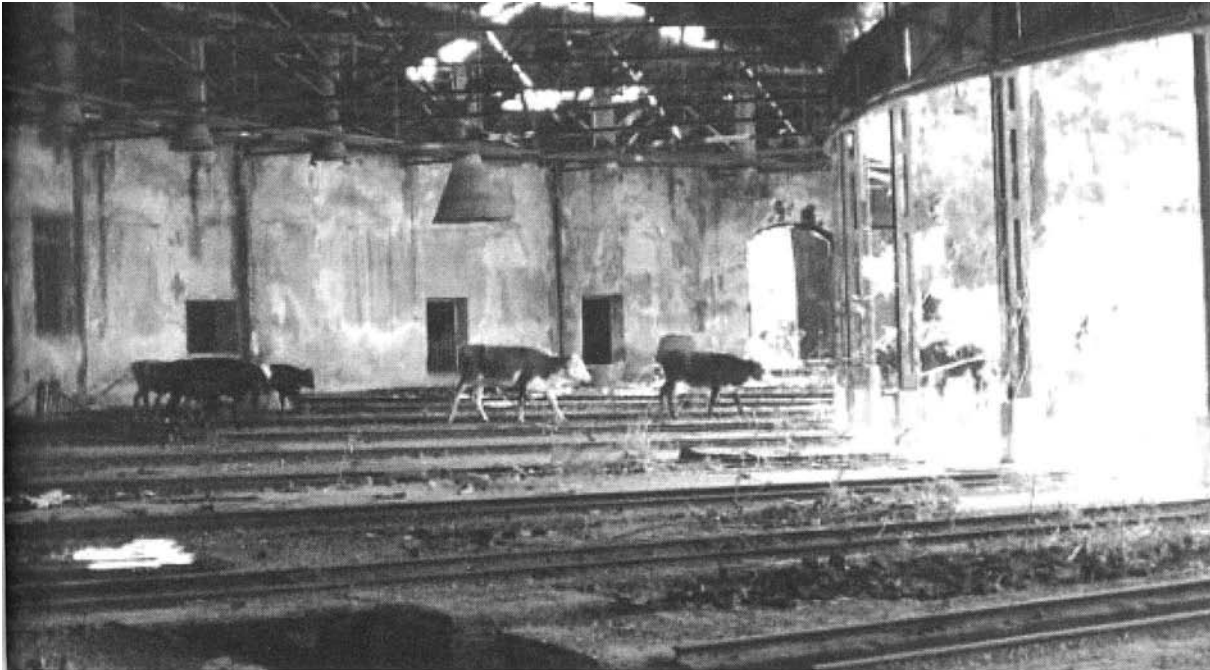
- Presentación (Vías de la memoria).....239
- Durmientes* (Horacio González).....241

-Mantener la llama encendida (Asamblea Popular de Liniers).....	253
-Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.....	257
-En Ingeniero White hay cientos de museos ferroviarios. Acerca de Ferrowhite	
-museo taller- (Marcelo Díaz, Ana Miravalles, Nicolás Testoni).....	261
-Agrupación Boletos Tipo Edmondson (ABTE).....	265
-Encomiendas y equipajes (Grupo La Grieta).....	267
-Las vías en la Argentina. En el 150 Aniversario de su Instalación	
(Juan Carlos Cena, por el Mo. Na. Re. FA.).....	269

v) Reflexiones sobre la investigación

(Cecilia Aramendy, Nuria Bril, Eduardo Raíces, Matías Rodeiro).....	295
---	-----

vi) Ferrografía.....	301
----------------------	-----



INTRODUCCIÓN

León Rozitchner, Horacio González, Jaime Sorín
(director y co-directores del proyecto *Vías Argentinas*)

Los trabajos que aquí se publican quieren poner de relieve el fundamento de la vida histórica a la que el conocimiento debería aplicarse para desentrañar, más allá del utilitarismo privado, su verdad humana: aquella significación que la ciencia argentina universitaria ha dejado de lado en sus afanes teóricos. Por eso, como tarea previa al proyecto de investigación que hemos llamado *Vías argentinas* fue necesario un primer paso. El equipo de investigadores de *Vías argentinas* se acercó a los talleres destruidos, esquilmos y destrozados, a las estaciones abandonadas, a los hombres y familias ferroviarios que permanecen en sus pueblos descartados, a sus historias y sus recuerdos, a las vías y durmientes arrumbados como restos de un cuerpo antes vivo, “parque ferroviario” desmantelado como un parque jurásico del que sólo quedan sus esqueletos, huesos prehistóricos pero de una historia que los conoció vivos, puesto que formó parte de la nuestra. No nos separa de esa “prehistoria” ni siquiera la distancia de una generación ¿Qué tanta destrucción cabe en tan poco tiempo?

Por eso el proyecto *Vías Argentinas* debía retroceder en el tiempo para anudarse a un punto de partida distante y hasta extraño a nuestro presente. Debimos reconocer que desde el campo político se criticaba el *logos* ferrovia-

rio alienado como la causa de los males públicos argentinos. Es cierto que los planes económicos y políticos que antecedieron a su desmantelamiento ya habían corroído los modos del trabajo, debilitando los lazos que los incluía en un proyecto colectivo, el envejecimiento tecnológico por falta de inversión, en un clima de vaciamiento de las empresas públicas. Cuando privatizan los FF.CC. no lo hacen con una empresa pujante, volcada al servicio comunitario que en otra época había llevado a la participación de sus trabajadores en un proyecto que dignificaba su inclusión como gremio. Ese pasado tuvo que ser tronchado para hacer posible que triunfara la propuesta disolvente y expropiadora del neoliberalismo. Ese hecho era la fuerte relación del ferrocarril con una cultura democrática y social ciudadana, con la vida de los pueblos del interior, con un proceso de sindicalización de escala masiva y con fuertes calidades reivindicativas (la Unión Ferroviaria fue uno de los primeros gremios del modernismo sindical argentino).

Decíamos entonces que “la Universidad también se ha visto afectada por el mismo proceso, pues si bien su red no ha sido desmantelada (y hay un paralelismo entre la razón ferroviaria y la razón de los estudios superiores nacionales), los sentimientos hacia ella de una sector de administradores estatales, minoritario pero influyente, pudo también plantearse simultáneamente su privatización, desmantelamiento y achicamiento”.

Y expresábamos, no sin cierta inocencia, nuestras expectativas de cambio:

“Es hora pues de que la Universidad, con sus conocimientos específicos, tanto técnicos como humanísticos, tanto de la ingeniería como de las ciencias sociales, tanto de la arquitectura como de la filosofía, se dedique a pensar todas las dimensiones de este fenómeno de crisis económica y cultural. Es preciso movilizar nuestras fuerzas de conocimiento y acción —a través del cuadro de recursos intelectuales más elaborados con los que contemos— para imaginar respuestas a lo que fue este largo ciclo de desamparo del trabajo, la técnica y la cultura social”.

“Esperamos un gran debate sobre la rehabilitación de la conciencia ferroviaria (y junto a ella la vuelta a la producción de talleres como Taff Viejo, Junín o La Plata), no sólo la conversión de esas ruinas (basta ver las de Tolosa, cercanas a Buenos Aires, asemejándose a castillos medievales luego de un ataque salvaje) en centros culturales o universidades suburbanas. Pensarlo así no es sólo un tema de estudio sino de sobrevivencia de la propia universidad pública”.

“El compromiso de profesores y estudiantes con los estudios técnico-sociales de posibilidades, deberán ser a la vez estudios entrelazados a una visión narrativamente convocante en torno a la conciencia pública de reapropiación de medios de producción y vida. Lo mismo para el petróleo, gas y minería”.¹

¹ Proyecto UBACyT, “Vías Argentinas. Estudios sobre la reconstrucción y reconfiguración de la red ferroviaria nacional” (1 701), UBA, Secretaría de Ciencia y Técnica, 2004-2009.

I.

Pero la avanzada destructiva fue muy intensa y profunda. Si comparáramos a un país como la Argentina con un cuerpo viviente podríamos decir que es el suyo un cuerpo exangüe luego de haber sido torturado para extraerle, en un drenaje continuo, sus nutrientes vitales. Amarrado, adormecido, el cuerpo de la nación —su geografía terrestre, los cuerpos de sus habitantes— es entonces un cuerpo exhausto, cuyo dolor y sufrimiento, luego de haber hecho tronar el escarmiento sobre los cuerpos de sus 30.000 desaparecidos, sirvió para inmovilizarlo, para mantenerlo en vida mientras se le succiona su savia y su sangre pasivamente. Por eso los pueblos que quedaron amputados subsisten como “miembros fantasmas” del cuerpo nacional desmembrado. Aunque con conciencia de que sólo sobreviven, viven aún con el sentimiento de lo que fueron antes. Sus ramales eran las venas por donde circulaba la sangre que irrigaba la tierra común que nos definía. Ahora esos cientos de pueblos son miembros amputados que agonizan, moribundos. El espíritu de la mayoría de sus habitantes ha perdido amarras con el cuerpo más amplio del que formaban parte.

Si recurrimos a una analogía biológica de un cuerpo orgánico es para darnos, más allá de las complejas abstracciones de la economía convencional que lo disuelven, una imagen más próxima al concepto de Nación como una totalidad humana y territorial que recupere la terrenalidad que por ahora nos define sólo formalmente como argentinos. Por eso planteamos como una premisa metodológica, punto de partida del pensamiento teórico, nuestro arraigo en una unidad geográfica material de la que fuimos expropiados. Este descenso a la tierra está ausente, sin embargo, cuando nos preguntamos por el horizonte de la ciencia argentina. Aquí termina la comparación biológica.

II.

Si la expansión colonial del capitalismo extendió en un comienzo las redes ferroviarias y nos incluyó contradictoriamente en el ciclo de la expansión—explotación productiva dirigida hacia los países centrales, el cierre de los ferrocarriles marcó el retroceso en la esperable dialéctica nacional de nuestro llamado subdesarrollo: su carácter destructivo, el aniquilamiento de más de mil pueblos que quedaron desconectados para siempre y condenados a una latencia mortífera es un ejemplo. Esa política criminal, que la población mayoritariamente aprobó, salvo la resistencia de las huelgas defensivas de un sindicalismo con vocación de clase, muestra la necesidad de volver a plantear el carácter necesariamente situado del saber científico dentro de un espacio humano desde el cual recibe su sentido.

Para avanzar en una propuesta de desarrollo teníamos que partir del “subdesarrollo” con el que los centros del poder mundial nos definen. En los años sesenta, recordamos, ese problema estaba planteado no sólo en la Facultad de Ciencias Exactas cuyo decano era Rolando García, sino también desde la Revista de la Universidad de Buenos Aires que dirigía José Luis

Romero: “Ciencia y subdesarrollo”. Ni “países subdesarrollados” ni “países emergentes”, escribíamos entonces: en realidad países como el nuestro, condenados más bien al subdesarrollo y sumergidos por la presión que ejercen para que no alcancemos ni a emerger ni a desarrollarnos plenamente.

Por esto esta investigación, recordando un pasado diferente, definía como su primer punto: “estudiar los pasos sucesivos que llevaron al desmantelamiento privatizador”. En los tiempos actuales podría parecer extraño este comienzo para definir un proyecto científico, pero entre nosotros este reconocimiento era la primera tarea “teórica”, porque sólo desde la transformación previa del sujeto pensante —“investigador” se lo define— se esclarece este sometimiento de la Universidad al subdesarrollo: para que la dominación sobre la mayoría de los argentinos no se convierta en destino.

Sólo reconociendo el “desmantelamiento privatizador” podría abrirse el marco más amplio que define el hecho histórico que lo había producido y comprender entonces los obstáculos y las amenazas que hay que enfrentar para esbozar un proyecto nuevo. Había que partir de lo que fue estratégicamente destruido para recuperar de sus restos un pasado cuya densidad humana sacrificada orientara un nuevo punto de partida. Porque sus desechos mostraban al desnudo la verdad de un sistema social, económico y político sin criticar; el cual, en el interior mismo de un proyecto científico o tecnológico, nada nuevo podía ser esbozado hacia el futuro, pues ese resto pasado —del cual nosotros mismos somos su consecuencia— se convirtió en el índice irrenunciable desde cuya experiencia pretérita podría abrirse un horizonte social diferente.

Mientras en los países centrales “desarrollados” el incremento y el avance tecnológico llevaba a la expansión del ferrocarril, que siguió produciendo creaciones tecnológicas antes inimaginables, en nuestro país una clase política y económica apoyada en el terror que había prohijado, y que le sirvió para “marcar” a sus habitantes, luego con el menemismo, y dentro del marco de la democracia, dejó paso a una economía que llevó a su término los objetivos de la dictadura genocida que preparó el terreno: la privatización de lo que ellos, sin impudicia, siguen llamando “Patria”. Si el terror de Estado produjo la disolución aterrorizada de los lazos sociales en los cuerpos individuales para quebrar con su amenaza toda resistencia, la implantación de la economía neoliberal privatizadora llevó esa destrucción hasta abarcar la red social de los ferrocarriles tanto como la “red” universitaria. (No se trataba del tránsito de una tecnología obsoleta a otra que la superara: era lisa y llanamente la destrucción de la riqueza colectiva ganada para que el desarrollo se interrumpiera, para que dejara de servir lo que nos servía, para destruir al país con una decisión mortífera.) La expropiación inmisericorde del capital financiero pudo alcanzar su objetivo necesario: la destrucción de los enlaces de la sociabilidad territorial para diezmar también nuestro cuerpo geográfico.

III.

Este acto de destrucción implacable no mereció desde nuestro propio campo del saber universitario ninguna atención ni reacción que aclarara, con

su conciencia “esclarecida”, el saber de la conciencia ciudadana. La Universidad permaneció en silencio, como si las determinaciones de semejante dimensión destructiva que debían afectar también las áreas de su saber —aunque, abstraídos como estaban, no perturbara su conciencia personal— ni los hubiera siquiera rozado. Para decirlo en pocas palabras: la universidad quedó en silencio, enmudecida para la sociedad dentro de sus afanes “científicos”. Y no porque algún poder externo, pese a las presiones que nunca fueron “de muerte”, la obligara a semejante enmudecimiento: fue una decisión colectiva asumida por casi todos sus miembros espontáneamente, sin resistencia. A la destrucción de los ferrocarriles la acompañó la destrucción de la conciencia de casi todos los hombres dedicados al saber de todas las áreas teóricas y tecnológicas que abarcaban también a los ferrocarriles. Esta corrupción del saber nacional en sus instituciones marcó la degradación del concepto y del ejercicio de la ciencia argentina: la complicidad de sus autoridades y la pasividad sumisa de la mayoría de sus investigadores mostró que la destrucción de los pueblos también había arrasado y dispersado la conciencia social de los hombres de ciencia. Así el modelo neoliberal acentuó la atomización individualista de sus investigadores, separados y ajenos de un proyecto nacional que volviera a integrarnos. El saber universitario continuaba ahora en democracia el mismo camino: la ciencia es ahora un ramal también cerrado para integrar en su saber a la mayoría de sus ciudadanos, como fueron cerrados los ramales que unificaban a nuestros pobladores con el territorio argentino.

IV.

Por eso el grupo de investigadores del proyecto *Vías Argentinas* se ocupó primero de comprender la mutación metodológica que requiere la ciencia argentina. En la propuesta de investigación habíamos planteado la necesaria mutación de los supuestos de la metodología. Allí se decía que la “Metodología” define el camino del saber para llegar a un destino: el que debe emprender el “hombre de ciencia” para llegar a descubrir la verdad de su “objeto” de conocimiento. Pero ese objeto, para ser científico, en nuestra cultura fue previamente “abstraído” y recortado del pleno de la realidad humana, que es simultáneamente física, biológica y social, como si fuera un trozo de realidad aparte, subsistente por sí mismo. Sucede que al pensar en la validez universal sólo de su “objeto”, esa verdad así abstraída y validada exige, en su metodología, que también el hombre “de ciencia” quede convertido en un ser abstracto, puro pensamiento, del cual sus propias cualidades humanas y políticas son desdeñadas, aunque permanezcan implícitas en él mismo las del sistema que lo preparó para ser científico. Al proceder de este modo queda simultáneamente excluido el destino social del saber de su ciencia, tal como él mismo se ha excluido al pensarse en una ciencia sin sujeto. Y como se proclama que la ciencia “no tiene sujeto”, que el “objeto” adquiere preeminencia solitaria dentro del mundo humano, su ser hombre social, su ser ciudadano, que le concedió el privilegio de “hacer” ciencia, queda excluido del saber que alcanza. Porque la ciencia privatizada mueve

intereses particulares, no universales. Sus “hombres de ciencia” venden su especialidad abstracta junto con su alma: el sujeto que la hace ha declinado su identidad humana. La verdad científica, de aquí en adelante, se convertirá en propiedad de quien la expropia para alcanzar sus fines privados.

V.

Sin embargo... Expectativas vanas las de nuestro primer empeño, expresadas en el Proyecto *Vías Argentinas* como un deber-ser que tres años después no se ha cumplido como hubiéramos deseado. Más bien lo que comenzó por una inquietud del decano de la Facultad de Ingeniería, Ing. Bruno Cernuschi, quien fuera parte principal de este proyecto que incluyó también a las facultades de Arquitectura y Ciencias Sociales, duró allí lo que un lirio. Al no renovarse su mandato esa facultad de Ingeniería decidió excluirse, sin comunicación oficial ni personal alguna, del proyecto *Vías Argentinas* que esa facultad había prohijado y nunca más nadie, desde ese lugar del saber privilegiado en el tema de los FF.CC. como es la ingeniería, se enunciará desde su nuevo decano y su nuevo Consejo una sola palabra sobre la continuación de ese proyecto común. Una de las consecuencias de esa defección de los científicos ingenieriles fue que el proyecto quedara sin un aporte fundamental de la experiencia histórica de la tecnología y su aplicación en la Argentina, y fuera necesario anticipar su término. No que la facultad de Ingeniería lo desarrollara luego según un criterio diferente: simplemente el FF.CC. fue excluido como tema, e Ingeniería ya no formó parte de ningún otro proyecto que tuviera al problema central de los FF.CC. argentinos como objeto de estudio. La Facultad de Ingeniería sólo quedó paradójicamente limitada a la exhibición, en tamaño reducido y en su sede de la Av. Las Heras, de la primera locomotora que recorrió airosa y humeante por las vías argentinas.

VI.

Nuestra experiencia de investigación ha quedado entonces limitada. Y sin embargo insistimos, y por ello el aporte con el que un grupo de investigadores universitarios se sigue proponiendo al redactar y publicar este libro: incidir, desde la universidad misma, pero también fuera de ella, en la formación de lo que podríamos llamar una “conciencia nacional”, retomando su base terrestre. La pertenencia a una geografía que define el espacio de nuestro cuerpo mayoritario colectivo, diezmado y expropiado por una minoría interna y externa, quizás pueda ser recuperada si volvemos a situar el pensamiento más científico y abstracto en la materialidad de nuestro cuerpo histórico. Y logre recuperar su arraigo en los otros hombres, nuestros conciudadanos, aún cuando se ocupe de un “objeto técnico” social y público como son los rieles, las señales, los coches, las locomotoras y las estaciones de las Vías Argentinas.

Ferrocarriles en Argentina

- Aguado, A., *Aventuras sobre rieles patagónicos*. Ediciones Duende del Sur, Comodoro Rivadavia 1997.
- Alberdi, J. B., *La Vida (y los trabajos industriales) de William Wheelwright en la América del Sud* [1876]; reedición: *Vida de William Wheelwright*, Emecé, Buenos Aires 2002.*
- Alonso, L.E., *Privatización del transporte y modelos sociales futuros*. CEAL, Buenos Aires 1992.
- Amigo, J. C., "La nacionalización de los ferrocarriles", en *Realidad económica* n° 110, 1992.
- Andreis, A. A., *El Ferrocarril. Lo que el tiempo no borró*. Secretaría de Extensión, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 2003. *
- Antonini, P., Fabrizio, L., y Fernández Lois, L., "Tren Blanco. Una lucha sobre rieles". Dossier publicado en la revista *En Marcha*, año V, n° 28, octubre de 2002.
- Aparicio, C., *Ferrocarril a Bolivia. Algunos antecedentes relativos a su realización: reparando una injusticia*. Buenos Aires 1908.
- Benedetti, A., "Reestructuración del transporte ferroviario en Argentina: efectos territoriales y sociales", Informe final de Beca de Iniciación, Proyecto UBA-BID.802/OC-AR-PICT.01671, junio de 2000.
- Benedetti, A., "Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)". Revista *Realidad Económica*, n° 185, Buenos Aires, 2002.
- Blanco, J., *El proceso de concesión del ferrocarril de cargas en la Argentina*. Instituto de Geografía-Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 1998, inédito.
- Blanco, J., "El proceso de concesión del ferrocarril de cargas", mimeo, Buenos Aires 1997.
- Blanco, J., "Privatizaciones ferroviarias en Argentina e integración regional: problemas y desafíos", *Experimental*, Año III, Número 6, 1999.
- Bozzo, R., *Los ferrocarriles en la economía argentina*. Acción, Buenos Aires 1976.*
- Bramuglia, J. A., *Jubilaciones ferroviarias: la influencia de la acción sindical de los trabajadores en la formación de las leyes*. Unión Ferroviaria, Buenos Aires 1941.
- Briano, H.A., *El Ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapi: tramo Puerto Deseado-Cerro Blanco*. Dunken, Buenos Aires 1999.
- Bunge, A., *Ferrocarriles argentinos: contribución al estudio del patrimonio nacional*. Imprenta Mercatali, Buenos Aires 1918.
- Campos, C. A., *En tren de recuerdos*. Dunken, Buenos Aires 2003.*
- Carrillo, H., *El ferrocarril al oriente boliviano: algunos antecedentes, la convención, notas personales*. Imprenta y Casa Editora Coni, Buenos Aires 1922.

- Catalano, L., *Las grandes obras ferroviarias argentinas. Huaytiquina*, Conferencia dada bajo los auspicios de la sociedad argentina de estudios geográficos, GAEA por el Dr. Luciano Catalano, Jefe de Geología del Ministerio de Agricultura de la Nación, Publicación de los Ferrocarriles del Estado, Talleres Jacobo Peuser, Buenos Aires 1929.
- Cena, J. C., *Crónicas del terraplen*. La Rosa Blindada, Buenos Aires.
- Cena, J. C., *El Guardapalabras. Memorias de un ferroviario*. La Rosa Blindada, Buenos Aires 1998.*
- Cena, J. C., *El Ferrocidio*. La Rosa Blindada, Buenos Aires 2003.*
- Cena, J. C., *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. La Nave de los locos y MoNaReFa, Buenos Aires 2009.
- CNRT, *Informe estadístico 1998. Concesiones ferroviarias metropolitanas de pasajeros, y cargas de larga distancia*. Gerencia de Concesiones Ferroviarias. Versión CD-Rom, Buenos Aires 1998.
- Cuccorese, H., *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Macchi, Buenos Aires 1984.
- Dickmann, E., *Nacionalización de los ferrocarriles*. La Vanguardia, sin localización, 1946.
- Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, *Origen y desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos*. Librería y Editorial El Ateneo, Buenos Aires 1945.
- Dirección General de Ferrocarriles, *República Argentina. Mapa de Ferrocarriles*, Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles, 1924.
- DYTECNA, *Programa de Reestructuración Ferroviaria Argentina. Unidad de Coordinación. Informe final*. PNUD Proyecto ARG/91/R01. Buenos Aires 1993.
- Dumrauf, C., *El Ferrocarril Central del Chubut*. Centro de Estudios y Sociales de Puerto Madryn, Puerto Madryn 1993.
- EFGBSA, *Ferrocarril General Belgrano. Situación actual y propuesta de concesionamiento*. Buenos Aires 1998.
- Felder, R., “La privatización de los ferrocarriles en la Argentina. El nuevo rol del Estado”. Informe final, Beca de Iniciación a la Investigación, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 1998.
- Felder, R., “El estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista. La reestructuración de los ferrocarriles: particularidades, perspectivas”. En *Realidad Económica*, n° 123, abril–mayo de 1994, págs. 53–77.*
- Ferrari, R. A., “El país motorizado: la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres”. En Gutman, M. y Thomas R., compiladores, *Buenos Aires, 1910: el imaginario para una gran capital*. Eudeba, Buenos Aires 1999, págs. 229–240.

- Ferrocámaras, *Cuadros estadísticos y mapa esquemático proporcionados por FERROCAMARA*, Buenos Aires, 1999.
- Ferrocarriles Argentinos, *Mapa de los Ferrocarriles del Estado Argentino, realizado la Empresa Ferrocarriles Argentino*. Ministerio de los Transportes (carta 1:2.500.000), Buenos Aires 1957.
- Ferrocarriles Argentinos, *Manual de Estaciones de 1980*. Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, Buenos Aires 1980.
- Ferrocarril General Belgrano, *Situación actual y propuesta de concesionamiento*, Buenos Aires, s/f.
- Figari, M. R., *Hipólito Irigoyen y el ferrocarril a Huaytiquina*. Honorable Congreso de la Nación, Talleres de la Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires 1987.
- Fundación Museo Ferroviario, *Breve Historia de los Ferrocarriles de la Argentina*, Buenos Aires 1996.
- García Costa, V., *Los ferrocarriles*. CEAL, Buenos Aires 1971.
- Gastiazoro, E., *Ferrocarriles: historia, actualidad y propuestas*. Ágora, Buenos Aires 1998.
- Guglielmi, R. F., *Con los rieles en el alma. País sin trenes, cuerpos humanos sin aparato circulatorio*. Dunken, Buenos Aires 2007.
- Herrero, F. y Veschi, E., “Aprender a renacionalizar”, *Realidad Económica* n° 185, 1° de enero al 15 de febrero de 2002, pp. 31–44.*
- Jurcich, M. J., *Huaytiquina. La obra del siglo 1921–1948*, Universidad Nacional de Salta, 1996.
- Kirbus, F. B., *El fascinante tren a las nubes y otros ferrocarriles de montaña*. El Ateneo, Buenos Aires 1996.
- López de Monedero, S., Hernández, C., Lloyd, R., Pérez de Ferrari, Z., “Historia del Ferrocarril Central Chubut, aportes preliminares”. Edición de la Biblioteca popular “Julián Álvarez”, Trelew 1988.
- López, M. J., *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires 1857–1886*. Lumiere, Buenos Aires 1991.*
- López, M.J., *Historia de los ferrocarriles nacionales: incluyendo los de Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba, 1866–1886*. Lumiere, Buenos Aires 1994.
- Lucita, E., (comp.), *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*. Ediciones del Pensamiento Nacional, Buenos Aires 1999.*
- MEyOySP, *Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina*, Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Obras Públicas y Transporte, Buenos Aires 1996.
- Montezanti, G.N., *Planificación y regulación del transporte metropolitano*. Dunken, Buenos Aires 2005.*
- Müller, L., (ed.), *Arquitectura, sociedad y territorio. El ferrocarril de Santa Fe a las colonias*. Serie Polis científica, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 2001.*

- Nieto, L., *El misterio de adiós que siembra un tren*. Ediciones del Copista, Buenos Aires 2000*
- Oliva, A., “Los rieles de la memoria (a 25 años del cierre de los talleres ferroviarios de Cruz del Eje)”, en *La Intemperie (Córdoba, Política, Cultura)*, año I, n° 5, Córdoba, octubre de 2003.
- Oriola, J., *El Trocha y los ferrocarriles patagónicos*. UHF Patagonia, Esquel 2003.
- Ortiz, R. M., *El ferrocarril en la economía argentina*. Editorial Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires 1958 [edición original: Problemas, Buenos Aires 1946].
- Ortiz, R. M., *Historia económica de la Argentina 1850–1930*. Raigal, Buenos Aires 1955 (dos tomos).
- Ramallo, C., *Organización de los Ferrocarriles de Estado*. Taller gráfico del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires 1919.
- Ratier, H., *Poblados bonaerenses. Vida y milagros*. Editorial La Colmena, Buenos Aires 2004. *
- Realidad Ferroviaria, “Nómina de empresas de transporte ferroviario en la República Argentina”, *Realidad Ferroviaria*, julio/agosto de 1998.
- Reati, A., *Caminos de hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX*. Editorial Municipal de Rosario/UNR Editora, Rosario 2004.*
- Roccatagliata, J., “Los ferrocarriles argentinos en el desarrollo nacional y la integración territorial”. En AA.VV., *Problemas argentinos y sus soluciones*, Pleamar, Buenos Aires 1975.
- Roccatagliata, J., *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*. Eudeba, Buenos Aires 1987.
- Roccatagliata, J., *Los ferrocarriles ante el siglo XXI*. Editorial de Belgrano, Buenos Aires 1998.*
- Rodríguez Carrasco, Á., “El ferrocarril en la Cuenca del Plata”. En Sanz Fernández, J., (coord.), *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837–1995)*. Ministerio de Fomento, Madrid 2000, págs. 121–168.
- Saavedra Lamas, C., *Los ferrocarriles ante la legislación positiva argentina: con el texto de las leyes comentadas*. L.J. Rosso, Buenos Aires 1918.
- Salerno, E., *Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910–1928)*, Documentos de Trabajo N° 6, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Investigaciones Económicas, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Buenos Aires 2003.
- Scalabrini Ortiz, R., *Política británica en el Río de La Plata*, Editorial Losada–Editorial Sol 90–Clarín La Biblioteca Argentina, Barcelona 2001.
- Scalabrini Ortiz, R., *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*. Reconquista 1946.

- Scalabrini Ortiz, R., *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Lancelot, Buenos Aires 2006.*[hay otra ediciones]
- Schvarzer, J., “Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI”, Documentos de Trabajo, 2, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Investigaciones Económicas, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Buenos Aires 1999.
- Schvarzer, J. y Gómez, T., *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854–1862)*. FCE, Buenos Aires 2006.*
- Schickendantz, E. y Rebuelto, E., *Los ferrocarriles en la Argentina (1857–1910)*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires 1994.
- Seluy, R. y Solito, J., *Informe técnico–estadístico Línea C, Ferrocarril General Belgrano*. Buenos Aires 1994.
- Simons, H., *El ferrocarril a Bolivia*. Buenos Aires 1934.
- Soares, E., *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseñas estadísticas*. Compañía Impresos Argentinos S. A., Buenos Aires 1937.
- Solá, M., *Ferrocarril Trasandino de Salta a Mejillones o Antofagasta*. Tipografía El Cívico, Salta 1906.
- Tomeo, M. del C., “Huaytiquina. Un ferrocarril para rectificar geografías” *Todo es Historia*, n° 66, Buenos Aires, octubre de 1972.
- Torino, A., “Ferrocarril de Salta a Mejillones”. Boletín de Agricultura y Ganadería, República Argentina, Año V, N° 94, octubre de 1905.
- Vías Argentinas, *Apuntes ferroviarios* [boletín], nros. 1, Proyecto UBACyT “Vías Argentinas”, 2004 y 2, primavera de 2005, etc.*
- Veschi, E., “El ferrocarril en la Argentina”, *Realidad Económica* N° 110, Buenos Aires. 1992.
- Wright, W., *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico 1854–1948* [1974]. Emecé, Buenos Aires 1986.
- Zingoni, J. M., *Arquitectura industrial: ferrocarriles y puertos. Bahía Blanca, 1880–1930*. Universidad Nacional del Sur, Buenos Aires 1996.

Trabajos académicos

- Arriondo, E., “Voy en Tren y No en Avión”, ensayo final Pensamiento Social Latinoamericano, 1° cuatrimestre 2006.
- Bonzi, L. y Sabaté, J., “El ferrocarril y la formación de un Estado nacional”, ensayo final Pensamiento Social Latinoamericano, 2° cuatrimestre 2006.

- Chavero, I. y Rosso, D., “La Técnica, El Capital Inglés y Los Ferrocarriles en el Pensamiento Social Argentino”, ensayo final Pensamiento Social Latinoamericano 1º cuatrimestre 2006.
- Díaz, M. y Goicoechea, M. E., “Alberdi, Sarmiento y la Generación del '80. Lazos de ruptura y continuidad con el pensamiento nacionalista de Scalabrini Ortiz”, ensayo final Pensamiento Social Latinoamericano 1º cuatrimestre 2006.

Referencias generales argentinas

- Alberdi, J. B., *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* [1852]. Biblioteca Argentina (publicación mensual de los mejores libros nacionales), Librería La Facultad de Juan Roldán, Buenos Aires 1915.
- Azpiazu, D., Basualdo, E., y Khavisse, M., *El nuevo poder económico. La Argentina en los años 80*. Legasa, Buenos Aires 1986.
- Azpiazu, D., *Las privatizaciones en la Argentina: diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*. Editorial Miño y Dávila/ CIEPP/ Fundación OSDE, Buenos Aires 2003.
- Bialet Massé, J., *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República: presentado al Excmo. Sr. Ministro del Interior Dr. Joaquín V. González* [1904]. Adolfo Grau, Buenos Aires 1904. [Hay varias ediciones contemporáneas]
- Candiotti, E. M., *Argentina 2010: un proyecto de país hacia el bicentenario*. Editorial Universidad Adventista del Plata, La Plata 2002.
- De Ipola, E., *Althousser, el infinito adiós*. Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires 2007.
- Gambini, H., *La primera presidencia de Perón: testimonios y documentos*. CEAL, Buenos Aires 1986.
- Gambini, H., *El primer gobierno peronista*. CEAL, Buenos Aires 1971.
- García Heras, R., *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina 1918–193*. Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires 1985.
- Graham–Yoll, A., *La colonia olvidada. Tres siglos de presencia británica en la Argentina*. Emecé, Buenos Aires 2000.
- Iazzetta, O., *Las privatizaciones en Brasil y Argentina. Una aproximación desde la técnica y la política*. Homo Sapiens, Rosario 1996.
- INDEC, *Los municipios de la provincia de Santa Fe. Estadísticas básicas*. INDEC, Buenos Aires 1997.*
- Luna, F., *Perón y su tiempo, v.1. La Argentina era una fiesta 1946–1949*. Sudamericana, Buenos Aires 1993.

- Martínez Estrada, E., *La cabeza de Goliat*. Editorial Losada—Editorial Sol 90—Clarín La Biblioteca Argentina, Barcelona 2001. [Hay otras ediciones]
- Martínez Estrada, E., *Radiografía de la Pampa*, [1933]. Losada, Buenos Aires 1968.
- Paúl, O., *La Declaración de Ciudad del Pueblo Reynaldo Cullen*. Imprenta Lux S. A., Santa Fe 2001.*
- Peña, M., *Historia del Pueblo Argentino*, vol. I. Ediciones Montevideo, Buenos Aires 2005.
- Pozzi, P. y Schneider, A., “Crisis y recomposición de la clase obrera argentina (1982–1992)”, en Campione, D., *La clase obrera, de Alfonsín a Menem*. CEAL, Buenos Aires 1994, págs. 35–81.
- Puiggrós, R., *La democracia fraudulenta. Historia crítica de los Partidos Políticos Argentinos*, vol. 4. Editorial Jorge Álvarez, Buenos Aires 1968.
- Puiggrós, R., *El yrigoyenismo. Historia crítica de los Partidos Políticos Argentinos*, vol. 2. Editorial Jorge Álvarez, Buenos Aires 1965.
- Regalsky, A. M., *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860–1914)*. CEAL, Buenos Aires 1986.*
- Secretaría de Transporte, *Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina*. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires 1993.
- Seoane, M., *El saqueo de la Argentina*. Sudamericana, Buenos Aires 2003.*
- Siegrist de Gentile, N. y Martín, M.H., *Geopolítica, Ciencia y Técnica a través de la Campaña del Desierto*, ensayo premiado por la Secretaría de Estado de Ciencia y Tecnología de 1979, en su “Concurso Homenaje Centenario de la Campaña del Desierto”. EUDEBA, Buenos Aires 1981.
- Svampa, M. (ed.), *Desde Abajo. Política. La transformación de las identidades sociales*. Biblos—UNGS, Buenos Aires 2000.
- Teubal, M. y Rodríguez, J., “Neoliberalismo y Crisis Agraria”, en Giarraca, N. (comp.), *La protesta social en la Argentina*. Alianza, Buenos Aires 2001.
- Werckenthien, C., *Entre sendas, postas y carruajes. Los comienzos del transporte en la Argentina*. Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, Secretaría de Cultura, Presidencia de la Nación, Buenos Aires 1999.
- Zavala, J. O., *Racionalización para el desarrollo*. Depalma, Buenos Aires 1963.

Ferrocarriles en otros países

- Alliende, M. P., *Historia del ferrocarril en Chile*. Pehuén, Santiago 1997.
- Clarke, T. C., *The american railway; its construction, development, management, and appliances. With an introduction by Thomas M. Cooley*. Charles Scribner's, New York 1889.

- Coatsworth, J. D., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. SEP, México 1976.
- Fernández, J., (coord.), *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica*. Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones, Madrid 1998.
- Gesualdo, V., “Primitivos ferrocarriles en América”, en *Historia* n° 54, Buenos Aires, junio–agosto de 1994, págs. 38–66.
- Gómez Mendoza, A., *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855–1913: Un enfoque de nueva historia económica*. Alianza, Madrid 1982.
- Lanas, C. C., *Ferrocarril trasandino caldera a Tinogasta: desde la estación de Puquios del ferrocarril de caldera a Copiapó hasta la frontera con la República Argentina*, Imprenta Santiago, Santiago 1912.
- Lacoste, P., *El ferrocarril trasandino 1872–1984. Un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América*. Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile 2000.
- Thomson, I., “Los ferrocarriles del Capricornio Andino”, en *Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4*, Santiago 2000.
- Thomson, I. *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*. Banco Interamericano de Desarrollo–INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe), Buenos Aires 1997.

Otras referencias generales

- Anderson, B., *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. FCE, México 1993.
- Baricco, A., *Tierras de cristal*. Anagrama, Barcelona 1998
- Benjamin, W., *Sobre el concepto de Historia. Tesis y Fragmentos*. Editorial Piedras de Papel, Buenos Aires 2007.
- Berger, J., “Hablo de los excluidos, los desechos del sistema”. Entrevista Revista Ñ, sábado 11/12/2004.
- Bourdieu, P., *La miseria del mundo*. FCE, Buenos Aires 2000.
- Candau, J., *Memoria e identidad*. Ediciones del Sol, Buenos Aires 2001
- Candau, J., *Antropología de la memoria*. Nueva Visión, Buenos Aires 2002
- Headrick, D., *Los instrumentos del Imperio (Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX)*. Alianza, Madrid 1989.
- Lenin, V.I., *El imperialismo etapa superior del capitalismo*. Editorial Polémica, Buenos Aires 1974
- Sennett, R., *La corrosión del carácter*. Anagrama, Barcelona 2000.

León Rozitchner

Horacio González

Jaime Sorin

Cecilia Aramendy

Nuria Bril

Eduardo Raíces

Matias Rodeiro

María Pía López

Equipo PARV-BA: (Ayuso, Jiménez, Sessano y Telias)

Christian Ferrer

Norberto Alfredo Cinat

Florencia Schkolnik

María Ester Leiva Dosso

Graciela M. Viñuales

Marta B. Silva

Susana Costamagna

Talleres Ferroviarios Taji Viejo: Miguel Ángel Herrera

Asamblea Popular de Liniers

Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón

Ferrowhite: (Díaz, Miravalles, Testoni)

Agrupación Boleto Tipo Edmondson

Grupo La Grieta

Mo. Na. Re. FA.: Juan Carlos Cena

OPERATIVO CONTROL
RETIRO TIGRE J. L. S. REZ
B. MITRE C. DEL SEÑOR ZARATE
CANJE QUINCENAL Y
MENSUAL FERROVIARIO
VUELTA 5 / 4 / 89 IDA

P. CONSTITUCION
SAN ANTONIO (OESTE)
Precio \$ 520.00
Válido para la fecha solamente

F. C. GENERAL ROCA
PRIMER CLASE
TREN EXPRESO A VAPOR
P. CONSTITUCION (Serie 8)
MAR DEL PLATA
Válido para la fecha solamente
Precio \$ 277.00

F. N. Sarmiento 1a. CLASE
MORERO FLORES
Válido hasta el
último tren del
primer día hábil
siguiente a la fe-
cha de estación.
Sin Equipaje

F. A. LINEA ROCA
CAMA
SERVICIO GOBIERNO
ZAPALA
PLAZA CONSTITUCION
Válido para la fecha \$ 00

Región Sudoeste - Línea Roca
CLASE UNICA
ALTAMIRANO
SEVIGNÉ
Válido para la fecha solamente
Precio \$ 4,30

ISBN 987158316-B
TUCUMAN (2)
MAR DEL PLATA
9871583164

F. N. S. SARMIENTO
Flores (Noche)
ONCE