

Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE)

VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica

Montevideo, Uruguay, 2,3 y 4 de diciembre de 2015

“Transporte e industria ferroviaria en el noroeste bonaerense: el caso de los Talleres Ferroviarios de Junín (BA) entre 1886 y 1993”.

Simposio: Transportes e serviços nos mercados regionais e nacionais na América Latina (séculos XIX e XX)

José María Banfi

Facultad de Ciencias Económicas-UBA

Palabras claves: talleres ferroviarios-transporte-producción-transformación urbana-trabajo

Resumen

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Junín, en el noroeste de la provincia de Buenos Aires, como parte de la expansión de la red ferroviaria en la Argentina, significó un notable cambio para la ciudad y la región. La particularidad en este caso es que se dieron de forma casi simultánea la llegada de dos tendidos correspondientes a líneas diferentes: la del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) que desde Mercedes en la provincia de Buenos Aires iría hasta la provincia de Mendoza; y el ramal San Nicolás Junín del Ferrocarril Oeste (FCO), luego Central Argentino.

Pero lo que realmente significó una bisagra en la historia de la ciudad fue la instalación casi inmediata de los talleres ferroviarios de la línea BAP en 1886 para la reparación del material rodante, que con el tiempo alcanzarían importantísimas dimensiones e impactaría en la transformación demográfica, económica, social y urbana de la ciudad de Junín. De la misma manera pero en el sentido inverso, el cierre de los Talleres Ferroviarios en 1993 produjo un profundo impacto en la sociedad juninense.

El presente trabajo es una primera aproximación y tiene como objetivos, explorar acerca de los orígenes de la instalación de los talleres ferroviarios en la ciudad, la organización de las tareas que en él se desarrollaban y las prestaciones técnicas que los Talleres aportaban a la línea. Al mismo tiempo, analizar algunos aspectos del impacto demográfico, económico y social que muestra la ciudad a partir de la impresionante demanda laboral de los Talleres y la consecuente transformación urbana de la misma.

Además de documentos, registros y publicaciones especializadas de la época, utilizaremos para el presente estudio testimonios orales de protagonistas.

1- Introducción

La asunción del presidente Menem en 1989 generó gran expectativa en amplios sectores de la población argentina, que tenía muy presente todavía el recuerdo de la hiperinflación y la violencia social que se había desatado con ella. Sin embargo, muy pronto el nuevo presidente abandonó rápidamente las promesas iniciales de revolución productiva y salarizado para dar paso a un programa económico de corte netamente neoliberal.

Aquel Estado interventor y empresario de décadas anteriores, había comenzado a desmoronarse, pero sería a principios de los años '90 cuando se le asestara el golpe definitivo. Como sostiene Cavarozzi:

“el Estado se derrumbó hacia 1981-82 y asimismo, se achicó a partir de 1990-91 en adelante; tanto el derrumbe como el achicamiento han cambiado la trama de la sociedad argentina [...] se ha desplegado una matriz societal alternativa a la que se puede definir preliminarmente como sociedad de mercado [...] el proceso de expansión de la sociedad de mercado se ha caracterizado por la desorganización y desarticulación de los comportamientos económicos, políticos y culturales estructurados en torno al Estado en el siglo previo, especialmente a partir de 1930 [...] el rasgo dominante de la matriz societal previa (estadocéntrica) fue la incorporación de las masas a las distintas arenas sociales y la integración [...] las dos características centrales de la MEC (matriz estadocéntrica) fueron la regulación política de los mercados y la expansión de los niveles de participación política”. (Cavarozzi 1997: 96-97)

Se operó entonces de manera brutal, lo que el mismo autor llama la transición del Estado al mercado, desarticulando los mecanismos de participación ciudadana y poniendo al Estado como responsable de todos los males que aquejaban a los ciudadanos. Bajo esta lógica, la prestación de los servicios públicos (muy deficientes por cierto) debían dejar de estar en manos del Estado nacional para ser prestados por la eficiencia del mercado, es decir por los capitales privados que se sentarían a la mesa para presenciar y tomar parte activa en el descuartizamiento estatal.

A poco de asumir, Menem logró la sanción de dos leyes fundamentales que fueron la piedra angular de su política económica y que explican en gran medida la magnitud y el impacto de la transformación del Estado, la sociedad, la economía y la cultura de nuestro país:

- Ley de Reforma del Estado (23696/89), que permitió la privatización de las empresas de servicios públicos, la reforma administrativa del Estado Nacional y la venta de los inmuebles estatales entre otras cuestiones.

- Ley de Emergencia Económica (23697/89), que permitió la eliminación de los subsidios y subvenciones, la eliminación del Compre Nacional, la Reforma de la Carta Orgánica del BCRA y la compensación de deudas entre particulares y el Estado entre otras.

Estas normas legales permitieron iniciar el proceso de privatizaciones de empresas al sector privado nacional y extranjero muchas veces asociados.

Así se transfirieron los activos de YPF entre 1992 y 1993 (la participación remanente del Estado fue vendida a Repsol en 1999), Aerolíneas Argentinas (1990), SOMISA (1992), SEGBA (1992), Central Hidroeléctrica el Chocón (1993), Fabricaciones Militares (1994), TANDANOR (1991), ramales ferroviarios y multitud de otras empresas como canales de televisión, centrales eléctricas, etc.

La sanción de estas leyes aparecía como la solución a los recurrentes problemas de déficit fiscal (atribuido en gran medida al déficit de las empresas de servicios públicos en manos del Estado nacional) que, junto con otras medidas, pondrían a la Argentina en la senda del crecimiento económico y el desarrollo social. Lo que tíbiamente se anunció durante la última etapa del gobierno de Alfonsín para tratar de salir del atolladero del déficit fiscal, y que en gran medida no pasó de las oficinas del gobierno o no consiguieron aprobación parlamentaria, Menem lo hacía de manera brutal a partir del marco legal aprobado por el Congreso. Sería la “cirugía mayor sin anestesia” según la expresión del propio presidente por aquellos días.

Lo que el gobierno de Juan D. Perón (1946-1955) había presentado como el comienzo de la independencia económica, a partir de la nacionalización de empresas en manos de capitales extranjeros, y muy especialmente los ferrocarriles hasta entonces mayoritariamente británicos, otro gobierno justicialista tomaba el camino inverso y lo presentaba ahora como la imperiosa necesidad de volver a poner a la Argentina en la senda del crecimiento económico. Quienes criticaban estas medidas, “se habían quedado en el `45”.

Ese proceso de achicamiento del Estado, presentado bajo el eufemismo de Reformas Estructurales, incluía el cierre de los Talleres Ferroviarios de Junín, la fuente de trabajo más importante durante la historia de la ciudad, y el factor de crecimiento y transformación de la sociedad juninense. Se ponía fin así a más de un siglo de desarrollo ferroviario en la ciudad, y se aplicaba un golpe letal a esa misma sociedad: en el imaginario colectivo, “los Talleres” eran

un gran orgullo de la ciudad y un símbolo que había acompañado el desarrollo demográfico, económico y urbano de la ciudad. Ser ferroviario era pertenecer a una comunidad vinculada a épocas doradas de la sociedad argentina, aunque en los años previos al proceso de “reestructuración del sistema ferroviario nacional” claramente la situación se había degradado notablemente.

2- La llegada del Ferrocarril a Junín: el Buenos Aires al Pacífico (BAP) y el Ferrocarril Oeste (FCO)

La llegada del FFCC a Junín estuvo enmarcada dentro del proceso de expansión de la red ferroviaria argentina, que entre 1870 y 1914 logra establecer gran parte del sistema en lo que algunos llaman una verdadera “fiebre ferroviaria”. En el contexto de la conformación de la economía primaria exportadora, el factor productivo capital aparecía como componente esencial y en ese caso, *“...la gran mayoría de las inversiones provenía de Gran Bretaña, que conservaría por varias décadas ese papel predominante en el conjunto de las inversiones extranjeras en la Argentina. Así como compraron los primeros bonos del Estado, los ingleses también iban a invertir su capital en las vías de transporte que la producción necesitaba para poder comercializarse y exportarse: los ferrocarriles”*. (Rocchi, 2000:25).

Esa “fiebre” bien puede ser ejemplificada con la situación que se presenta en Junín, a partir de la llegada del ferrocarril desde dos líneas distintas que confluyen en la ciudad casi en forma simultánea: la línea Buenos Aires al Pacífico (en adelante BAP) que partiendo desde Mercedes (Buenos Aires) llegaría hasta Villa Mercedes (San Luis), y el ramal San Nicolás- Junín del Ferrocarril Oeste (en adelante FCO).

Las acciones concretas para la extensión del ferrocarril que finalmente llegará a Junín comienzan a esbozarse a partir de la sanción de la Ley Nº 583 de 1872 que autorizaba al Poder Ejecutivo a contratar la construcción y explotación de cinco líneas férreas, según el siguiente detalle:

- 1- De la ciudad de Buenos Aires hasta San Juan pasando por Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza.
- 2- De Mendoza o San Juan en dirección a Felipe de los Andes (Chile).
- 3- De Totoralejos, sobre la vía férrea de Córdoba a Tucumán, a la ciudad de San Juan, pasando por Chumbica o Punta del Negro, la ciudad de La Rioja y Los Marayes, ligándola por un ramal a la ciudad de Catamarca.

- 4- De Tucumán a Jujuy ligándola con la ciudad de Salta.
- 5- Del pueblo de Mercedes a la localidad de Córdoba¹

Varias propuestas fueron presentadas para la construcción de las líneas contenidas en la ley referida. Entre ellas, la presentada por los hermanos Juan y Mateo Clark, empresarios chileno/británicos a los que les fueron otorgadas dos líneas: la primera mencionada en el punto 1 desde Buenos Aires hasta San Juan, pasando por Rojas o Junín, Mercedes y Mendoza; la otra desde la ciudad de Mendoza o San Juan en dirección a Felipe de los Andes. Si bien el contrato con los concesionarios se había firmado hacia 1874, la tarea más ardua sería la de conseguir financiamiento para hacer frente a la obra. Por esta razón, hacia 1881 los hermanos Clark desisten de la construcción de la línea comprendida entre las ciudades de Villa Mercedes de San Luis y las de Mendoza o San Juan. Las obras tomarán un ritmo aceptable a partir de la formación de la “Compañía del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico”² en octubre de 1882 radicada en Londres. Será esta compañía quien adquiera parte del contrato que Juan Clark había firmado con el gobierno argentino. Es así que a partir de ese momento, las obras toman un ritmo más acelerado y prueba de ello es la inmediata compra de tierras en la localidad de Junín para el tendido de rieles de la línea BAP. Según consta en los protocolos, las primeras adquisiciones de tierras datan del 29 noviembre de 1883 y se sucedieron a un ritmo muy acelerado hasta 1887³. En estas adquisiciones se incluían los terrenos para el trazado de la vía y estación así como para algunas instalaciones de mantenimiento y otras tareas vinculadas con la actividad que incluían reparaciones de material rodante. Pero todavía no estaba en los planes de la empresa la ampliación de las instalaciones que llevaría a la creación de los grandes Talleres Ferroviarios que transformarían la ciudad.

Así las cosas, los rieles del BAP llegan a Junín el 11 de mayo de 1884 y dos días más tarde lo hace la primera locomotora aunque el servicio diario se anunciará casi un año después. En la edición del 1º de febrero de 1885, el diario “El Oeste” de Mercedes refería que “...*La Empresa del Ferrocarril al Pacífico ha resuelto que desde el 3 del corriente se entregue al servicio diario los trenes de esta ciudad al floreciente pueblo de Junín. Esta medida será de grandes resultados para aquella población*”.⁴

¹ Ley 583/1872

² Buenos Aires & Pacific Railway (BAP) según su nombre original.

³ Registro de Protocolos en el Archivo del Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, Delegación Junín.

⁴ Citado por Petraglia, Pablo (2012) “El Chalet de Mr. York”. Edit. UNNOBA, La Plata.

En forma paralela a la extensión del BAP hasta Junín, el FCO estaba construyendo el ramal que conectaría el puerto de San Nicolás con Pergamino y a ésta con Junín. En enero de 1885 se inaugura el ramal Pergamino- Junín del FCO, por entonces en manos de la provincia de Buenos Aires. La vida de este ramal será relativamente corta, pues “... en 1889 el FCO fue vendido a la empresa inglesa “The Buenos Aires Western Railway” que a su vez se desprendió de los ramales Luján a Pergamino y San Nicolás Junín al Ferrocarril Central Argentino”⁵. Finalmente, años más tarde, *“oficialmente se anuncia que a contar desde el 1º de marzo de 1938 quedará clausurada la Estación del Ferrocarril Central Argentino de Junín, desde cuya fecha y de acuerdo con convenios establecidos previamente, los trenes de dicha empresa entrarán y saldrán en lo futuro, de la estación Junín del BAP, que en adelante hará el servicio de pasajeros, encomienda, carga, etc.”*.⁶

Como en buena parte de otras zonas donde llegaba el ferrocarril, el noroeste de la provincia de Buenos Aires comenzaría a incorporarse como una zona productora de cereales para la exportación. A diferencia de lugares donde la llegada de los rieles captaba la producción de lana para su comercialización, la extensión de las vías hasta la ciudad de Junín y más allá se inscribían en el proceso de expansión de la frontera productiva. De hecho, hasta poco tiempo antes de la llegada del ferrocarril en 1884 se habían registrado los últimos malones que asolaron el pueblo.⁷

Pero más que la llegada de los rieles del ferrocarril, lo que verdaderamente impactaría y modificaría para siempre la fisonomía de la ciudad de Junín sería la puesta en marcha de los Talleres Ferroviarios de la empresa BAP a partir de 1886. Este acontecimiento significará una verdadera bisagra en la historia de la ciudad. Parte de ello trataremos de reflejar en las páginas que siguen.

3- Los Talleres Ferroviarios

A pesar de la importancia que han tenido los distintos talleres ferroviarios de las diferentes líneas que atravesaron el territorio argentino, la producción historiográfica sobre ellos no ha tomado la misma dimensión. Hay mucho y muy bueno sobre la extensión de los ferrocarriles

⁵ Pompei, Ana Laura (2011) “Historia de los Talleres Ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994). Tesis de licenciatura, UNNOBA, inédito.

⁶ Dimarco, Roberto Carlos (1984) “El ferrocarril en Junín”. Municipalidad de Junín, mimeo.

⁷ Según Franco y otros (1998) el último malón se registró en el año 1876 cuando el pueblo era apenas un puesto militar compuesto por un puñado de casas, algunos ranchos, el cuartel y la escuela.

en Argentina, pero mucho menos sobre los grandes talleres de reparación de material ferroviario que se convirtieron en verdaderas industrias metalmeccánicas⁸. Y esta falta de atención no es solo patrimonio de la historiografía criolla, también en Europa y refiriéndose a las instalaciones ferroviarias, José Luis Lalana Soto sostiene:

“La misma falta de interés se refleja en la gran producción teórica sobre el ferrocarril, los cursos y tratados que, salvo contadas excepciones, apenas dedican unos párrafos a estas instalaciones... Preguntas esenciales como ¿por qué son necesarios?, ¿por qué todas las compañías cuentan con talleres importantes, pero no suelen construir su material?, ¿cuáles son los criterios de localización?, ¿cómo se organizan?, y un largo etcétera no encuentran respuesta. No existen trabajos generales sobre este tipo de instalaciones en Europa... sin embargo... hay que destacar una excepción al panorama general de desinterés: los grandes talleres ferroviarios del Reino Unido. Son numerosos los libros sobre talleres británicos, de los que se conserva abundante documentación y material gráfico” (Lalana Soto, 2007:73).

No es nuestra intención abordar aquí las razones que explican esta falta de producción historiográfica, pero podemos mencionar dos dificultades con que nos encontramos a la hora de definir nuestro objeto de estudio: la complejidad del fenómeno, por sus múltiples implicancias (productivas, laborales, tecnológicas, demográficas, urbanas, etc.) y por otro lado, la escasez documental. Como el mismo Lalana Soto reconoce, *“De establecimientos que, por su propia naturaleza, han generado montañas de papel apenas queda hoy documentación, hasta el punto de que puede llegar a resultar muy difícil la simple datación de los diferentes edificios o secciones que los componen, sin hablar ya de los datos económicos (plantilla, producción, inversiones o gastos)” (Lalana Soto, 2007:72)*

En el caso que nos ocupa, la situación es muy parecida. De la enorme cantidad de documentos con que se contaba en el Departamento de Mecánica con asiento en Junín, del cual dependían los Talleres Ferroviarios de Junín, muy poco ha quedado en los archivos locales y mucho es lo que ha sido trasladado sin destino certero.

Una de las primeras cuestiones relacionadas con el tema talleres ferroviarios es definir con más precisión de qué se trata, pues el concepto “talleres” aparece como demasiado ambiguo pues es muy amplia la cantidad de lugares con tal denominación y muchas veces se confunden lugares donde se desarrollan actividades menores de mantenimiento o incluso depósitos de

⁸ Merecen destacarse los trabajos de Blanco (2008 y 2010) sobre los Talleres de Tafí Viejo, Palermo (2011).

locomotoras con talleres ferroviarios. En el caso de Junín, nos referimos a ellos como grandes Talleres donde se realizaban grandes reparaciones de material de tracción y material remolcado (es decir coches de pasajeros y vagones de carga) y al mismo tiempo, establecimiento donde se fabricaban piezas.⁹ Y es que estas instalaciones nada tenían que envidiar a las instalaciones fabriles, tanto desde su infraestructura como a las actividades que allí se desarrollaban. Como sostiene María Beatriz Blanco:

“Los talleres ferroviarios surgieron como un lugar de reparación y conservación de locomotoras y vagones. Cuando éstos se encuentran bien reparados y en buen funcionamiento la circulación es más segura, el desgaste del material rodante es menor, se reducen o anulan los accidentes y se economizan en gran medida los gastos de explotación. En caso contrario la cancelación de trenes se haría más frecuente, las cargas se demorarían y la estructura organizativa se convertiría en un caos. Seguridad y economía son dos componentes fundamentales para el buen desempeño de un servicio de transporte”. (Blanco, 2008:5).

Fue en la ciudad de Junín, al noroeste de la provincia de Buenos Aires y a 250 km de la ciudad capital, donde se instalaron los Talleres Ferroviarios más importantes de la línea BAP (luego de la nacionalización, Ferrocarril General San Martín) en 1886, al mismo tiempo que comenzaron a circular los servicios regulares de carga y pasajeros.

4- Los Talleres Ferroviarios Junín de la línea Buenos Aires al Pacífico

Oficialmente los talleres en Junín fueron inaugurados el 30 de octubre de 1886, apenas unos meses después de que comenzaran a circular regularmente los servicios entre la ciudad de Mercedes y Junín. Uno de los interrogantes que se plantean a la hora de estudiar los grandes talleres, es cuál fue el criterio para su localización. En el caso que nos ocupa, la ciudad de Junín no parecía tener por aquellos años ventajas comparativas con otras localidades cercanas en la enrielladura del BAP. Esta es una pregunta que no se ha respondido para el caso de Junín y que tampoco nosotros hemos podido hallar, por el momento, explicaciones satisfactorias.¹⁰ De la

⁹ Por mencionar solo una de esas piezas, hacemos referencia a las zapatas de freno fabricadas con material de fundición de hierro.

¹⁰ Para dar cuenta de la instalación de los Talleres en Junín, se han vertido distintas explicaciones como la calidad del agua, la calidad de la tierra para la construcción de moldes matrices para la fabricación de piezas, etc. Una explicación tal vez más aproximada tiene que ver con cuestiones técnicas relacionada con la autonomía de las locomotoras a vapor que partiendo de Buenos Aires, luego de aproximadamente 250 km deben someterse a un primer mantenimiento. Esta última explicación ha sido

lectura de las actas de diferentes Asambleas Ordinarias de Accionistas de la empresa, así como de las memorias de 1883, 1884 y 1885 no se desprende ninguna explicación sobre el particular. Recién en la última fecha mencionada, se hace referencia a que se está avanzando con la construcción de los Talleres Junín. (Petraglia, 2012:16). Ya en referencias posteriores (1887) se da cuenta que la empresa constructora ha culminado sus trabajos en los Talleres Junín. En el caso de los Talleres de Tafí Viejo en Tucumán, Blanco refiere que las tierras para su instalación fueron donadas por particulares en una gran porción, y que el resto fue adquirido por el Estado Nacional. No es este el caso de los Talleres Junín, pues según hemos podido comprobar, las tierras para el trazado de la línea así como para el asentamiento de las primeras instalaciones (oficinas de jefatura, taller, cobrería, tornería y depósito) fueron adquiridas por Juan Clark entre 1883 y 1887.¹¹ No obstante, no serían esas las dimensiones finales de las instalaciones de los talleres ferroviarios, pues hacia 1902 se vuelven a comprar terrenos para su ampliación, esta vez ya directamente por cuenta de la compañía Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico¹². Esto permitió la ampliación de las instalaciones existentes y la incorporación de nuevas tareas que modelarían el perfil definitivo de los Talleres Junín. Según el relevamiento realizado por la Municipalidad de Junín (ya en época en donde los talleres aparecían como un gigante ocioso), se pudo reconstruir la genealogía de la ampliación: en 1890 se construyeron 5 edificios destinados a oficina de jefatura, taller, cobrería, tornería y depósito; en 1900 se edificó la estación del ferrocarril, junto a una vivienda y un distrito vía centro desarrollo; en 1904 se construye el edificio del Distrito Abastecimiento Junín, con sus secciones Primera y Cuarta y la sección Vulcanización de Talleres; pero fue entre 1906 y 1908 donde se levantan las construcciones de edificios que permiten un extraordinario crecimiento de la infraestructura. En esa fecha se erigieron galpones destinados a herrería, carpintería, pinturería y tapicería, electricidad de coches, tornería de bogies y chapas, material eléctrico, un depósito, un depósito de locomotoras, un refrigerador, la usina con su chimenea, un almacén local, cabinas de señales, playa de cargas, una vivienda dentro del predio, y la vivienda del jefe de los talleres, así como la oficina del Departamento de Mecánica en las inmediaciones del mismo. Así, para 1917 en los talleres ferroviarios de Junín no solo se realizaban tareas de reparación y ajuste, sino que además se construían vagones y coches salón y se realizaban allí todos trabajos de mecánica, carpintería, herrería, pinturería y tapicería que fueran necesarios (Franco y otros, 1998).

proporcionada al autor del trabajo por el Sr. Italo Marone, ferroviario desde 1950 y Jefe del Departamento Mecánica de la línea San Martín entre 1990 y 1991.

¹¹ Según el Registro de Protocolos del Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, Delegación Junín.

¹² Protocolos del año 1902, Escribano Segovia. Fs. 128-133 y 133-134.

En las imágenes¹³ que se muestran a continuación, puede apreciarse la ampliación edilicia de los Talleres Ferroviarios de Junín:



Fig. 1: Los Talleres Ferroviarios de Junín en 1890.

En la siguiente imagen, tomada desde una perspectiva similar, puede apreciarse el crecimiento de la infraestructura a partir de la compra de terrenos que permiten la ampliación y complejización de las actividades del Taller.



Fig. 2: Los Talleres Ferroviario de Junín hacia 1910.

¹³ Las imágenes 1 y 2 son tomadas de Petraglia, P. (2012)



Fig. 3: La ampliación de los Talleres Junín hacia 1910 (Fuente: Archivo Histórico de Junín)

4.1- Infraestructura ¹⁴

Una de las cuestiones más notables y que llama la atención de los Talleres Junín es su enorme superficie. Mucho más teniendo en cuenta que, para los tiempos actuales, esa superficie ha quedado como una barrera física que divide en dos partes la ciudad: “de este lado y del otro de los Talleres”, según la expresión gráfica de los propios juninenses.

La superficie total ocupada por los Talleres Junín alcanzó las 28.9 has (289.000 m²). Su superficie cubierta era de 66.836,85 m², que se distribuyen de la siguiente manera:

- Reparación de coches	14.026,83 m ²
- Reparación Coches Motores	11.059,28 m ²
- Reparación y Fabricación	20.427,87 m ²
- Mantenimiento Servicios Auxiliares	21.257,87 m ²

La superficie de trabajo a cielo abierto comprendía un área de 20.300 m², surcados por una extensa red de vías cuya longitud alcanza los 29.300 mts. Esto le permitía al Taller los movimientos adecuados de vehículos que se someten a reparación en las distintas secciones

¹⁴ Información extraída de la publicación del Departamento de Mecánica, Línea Gral San Martín para el período 1971-1980.

del Taller. Estas dimensiones ubicaban al Taller Junín como el más importante de la línea, por sobre los de Alianza (localizados en Santos Lugares) y los de Mendoza. En la tabla que se presenta en el Anexo 1, puede apreciarse la información comparativa con otros talleres de las restantes líneas de trocha ancha hacia 1969. Tomando variables como superficie total, superficie cubierta y dotación de personal, Talleres Junín su ubica como el lugar más importante de reparaciones de material ferroviario.

4.2- Dependencia funcional y organización

Los Talleres Junín fueron una dependencia del Departamento de Mecánica de la línea BAP. Es muy común que cuando se habla del ferrocarril en Junín se haga referencia a los Talleres, pero se ignora que en Junín también estaba asentada la Jefatura del Departamento Mecánica de toda la línea, es decir que no solo dependían de aquel departamento los Talleres Junín sino también los de Alianza y los de Mendoza. De acuerdo al testimonio de Ítalo Marone,

“Junín fue un verdadero polo ferroviario pues no solo se contaba con los Talleres de reparación sino que además la ciudad era asiento de los Departamentos de Mecánica y de Control de Calidad de toda la línea. Por esto, Junín tuvo el privilegio, por llamarlo de alguna manera, de contar con dos Departamentos de los ocho que tenía la línea, todos los demás estaban en Buenos Aires. El Departamento de Control de Calidad funcionó entre los años 1968 y 1978 y estuvo a cargo del Ing. José Calcagni, también de Junín”¹⁵.

En el Departamento de Mecánica se planificaban las acciones que se decidían en conjunto con la Gerencia de la Línea y que serían ejecutadas en los Talleres Junín (En los Anexos 2 y 3 se presentan los organigramas de la Línea Gral San Martín y el de los Talleres ferroviarios de Junín).

Un punto que merece destacarse es la situación que se plantea luego de la nacionalización de los ferrocarriles ingleses y la toma de posesión por el Estado Argentino a partir de 1948. Contrariamente a lo que podría suponerse, tanto en el Departamento de Mecánica como en la Jefatura de los Talleres Junín lo que se advierte es continuidad y no cambio, no solo de los responsables sino también de las formas de trabajo. En este sentido, Ítalo Marone sostiene que

¹⁵ Entrevista realizada a Ítalo Marone, Director del Departamento de Mecánica entre 1990 y 1991. Testimonio recogido por el autor el 22/10/2015.

“la nacionalización no implicó un cambio de golpe, continuaron los mismos jefes tanto del Departamento como de los Talleres. En el caso del Departamento de Mecánica, el Jefe era Enrique Jorge Beckwith entre 1945 y 1949, y luego lo sucede Norman Leslie Baillie desde 1949 hasta 1953, ambos eran ingleses. En el caso de los Talleres, el jefe era Patricio José Murphy que era argentino. Esto demuestra que el cambio no fue abrupto, por lo menos durante los primeros años; lo que sí cambió mucho fue la incidencia de los sindicatos en la toma de las decisiones para la toma de personal, ahí sí el cambio fue notable”¹⁶.

La información que aporta Marone coincide con la lista que se pudo reconstruir sobre los nombres de los jefes del Departamento de Mecánica entre 1885, fecha de instalación del mismo y 1993, fecha de cierre del Departamento y los Talleres Junín.

Si bien hay algunas pequeñas diferencias según algunas fuentes de información debido a imprecisiones, ello no cambia sustancialmente lo que se presenta a continuación. Los Ingenieros Jefes Mecánicos de la empresa BAP (luego línea San Martín) con el cargo de Jefe del Departamento de Mecánica fueron los siguientes:¹⁷

- 1885 - 1916 Francis Colin York
- 1917 - 1927 Francis Frederic Bennett
- 1927 – 1945 Rupert Ernest Kimberley
- 1945 – 1949 Enrique Jorge Beckwith
- 1949 – 1953 Norman Leslie Baillie
- 1954 – 1954 Roberto Francisco Carrió
- 1955 – 1960 Ing. Bernardo Schwartz
- 1960 – 1966 Ing. Sebastián Emilio Roqués
- 1966 – 1970 Ing. Alberto Faustino Young
- 1970 – 1977 Federico Dobson Taylor
- 1978 - 1989 Diego Oscar González
- 1989 – 1990 Ing. Roberto Antonio Nadín
- 1990 – 1991 Italo Marone
- 1991 – 1993 Juan Ángel Dall’Occhio

Por otro lado, y de acuerdo a la información presentada más arriba, los Talleres Junín eran una dependencia del Departamento de Mecánica con asiento en la misma ciudad.

¹⁶ Ídem.

¹⁷ Tomado de Petraglia, Pablo, op cit.

Era frecuente que el Jefe del Departamento fuera también el Jefe de los Talleres (este es el caso de Francis Colin York), o que el Jefe de Talleres pasara a ser el Jefe del Departamento de Mecánica. Esto ocurrió durante la administración inglesa del BAP, pero también se advierte, según el listado de más abajo, hacia el final de la etapa de los Talleres (es el caso de Juan Ángel Dall' Occhio).

Los jefes de Talleres Junín fueron:

- 1908 - 1927 Robert Allen
- 1915 - 1927 Francis Frederic Bennett
- 1928 – 1935 Enrique Jorge Beckwith
- 1936 - 1939 Andrew Hynde Black
- 1940 - 1950 Patricio José Murphy
- 1951 – 1952 Nicolás Yorio
- 1953 – 1954 Ing. Bernardo Schwartz
- 1954 – 1968 Carlos Rafael Caruso
- 1966 – 1972 Ing. Roberto Straface
- 1968 Ing. Oreste Antonio Cosentino
- 1969 – 1970 Pedro Ignacio Mendiburu
- 1969 – 1970 Ing. Ariel Ernesto Miranda
- 1969 – 1970 Ralph Jackson
- 1970 – 1980 Nicolás Antonio Marotta
- 1981 - 1985 Pedro Ignacio Mendiburu
- 1985 – 1988 Eridé Luis Rinaldi
- 1988 - 1991 Juan Ángel Dall' Occhio
- 1992 – 1993 Osmar Seta

4.3- Los Talleres Junín, el empleo y el crecimiento demográfico y urbano de la ciudad

Puede sostenerse, sin que la afirmación resulte temeraria, que el crecimiento demográfico de la ciudad de Junín estuvo íntimamente vinculado a la expansión de la actividad ferroviaria. Según el Censo General de la Provincia de Buenos Aires de 1881, la población del partido de Junín era de 4429 habitantes. Nótese que para esa fecha todavía no había llegado el ferrocarril ni se habían instalado los Talleres. Para 1895, en ocasión de la realización del segundo Censo Nacional de Población en la Argentina, la población del partido era de 12474 habitantes. El

crecimiento anual en el período intercensal 1881/1895 fue entonces de 12,97%, un dato excepcional que no volvió a presentarse en el futuro. La razón del crecimiento se debió, según sostiene Bianco (1996), a los elevados valores de la inmigración internacional ya que mientras en 1881 los extranjeros representaban el 13% de la población, en 1895 eran ya el 36% de la misma. Este es un dato que se puede corroborar a partir de la información existente en el Archivo Histórico Municipal de Junín, la gran cantidad de extranjeros que formaban parte de la plantilla de los Talleres en los primeros años de su instalación. Desde 1886 y hasta 1930, coincidente con el masivo flujo de inmigrantes, italianos y españoles representan las nacionalidades más importantes después de los argentinos.

Lo que sucedió entre un censo y otro fue la llegada del ferrocarril, la puesta en producción de la tierra pero, sobre todo, la inauguración de los Talleres Ferroviarios en Junín. En 1886 se inauguran los Talleres con apenas 9 operarios para pasar en 1891 a 441. Ya en 1896 los trabajadores de Talleres son 881, en 1901 eran 996 y para los años 1906 y 1911, fecha en la que se habían comprado los terrenos para la ampliación y la construcción de nuevas dependencias, los operarios eran 1607 y 2668 respectivamente. El número de trabajadores va creciendo hasta alcanzar su máximo en el año 1926 con 3473 trabajadores. Según la información aportada por Tarullo y Aiacullo, los italianos y españoles se desempeñaban en funciones tales como herrería, calderería, machucadores, maquinistas, carboneros, fundidores, carpinteros. En la década de 1921 a 1930, empiezan a registrarse los ingresos de aprendices (tornero, pintor, calderero, fundidor, mecánico, cobrero, herrero, etc.) en su gran mayoría argentinos (Tarullo-Iacullo, 2013: 139-142). Este último dato está directamente vinculado a la creación de la Escuela de Artes y Oficios en Junín para la misma época.

A partir de ese momento, si bien se mantiene en un número muy importante, se nota una merma en el personal de los Talleres a partir de 1931 que se prolonga hasta la nacionalización en 1948. Para ese entonces, los Talleres Junín contaban con 2307 operarios, es decir que se había producido una disminución de casi el 33% del personal empleado. Sin lugar a dudas, las causas de esta disminución deben buscarse en los efectos combinados de la crisis de 1930 primero y de la Segunda Guerra Mundial después. La crisis de 1930 y su impacto en la economía argentina provoca una caída en todos los rubros de explotación de los ferrocarriles (carga, pasajeros, encomiendas) y existe amplio consenso en la historiografía en marcar este punto como el fin de la era de la inversión ferroviaria privada en los ferrocarriles argentinos (Wadell, 2003). Efectos parecidos provoca el estallido de la Segunda Guerra mundial y su impacto sobre la economía argentina, con serias dificultades para el aprovisionamiento de repuestos y combustible para el funcionamiento del ferrocarril.

La disminución del personal de los Talleres Junín por esta época confirma claramente esta afirmación. En el cuadro siguiente puede apreciarse con más claridad las alternativas del empleo en los Talleres Junín¹⁸:

Año	agentes	Año	agentes
30/10/1886	9	1965	2.646
12/1886	51	1966	2.627
1891	441	1967	2.583
1896	881	1968	2.600
1901	996	1969	2.530
1906	1.607	1970	2.408
1911	2.668	1971	2.412
1916	2.797	1972	2.331
1921	2.878	1973	2.303
1926	3.473	1974	2.270
1931	3.241	1975	2.282
1936	2.999	1976	2.166
1941	2.605	1977	1.863
1948	2.307	1978	1.639
1949	2.360	1979	1.488
1950	2.370	1980	1.416
1951	2.531	1981	1.404
1952	2.754	1982	1.303
1953	2.729	1983	1.434
1954	3.007	1984	1.448
1955	2.942	1985	1.337
1956	3.089	1986	1.296
1957	3.194	1987	1.242
1958	3.236	1988	1.278
1959	3.218	1989	1.243

¹⁸ Petraglia, Pablo, op cit. El subrayado es nuestro.

1960	3.198	1990	1.064
1961	3.058	1991	794
1962	2.429	1992	518
1963	2.425	1993	116
1964	2.609		

Como puede apreciarse en el cuadro precedente, desde 1949 vuelve a crecer el número de operarios, que se mantiene con leves oscilaciones hasta el año 1961. A partir de 1962, se nota una significativa disminución en la planta del Taller debido al plan aplicado por el gobierno nacional de jubilaciones anticipadas e indemnizaciones. Si bien en los años posteriores vuelve a recuperarse levemente el empleo, se nota a partir de allí una disminución progresiva hasta el cierre definitivo de los Talleres Junín en 1993.

Como sosteníamos más arriba, en forma paralela al crecimiento del empleo en los Talleres crecía la población de la ciudad. Como puede apreciarse en el Anexo 4, el crecimiento notable de la población de la ciudad se corresponde con la llegada del ferrocarril y la apertura de los Talleres. La tasa de crecimiento de la población del partido alcanza picos de crecimiento en el quinquenio 1891-1895 (9,75%), entre 1906 y 1910 (7,74%) y luego de un crecimiento más moderado, vuelve a tener otro pico de crecimiento en la década que va de 1921 a 1930 (2,51%). Estos picos de crecimiento están directamente vinculados a la actividad ferroviaria. Para 1906, año en que Junín es declarado oficialmente ciudad, “los talleres contaban con 1607 operarios, dependiendo de ellos aproximadamente 8000 personas, mientras que la población del pueblo se aproximaba a los 20000 habitantes...” (Bianco, 1996:282). No había en la ciudad otra actividad más importante desde el punto de vista del empleo, y tampoco lo había en la región. De nuevo, cuando nos referimos a actividad ferroviaria también debemos incluir las actividades del Departamento de Mecánica que llegó a ocupar alrededor de 200 personas entre personal jerárquico, técnico y administrativo¹⁹. Por todo ello, la actividad ferroviaria en Junín era un imán, principal dador de empleo directo pero también un enorme polo de atracción alrededor del cual estaban vinculados porcentajes muy significativos de la población juninense²⁰. Más allá de consideraciones, “ninguna otra de las restantes industrias alcanzan ni la magnitud ni la importancia de estos Talleres” (Bianco, 1996: 304).

¹⁹ Según el testimonio de Ítalo Marone.

²⁰ Pompei sostiene que el 40% de la población dependía por esa época del trabajo ferroviario.

Pero no solo crecía el empleo de la actividad ferroviaria y la población de la ciudad, era natural que tamaño desarrollo impactara también en las características urbanas de la ciudad. Como ya señalamos, la llegada del ferrocarril a Junín se produjo de manera simultánea desde dos líneas: la línea BAP y la del FCO. Esto produjo que hacia el norte de la ciudad existieran las líneas férreas como barreras físicas que, con el tiempo, fueron dando lugar a núcleos habitacionales diferentes. El crecimiento urbano desde ese momento se fue configurando alrededor de aquellas barreras que van a marcar el nacimiento de diferentes barrios en la ciudad: al sur de la línea del FCO se encontraba el Junín fundacional, el pueblo viejo que agrupaba a las viviendas particulares, edificios y espacios públicos; entre las vías del FCO y las del BAP (a lo largo de unas 20 cuadras por 4 de ancho) fue surgiendo un nuevo barrio, el Pueblo Nuevo, en buena medida producto de la actividad ferroviaria y las vinculaciones económicas y sociales que ella generaba; y más allá de las vías del BAP, hacia el norte de la ciudad, la Tierra del Fuego, también formado por empleados no jerárquicos y operarios ferroviarios.

En el plano que se presenta más abajo, pueden apreciarse los sectores a los que hacemos referencia, identificándose el Pueblo Viejo como sección 1, sección 2, sección 3 y sección 4 al sur de la ciudad. Por encima de éste, entre las vías del FCCA y el BAP, el Pueblo Nuevo, y más allá de las vías del BAP hacia el noroeste de la ciudad, la Tierra del Fuego. Obsérvese que hacia el norte aparece identificado un barrio como Villa Colin York, pues en ese lugar estaba ubicada la residencia del primer Jefe del Departamento Mecánica, Francis Colin York, el conocido por los juninenses como el Chalet de Mr. York²¹. Hacia el noreste de la ciudad, entre los Talleres, Villa Colina y los Almacenes del ferrocarril BAP se fue formando el Barrio Villa Talleres.

²¹ Actualmente sede del Rectorado de la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, UNNOBA.



Figura 3: Plano de Junín (C. 1930)²²

4.4- La producción.

Las tareas que se desarrollaban en los Talleres Junín estaban vinculadas básicamente a la reparación del material rodante de la línea BAP, pero también esas actividades incluían, según necesidades, otras reparaciones, construcciones, adaptaciones y fabricaciones. Como sostiene Blanco, “la principal actividad de los talleres era la reparación del tren rodante, sin embargo y de acuerdo a las necesidades y la época, se armaron vehículos e incluso máquinas a vapor, convirtiéndose en verdaderas industrias” (Blanco, 2008:6).

Por su infraestructura, equipamiento y personal especializado, los Talleres Junín fueron especializándose en la reparación de locomotoras de vapor, grúas de vapor y coches de pasajeros de la línea BAP.

²² Petraglia, Pablo, op cit

Más allá del mantenimiento preventivo que necesitaban las locomotoras de vapor, pasado un período de funcionamiento (aproximadamente 18 meses), la locomotora entraba en los Talleres Junín para reparación. Según el testimonio de Aymar Crocco,

“la locomotora entraba al taller y se la desmontaba totalmente para su reparación: se quitaba la caldera y se la enviaba a la sección calderería, las ruedas a tornería, la biela a sección bielas, etc. Las distintas piezas iban a cada una de las secciones con unas zorritas que iban repartiendo las piezas por todo el taller. Pero también había personas que iban siguiendo el trabajo de cada pieza para que el trabajo se hiciera en tiempo y forma y pudiera volver a montarse nuevamente la locomotora. Todo el proceso de desmontaje, reparación y nuevo montaje de la locomotora llevaba aproximadamente treinta días.

Por otro lado, en lo que se refiere a la reparación de coches de pasajeros, de acuerdo a la programación que hacíamos en el Departamento de Presupuesto, teníamos que entregar alrededor de 200 coches anuales. Según los períodos, teníamos entre 15 y 20 coches en reparación al mismo tiempo dentro del taller”.²³

Las locomotoras de vapor reparadas eran sometidas a una inspección previa de salida en playa que se tenía dispuesta para ello. La prueba de vapor de la caldera era fiscalizada regularmente por un inspector general de calderas de la Secretaría de Transportes, debiendo en todos los casos elevarse a esta repartición la documentación habilitante de la caldera. En sus épocas de mayor esplendor, el término medio de reparaciones de locomotoras de vapor oscilaba en las 120/130 unidades (Crocco, 2010:18).

A la reparación de locomotoras, grúas de vapor y coches, más adelante se le anexionó la reparación de vagones de carga, lo que explica el aumento en la dotación de personal en las primeras décadas del siglo XX. En años posteriores, además de la reparación de vagones también se procedió a la conversión de vagones cubiertos a frigoríficos para el transporte de frutas de las regiones de Cuyo y el armado de vagones de acero para el transporte de carga general. Posteriormente y dado el auge del transporte de vino y leche con vagones tanques, se anexó la adaptación de vagones cubiertos y playos para tal fin y la atención de las reparaciones secuenciales que estas unidades tenían fijadas. El parque de vagones que llegó a contarse afectados a estos servicios fue de 652 unidades (Crocco, 2010: 18).

²³ Testimonio recogido por el autor en entrevista realizada el 5/10/2015. Aymar Crocco llegó a ser Jefe de la División Planificación y Control del Departamento de Mecánica de la Línea Gral. San Martín. Se desempeñó en el ferrocarril entre 1947 y 1991 año en que se jubiló.

Hacia 1968, con el cambio de tracción de locomotoras de vapor por locomotoras Diesel eléctrica y coches motores Diesel²⁴, se dispuso la sectorización del Taller en tres zonas, fijándose atender:

- Área Coches: la reparación de vehículos de pasajeros, conversión y reparación de vagones vineros y lecheros. Rodado para coches y vagones.
- Área Coches Motores: la reparación de unidades libres y motrices del parque Ganz²⁵, grúas y calderas de vapor. Excepcionalmente locomotoras Diesel eléctricas por accidentes.
- Área Fabricaciones: la cumplimentación de órdenes de fabricación de Abastecimiento, órdenes de componer y devolver a la línea, mantenimiento y reparación de planteles y equipos, servicio de incendio, etc.

A partir del año 1970, el Organismo Central, designó a Talleres Junín como Taller principal de reparación de coches de pasajeros, coches motores y fabricación de zapatas ferrosfosforosas para las cuatro líneas de Trocha Ancha. Además de grúas de vapor, rodado para coches y vagones, estopada, fabricaciones varias, etc. para la línea San Martín (Crocco, 2010:19).

Según el testimonio de Ítalo Marone,

“este cambio produjo una especialización del Taller Junín que paulatinamente se fue orientando hacia la reparación de coches de pasajeros: los Werkspoor holandeses, los Fiat italianos y los Hitachi japoneses. Los primeros comenzaron a entrar a la Argentina en la década del '50. Así el Taller Junín se convirtió en reparador de coches de pasajeros, el Taller Alianza (Santos Lugares) se especializó en vagones y el Taller Mendoza en reparación de locomotoras Diesel eléctricas. En todos los casos, las reparaciones se hacían para toda la línea Gral San Martín. Posteriormente, por decisiones de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, los Talleres Junín se dedicaron a la reparación de coches Fiat pero ya no de la línea Gral San Martín sino de las cuatro líneas de Trocha Ancha. Esto obligó a una reestructuración y reasignación de funciones del personal y adaptación técnica de las dependencias. De cualquier manera, esto no significó una disminución del personal porque se fue reasignando a distintas funciones y el trabajo que se dejaba en el área de locomotoras era compensado por la llegada de coches de las otras líneas”.²⁶

²⁴ Según Resolución Rg 342, Expte RI del 21/6/68, Boletín de Servicio N° 1012.

²⁵ De origen húngaro

²⁶ Testimonio recogido por el autor en entrevista del 22/10/2015.

Este fue el último de los cambios importantes que sufrieron los Talleres Junín, y que mantuvo durante las últimas décadas de funcionamiento. Ese fue el perfil definitivo hasta los años finales de actividad en 1993.

5- A modo de conclusión

Todas las líneas ferroviarias que surcaron el país contaban con talleres para la reparación del material rodante: locomotoras, coches motores, coches de pasajeros y vagones de cargas. Uno de esos talleres, el más importante de la línea BAP (luego de la nacionalización línea Gral. San Martín), se instaló en la ciudad de Junín, poco más que un pueblo allá por 1886.

El Taller no solo era un lugar de reparaciones, también se convirtió en una gran fábrica que construía piezas para su propia línea y para las otras de trocha ancha. Del mismo modo, la conversión de vagones para transporte de frutas, leche y otros productos regionales dan muestra de la versatilidad del complejo reparador ferroviario. Del mismo modo, Taller Junín se convirtió en un aporte esencial a la línea BAP/Gral San Martín por la amplitud y complejidad de sus operaciones.

No hemos podido responder aun la pregunta de por qué fue esta localidad y no otra la elegida para tal radicación, una tarea pendiente. Pero sí hemos podido comprobar el enorme impacto que tal decisión ha producido a lo largo de la historia juninense. El crecimiento del Taller llevaba implícito la ocupación de una mayor superficie que sería abonada con nuevas construcciones y ampliación de infraestructura. Ello generaba mayor demanda de mano de obra, que a su vez provocaba un notable aumento de la población en la ciudad y, paralelamente, la transformación urbana de la misma. Sin lugar a dudas, el Taller Junín fue el primer eslabón de un prolongado círculo virtuoso que perduró más de un siglo.

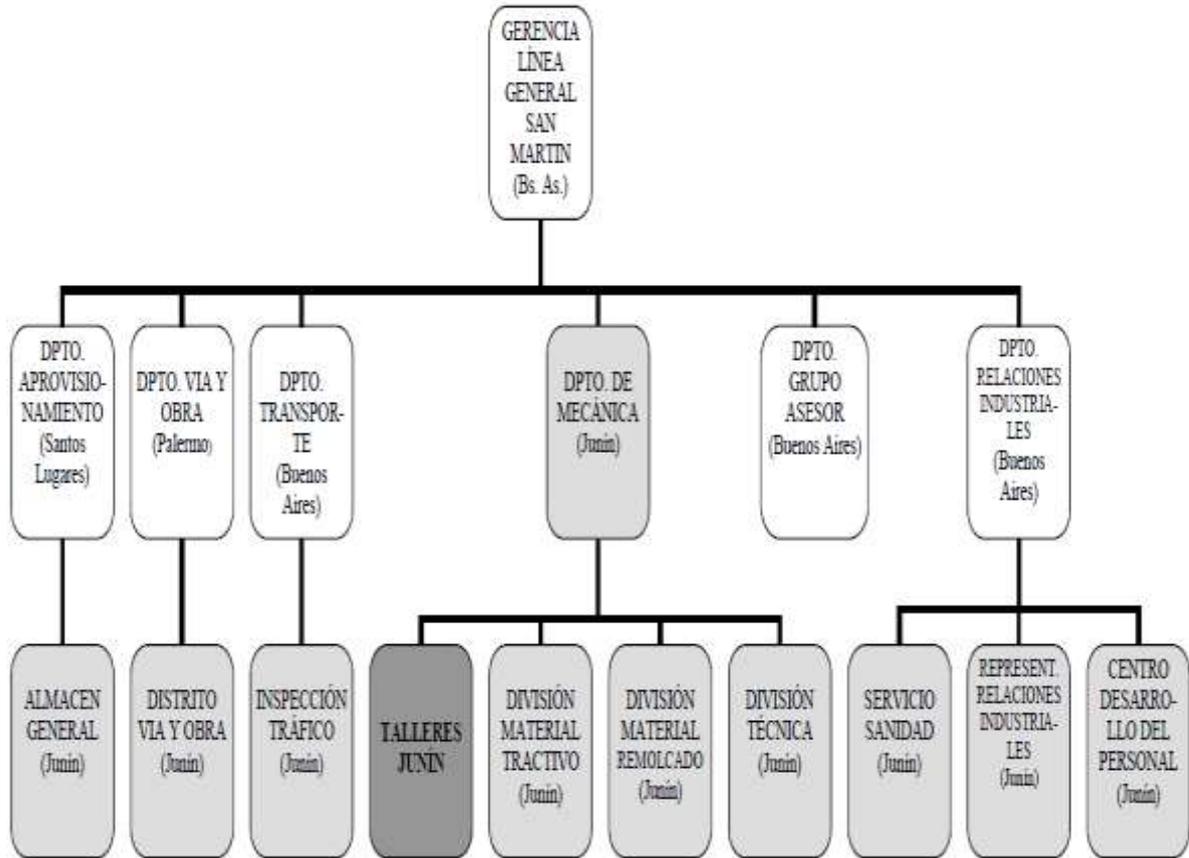
El crecimiento de la actividad ferroviaria impulsó el crecimiento demográfico, económico, social y urbano de la ciudad. El “Taller” se convirtió en la fuente de empleo, por lejos, más importante en la historia de la ciudad. Esta tal vez sea la marca indeleble que quedó en la ciudad de Junín, una ciudad cuya identidad ferroviaria caló muy hondo en amplios sectores de la población. Todavía se percibe la pasión con que los trabajadores ferroviarios se refieren a las tareas del Taller y al orgullo de haber sido ferroviarios. Eso fue lo que no pudo borrar el cierre de los Talleres durante el año 1993.

ANEXO 1

FERROCARRIL	ROCA				MITRE				SAN MARTÍN			SARMENTO	
	TALLERES	BAHÍA BLANCA	REMEDIOS DE ESCALADA	SPURR	EL MAITÉN	PEREZ	ROSARIO	VICTORIA	VILLA DIEGO	ALIANZA	JUNÍN	MENDOZA	LINIERS
UBICACIÓN	Bahía Blanca. Provincia de Buenos Aires	Estación Remedios de Escalada. Prov. de Bs. Aires	Estación Spurr. Provincia de Buenos Aires	Estación El Maitén. Provincia de Chubut	Est. Perez. Acc. Caminero Ruta Nac. N° 33 P. S. Fe	1000 m. Est. Rosario Acc. Cam Ruta Nac. N° 11 P. S. Fe	Estación Victoria Provincia de Buenos Aires	Estación Villa Diego Acc. Cam. Ruta Nac. N° 8	Estación Santos Lugares. Provincia de Bs Aires	Junín Acceso Cam. Rutas Nacionales 7 y 186 y R. Pr. 65	Ciudad de Mendoza. Provincia de Mendoza	Entre Liniers y Villa Luro Cap. Federal	Estación Villa Luro Capital Federal
LINEAS DE REPARACIÓN	Coches remolcados. Vagones.	Loc. de vapor Loc. de elec. Coches mot. Coches rem.	Locomotoras diesel eléctricas	Loc. de vapor. Coches remolcados. Vagones.	Loc. de vapor. Loc. diesel eléctricas. C. motores	Coches Remolcados	Coches eléctricos	Vagones	Vagones	Loc. de Vapor C motores C remolcados Vagones	Locomotoras Diesel Eléctricas	Loc. d. elec. C. motores. C. remolcados. C. eléctricos	Coches eléctricos (parte eléctrica)
DOTACIÓN AL 31-Mayo-1969	690	2.193	185	67	1.848	1.139	335	388	490	2.545	703	679	220
SUPERFICIE CUBIERTA (m2)	15.319	65.369	1.502	2.860	67.744	52.068	16.565	13.884	34.145	68.375	12.461	50.920	4.180
SUP. TOTAL (m2)	107.445	120.640	6.772	11.340	247.923	198.343	50.500	130.303	152.000	289.000	64.253	103.695	66.000
LONGITUD DE VIAS BAJO TECHO (M)	634	3.400	186	237	3.500	4.349	1.000	969	2.950	2.973	680	4.360	350
LONGITUD DE VIAS TOTAL (M)	11.517	28.000	2.190	1.220	17.000	22.209	5.000	5.000	14.500	23.610	5.740	12.770	1.250
EDIFICIO E INSTALACIONES	Estado general regular	Estado general regular	Modernas Estado Bueno.	Deficientes	Estado de conserv. bueno (techos y desagües defic)	Estado regular	Edificio antiguo y poca racion. Inst. estado general bueno.	Estado general bueno	Regular a bueno	Estado general bueno	Estado bueno	Estado general bueno	Estado general bueno
MAQUINARIAS	Estado general regular	Estado general regular	Estado Bueno.	Estado general bueno	Buenas 60% Malas 40%	Estado regular	Estado general bueno	Estado general bueno	Estado bueno	Estado bueno	Estado bueno	Estado general bueno	Estado general bueno

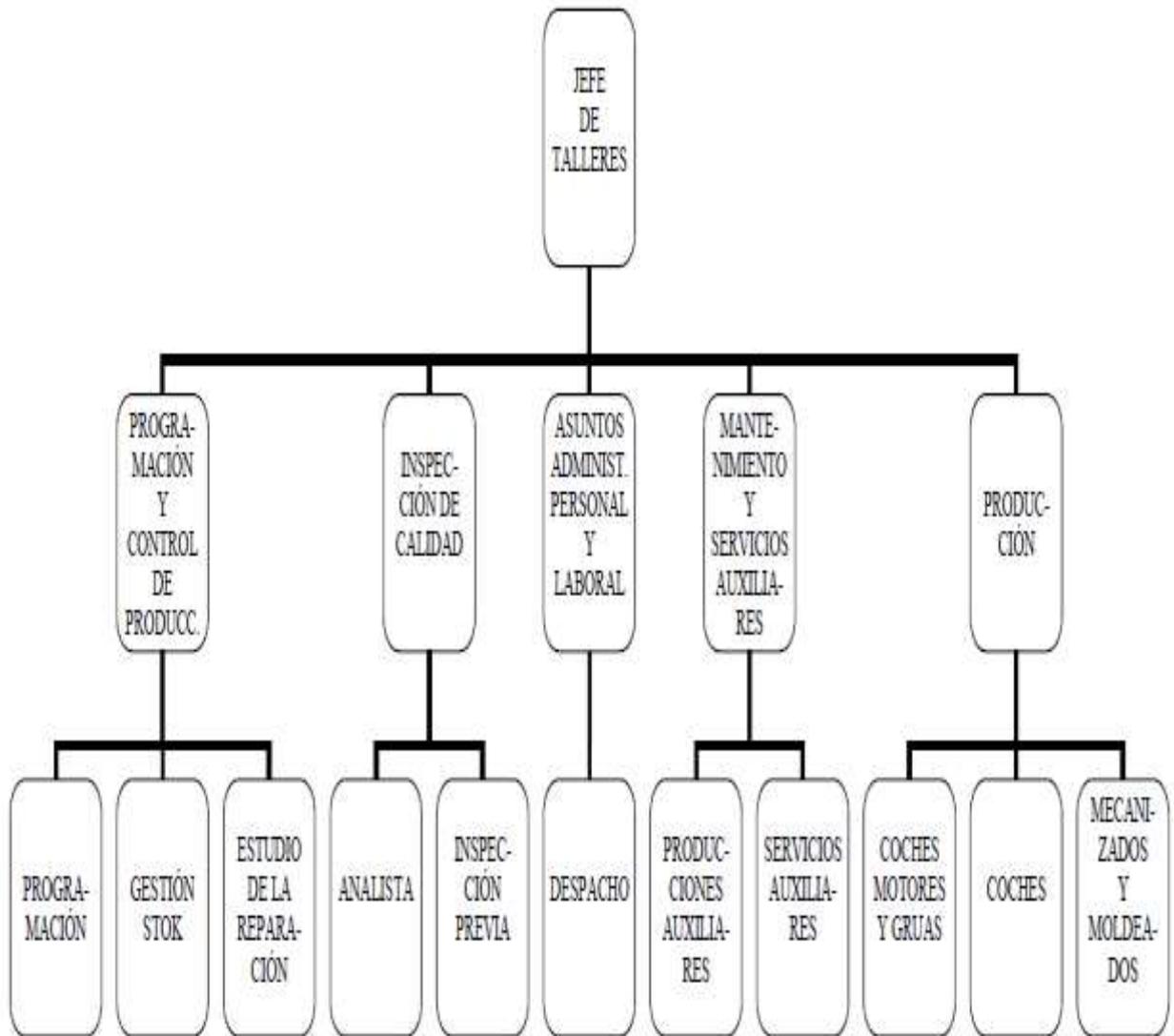
Tabla N° 1: Situación de los talleres de trocha ancha hacia 1969. Fuente: Plan de Mediano Plazo (1971).

ANEXO 2



Organigrama 1: Línea General San Martín. Dependencias de Ferrocarriles Argentinos en Junín. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Junín.

ANEXO 3



Organigrama N° 2: Talleres Junín. Fuente: Crocco, Aymar (2010)

ANEXO 4



La tasa de crecimiento anual 1869/1991 en Junín fue de 3,14% mientras que en el país fue 2,4



Gráfico Nº 1: Evolución de la población y tasa de crecimiento anual de Junín. Fuente: Tauber (1996).

Bibliografía

- Badaloni, Laura (2015): "Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales." H-industri@-año 9, nro. 16. Buenos Aires.
- Bianco, Mario (1996): "Junín, su expansión y usos del suelo. Taller Gráfico SM, Buenos Aires.
- Blanco, María Beatriz (2008): "Los talleres de Tafi Viejo del ferrocarril Central Norte a Tucumán. Los orígenes de su construcción 1900-1910. Ponencia presentada en XXI Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, Provincia de Buenos Aires, 23-26 de setiembre.
- Crocco, Aymar (2010): "Talleres Junín. Reseña histórica y potencialidad alcanzado". HCD de la provincia de Buenos Aires, La Plata.
- Dimarco, Roberto Carlos (1984) "El ferrocarril en Junín". Municipalidad de Junín, mimeo.
- Gerchunoff, P. y Llach, L. (1998): "El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas". Emecé, Buenos Aires.
- Lalana Soto, José Luis (2007): "Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado. Transporte, Servicios y Telecomunicaciones, Junio. Número 12, España.
- Petraglia, Pablo (2012): "El Chalet de Mr. York". UNNOBA, La Plata.
- Pompei, Ana Laura (2011) "Historia de los Talleres Ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994). Tesis de licenciatura, UNNOBA, inédito.
- Rocchi, Fernando (2000): "El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916. En Nueva Historia Argentina, Tomo V. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Tarullo, R. y Aiacullo, A. (2013): "Ferroviarios. Nuestra historia". UNNOBA, La Plata.
- Tauber, Fernando (1996): "Reflexiones y datos para una Estrategia de Desarrollo". Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires.
- Wadell, Jorge (2003): "Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas. En "Estudios sobre la historia de los ferrocarriles Argentinos (1857-1940)". FCE-UBA, Buenos Aires

Fuentes Documentales

- Protocolos del Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, Delegación Junín. Consulta años 1884, 1885, 1886, 1887, 1902, 1903 y 1904.
- Plan de Mediano Plazo de Ferrocarriles Argentinos, 1969.
- Departamento de Mecánica, Línea Gral San Martín, publicación 1971-1980.
- Archivo Histórico Municipal, documentos varios sobre talleres Junín.
- Los ferrocarriles en 1976. Cifras provisorias y anuales. Departamento de Estadísticas e Investigación Operativa.

Entrevistas realizadas

- Aymar Crocco, Jefe de la División de Planificación y Control del Departamento de Mecánica. Entrevista realizada el 05/10/2015.

- Ítalo Marone, Jefe del Departamento Mecánica de la Línea Gral San Martín. Entrevista realizada el 22/10/2015.