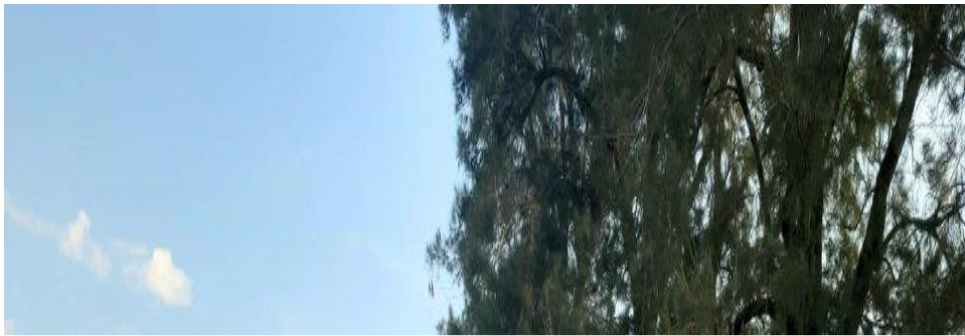


2020

Laguna Paiva: “Ciudad del Riel”



PH: Agustín B.T.

Monica Judit Riera
COFFAR LAGUNA PAIVA
28/08/2020



1er. CONGRESO PARLAMENTO VIRTUAL DEL FOLKLORE DE AMÉRICA - 2020.

Organizado por COFFAR – Consejo del Folklore de Argentina y COFPAR – Consejo del Folklore de Paraguay en el marco de actividades que lleva a cabo el COFAM – Consejo del Folklore de América para la revalorización del Patrimonio Cultural Americano.

Octubre de 2020

Jornadas Virtuales – República Argentina

Tema: Laguna Paiva: “Ciudad del Riel”

Autora: Mónica Judit Riera¹

¹ *Nació en Laguna Paiva, Santa Fe, el 3 de octubre de 1959. Se graduó como profesora de piano y más tarde como maestra de música.*

Se inicia como docente en el año 1981 en la Escuela N° 32 de Arroyo Aguiar, titulariza en 1983 en la Escuela de Laguna Paiva, Provincia de Santa fe. Se desempeñó en la docencia hasta el año 2012 en que se jubila.

Como profesora de música enseñaba canto, baile, hacía escuchar canciones principalmente Folclore objetivo principal a lo largo de la carrera, destacando el Día de Tradición como gran apasionada del tema.

Trabajó en la organización de actos aportando glosas para el trabajo titulado: “Herencia abierta”, escribiendo sobre un personaje destacado del lugar apodado “El Tero” (fundador y coordinador de una murga que contenía a los chicos de la calle).

El cargo de maestra se repartió en dos escuelas con características muy disímiles: una muy urbana que contaba con mucho apoyo y la otra periférica, limitada por carecer de una ruta y estar alejada del ejido urbano.

Se desempeñó en trabajos Ad honorem en la vecinal de su barrio, realizando y coordinando talleres artísticos, exposiciones, jornadas de “Cultura a la Calle”, entre otros.

Por razones de salud resultó ser una terapia escribir, soñar, proyectar. La computadora resultó ser una buena herramienta para continuar trabajando en el campo de la cultura.

Un sueño cumplido fue el “Primer Centro Cultural Alternativo e independiente”, con un grupo de amigos y el apoyo del artista y amigo Julio César Gómez denominándolo: “La Minga” donde cumple dos mandatos.

Integró también el Grupo de IOBEP MAPIC, Árbol de Sal, de la escritora de San Javier María Isabel Bugnon, con quien lleva a cabo el Proyecto: “Santa fe Camina por la Paz, acompañando y organizando por distintas localidades Cafés Literarios.

Resumen

Laguna Paiva es una población ubicada a 40 kilómetros al norte de la ciudad de Santa Fe, capital de la provincia de su mismo nombre. En esta pequeña ciudad tuvo su asiento uno de los más grandes instalaciones del Ferrocarril General Manuel Belgrano, el que es privatizado en 1990 por quien fuera presidente de la nación: Carlos Saúl Menem.

Esta ciudad, cabecera del Municipio de Laguna Paiva, abarca una extensión de 134 kilómetros cuadrados y limita con las poblaciones de Llambi Campbell al norte, Arroyo Aguiar al sur, Campo Andino al este y Nelson al oeste.

Los ferrocarriles heredaron su nombre de acuerdo a una particularidad: cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre. En el caso de Laguna Paiva Ferrocarril General Belgrano.

Más tarde surge en Laguna Paiva la necesidad de un espacio para reencuentro de escritores y lectores; y funda el “Movimiento de Escritores y Lectores Paivenses: MODELPA” en el año 2014/2015 en el que organiza y coordina talleres de lectura y escritura. Además en este lugar organiza encuentros para el Día de la Mujer, encuentros de escritores nacionales e internacionales con una paleta artística compuesta por artistas locales y zonales.

Luego, motivada por colegas incursiono en las letras atraída por el placer de la narrativa. Surgen cuentos, relatos y prosas con un total de 12 trabajos a la actualidad.

También participó en antologías como la del “Sueño del Duende”, la de “Enhebrando Letras”, entre otras.

Participó en una revista digital de Rubén Saura, de Buenos Aires, llamada: “Poesya”. Concorre a diversos encuentros de escritores con el objetivo de difundir a través de la lectura los trabajos locales de los artistas paivenses siendo esta una forma de crecer y enriquecer sus conocimientos en el ámbito de la cultura.

En el año 2017 produjo un programa radial: “Una palabra lo dice todo”, cumpliendo con la función de difundir obras de artistas locales, nacionales e internacionales, realizando numerosos reportajes.

En el año 2017 asume como Secretaria de Cultura de SIPEA, junto al escritor santafecino Alejandro Domenicone, Director De SIPEA (Sociedad Iberoamericana de Poetas, Escritores y Artistas, la que más tarde se disuelve.

En el año 2018, con su grupo ModELPA organiza el Primer Encuentro de la Provincia de Declamadores, Escritores y Artistas. Este año se realizaría el Tercer Encuentro.

Fue designada Directora Ejecutiva de “CONLEAM”, Confederación Latinoamericana de Escritores, Artistas y Poetas del Mundo. Tiene el honor de ser su representante.

En marzo de 2019 es designada como Directora de SIPEA Infante Juvenil, creando la “Embajada Cultural Paivense”, conformada por escritores, músicos, bailarines, artistas plásticos, tanto jóvenes como adultos.

Participó y organizó con carácter de escritora un recital poético-artístico denominado: “Pinceladas Paivenses”. Se presentaron textos y danzas recorriendo la Fundación de Laguna Paiva a la vera del ferrocarril. Con este recital participaron en diversos encuentros internacionales de escritores tanto nacionales como internacionales; recibiendo de manos del Intendente Municipal una Mención Especial en la “Fiesta Nacional del ferroviario”.

En marzo de 2020 se cumplieron cinco años de trabajo del grupo que lidera ModELPA, Movimiento de Escritores y Lectores Paivenses, y lo celebraban con un gran Encuentro Internacional de escritores, poetas y recitadores suspendido por Covid 19. El encierro hace escribir y con Nahuel Nasgo organizó una antologías próximas a ser presentadas de acuerdo a los tiempos que se avecinan.



Foto: Concurso Fotográfico de Secretaria de cultura L. Paiva. Autor – Uriel Ochoa.

Introducción

En los inicios del año 1913 estaba constituida una Comisión de Fomento de laguna Paiva cuya economía se desarrollaba en torno al ferrocarril.

Fue el 3 de mayo de 1913 cuando Reynaldo Cullen elevó una nota al Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe:

“...en vista de la gran importancia que estaba llamado a tener por su situación y los cuantiosos intereses comerciales e industriales de la zona a que serviría la Estación Laguna Paiva del Ferro Carril Central Norte, sita en este Departamento de La Capital Distrito Ascochingas, asiento además de los talleres de los Ferro Carriles de la Nación factores todos de gran afluencia de población y en el deseo de llenar una sentida necesidad pública resolví la fundación de un pueblo inmediato a dicha Estación en un terreno de mi propiedad que allí poseía procediendo al efecto a dividir en manzanas y lotes una extensión de cuarenta y seis hectáreas más o menos...”

Tiempo más tarde se ve favorecido con argumentos a su favor, se efectuó la traza que denominó Reynaldo Cullen (nombre que llevó hasta 1967, fecha que fue elevada la población a la categoría de ciudad y llevando desde ese momento el nombre de: Laguna Paiva):

“...princió la demanda de los compradores que se mantienen hasta hoy que cuenta ya con un número de mil habitantes y doscientos edificios bien construidos, lo que le asigna ya una prosperidad y progreso que asegura su existencia como pueblo...”

La Fiscalía de Estado, con fecha 28 de Mayo, consigna en términos favorables a lo solicitado por Reynaldo Cullen y el 5 de Junio de 1913, el gobernador Manuel Menchaca aprobó, diciendo: *“...la traza del pueblo de referencia...”*, fundado en jurisdicción de la Comisión de Fomento de Laguna Paiva.

Objetivos

- Difundir la historia de Laguna Paiva
- Resaltar la importancia que tuvo el tendido de la vías férreas para esta ciudad del litoral santafecino
- Compartir la historia y los espacios más destacados de este lugar

- Responder al interrogante: Laguna Paiva sigue siendo la “Ciudad del Riel”?

Marco Teórico

Los ferrocarriles heredaron su nombre de acuerdo a una particularidad: cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre. En el caso de Laguna Paiva Ferrocarril General Belgrano.

Este trabajo de investigación recién comienza y queda mucho por investigar desde el enfoque histórico relacionando hechos, batallas, encuentros en estas tierras recorridas por caudillos y próceres argentinos.

Seguramente: *“La expedición al Paraguay es uno de los hitos de mayor nobleza y heroísmo de la Revolución de Mayo. El pequeño e improvisado ejército al mando de Belgrano escribió páginas del idealismo más puro y de una bravura indómita al servicio de la liberación del pueblo guaraní del yugo colonial. Sólo alentado por ideales tan elevados, pudo Belgrano acometer una expedición que hoy calificaríamos de suicida o irracional. Y no salir completamente derrotado del campo de batalla tras enfrentar a un enemigo varias veces superior en número y que estaba mucho más cerca de su base de operaciones, como aconteció en la increíble batalla de Paraguarí, en la cual ordenó atacar a sus maltrechos 700 hombres a una fuerza descansada y mejor artillada de 7000 paraguayos²”,* el que será tema para un próximo trabajo.

Gran honor tiene el litoral santafecino con el paso del Ferrocarril Belgrano que recuerda las luchas y esos senderos recorridos por el general.



Postal antigua con la 3038 estacionada en Laguna Paiva”

**Foto: colección Néstor Schuvik
Fuente: Diario digital “Laguna Paiva”**

² *Diario La Nación. 18 de junio de 2020. Gonzalvo, Alejandro. “Belgrano y la campaña de Paraguay: convicción y heroísmo”.*



Fotos : Colección Luis Corvalán

La estación de Ferrocarril y el depósito de locomotoras³

Laguna Paiva cuenta con un importante edificio perteneciente a los talleres ferroviarios. Su origen se remonta a 1912 cuando comenzó a construirse el galpón de locomotoras llamado “La Rotonda”, paralelo al ramal FCCN, que comunicaría esta población con Dean Funes, Provincia de Córdoba.

Los galpones fueron terminados en el año 1913 y así es como se consolida el pueblo como un hito ferroviario.

Es así como: *”Al igual que todas las estaciones existentes en los pueblos y ciudades de la provincia de Santa Fe, fue declarada Monumento Histórico Provincial por ley N° 11.153, de 1994⁴”*

³ <http://arqueologiaferroviaria.blogspot.com/2014/>

⁴ *Idem. Inventario del Patrimonio Paivense. Arq. Horacio René Ayala. Laguna Paiva. 2006.*



En este edificio funcionaron las oficinas administrativas de Laguna Paiva

Foto: colección Arq. Horacio Ayala

Actualmente el conjunto está muy deteriorado y no se puede acceder por pertenecer a una empresa privada.

Un proyecto presentado en el año 1992 por el Dr. Ricardo Molinas, siendo Diputado Nacional en función de obtener la Declaratoria Patrimonial por Ley con los fines de conseguir el carácter de Monumento Histórico Nacional al conjunto de las instalaciones. Años más tarde siendo Senador Nacional Rubén Giustiniani, y Ricardo Peirone, también diputado en el año 2008 (presenta un nuevo proyecto), figurando el depósito de locomotoras como edificio patrimonial.



Edificio que funcionara como depósito de herramientas y máquinas pequeñas.

Foto: colección Arq. Horacio Ayala

Un poco de Historia

Dicen los que cuentan la historia que Laguna Paiva se fundó a la luz de las negras locomotoras a vapor, a la vera de esas venas color plata que jamás se tocarán. De ese vientre infernal que eran los galpones y la entrada a la planta ferroviaria, con ese ruido ensordecedor, mezcla de chapas, hierros, maderas, bicicletas, motos, caballos y hombres convirtiéndose en un hormiguero azul, que daba vida a ese bello paisaje semi urbano en pleno litoral argentino.

De allí, los vagones nuevos, con olor a madera, a cuero, salían raudos a atravesar campos y pueblos, a sacar las cosechas, a llevar a los obreros, los estudiantes...ah!!! Cuánto trabajo!!!

Todo hecho con las maravillosas manos de aquel que conocía su oficio y que toda su dignidad quedaba plasmada en ese sello.

Así se sintieron ferroviarios!!!

Pero...hay que tener en cuenta, que Laguna Paiva también se fundó con historias, historias fuertes de desarraigo, de sacrificios, de carencias y oportunidades, de futuros promisorios, de bienvenidas y de despedidas...de mares y de otros paisajes, de amores y de desamores...de lágrimas y risas.

Fueron los inmigrantes, los llegados del viejo mundo, polacos, rusos, uno que otro turco, españoles y por supuesto italianos. Con sus ganas de una tierra nueva, de un hogar, con sus oficios, con sus conocimientos y habilidades buscando un futuro mejor.

No sólo llegaron de otros países, sino también de provincias vecinas tales como: Chaco, Santiago del Estero, Salta, Córdoba, Entre Ríos y todo aquél que sentía vibrar la tierra y olía el progreso; con lágrimas en los ojos alejándose del monte, del quebrachal, del cañaveral, quizás, con la promesa de volver, o de volver a buscar su familia.

Todos ellos y algún otro criollazo nacido en los alrededores, vino a ser parte de este monstruo de hierro.



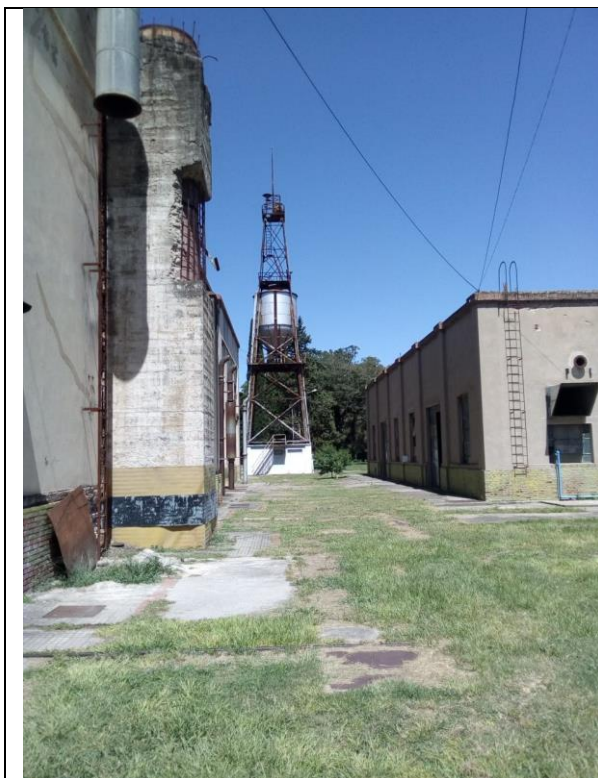
Imagen⁵: Nota de Diario el Litoral del día 30 de agosto de 1982.

Se convirtió en un lugar pujante, con crecimiento a paso agigantado y hubo que hacer casas, escuelas, una plaza principal, una comuna y el destacamento policial. Una cruz se elevaba al cielo nombrando a su Patrono el Sagrado Corazón y allí nomás el primer salón bailable: “El Plaza Bar”, cuna del tango, fostrox y algunas milongas.

⁵ <http://www.lagunapaiweb.com.ar/Fotografias/Plazacentral/fiestanacionalferroviario.htm>

La Sirena comenzaba a sonar a las cinco de la mañana, llamando a su gente, el trabajo convocaba, dignificaba y allí comenzó el “ser ferroviario”, su identidad y 1500 familias supieron del pan diario, de la casa propia, del hogar para siempre, de los paseos e ir a vacacionar en trenes, de ir a estudiar a Santa Fé sus hijos, de títulos y profesiones, de la dignidad y orgullo de ser de Laguna Paiva y ser “hijo de ferroviario”, y el pueblo se transformó en ciudad: la “Ciudad del Riel” y tuvo su fiesta nacional con grandes cantantes, músicos nacionales, y ya llevaba 28 plazas llenas, juntando y haciendo vibrar los corazones paivenses.

Luego...luego lo que todos sabemos, el vil dinero y los espurios arreglos trajo el silencio, ya no más trenes, ya no más ruidos de trabajo...el velo cayó sobre los martinets que forjaban esos hierros calientes, y las viejas grúas que montaban el material. Solo silencios, desazón, incertidumbre, impotencia, incredulidad, dolor...de haber sido y ya...



Usina, depósito y torre de la sirena

Foto: colección Arq. Horacio Ayala.

Pero de toda la debilidad, la fortaleza aflora. La estirpe y el empuje de aquella vez, dieron paso al resurgir desde las cenizas y comenzó una nueva historia.

Laguna Paiva una ciudad que sabe reponerse a la adversidad aunque aún persigue su sueño: la vuelta de los trenes. La gente cada día se levanta, trabaja, sueña y apuesta por la vida, y se pregunta: ¿seremos aún la ciudad del riel?

A Laguna Paiva se la conoce como lo reza en algunas fotos: “Ciudad del Riel” y también en el escenario de la Primera Fiesta Nacional del Ferroviario establecida como fecha el 30 de agosto de 1981. En el orden nacional, con la firma del subsecretario de Turismo de la Nación, doctor Guillermo A. Lousteau Heguy, el 21 de agosto de 1981 se dio a publicidad el siguiente documento: “Visto el T.I. N° 201.106/81, el decreto N° 1614/75; la Resolución N° 149/79 y considerando: Que la Comisión Permanente de Festejos solicita se designe a la ciudad de Laguna Paiva, provincia de Santa Fe, como

sede de la Fiesta Nacional del Ferroviario; que la trascendencia y jerarquía alcanzadas por este acontecimiento lo convierten en uno de los festejos turísticos de mayor relevancia; que han sido cumplimentados los requisitos establecidos por la resolución N° 142/79 para el otorgamiento del carácter de fiesta nacional a dicho acontecimiento. Por ello, el subsecretario de Turismo resuelve: Artículo 1º) Declarase a la ciudad de Laguna Paiva, provincia de Santa FE, sede de la Fiesta Nacional del Ferroviario, cuya celebración se llevará a cabo el 30 de agosto; artículo 2º) A partir de la fecha se autoriza la realización sucesiva, en forma anual, de este acontecimiento; artículo 3º) La Dirección de Turismo de la provincia de Santa Fe asumirá la responsabilidad y el control de esta celebración, debiendo comunicar cualquier modificación que se produzca, en cuanto a cambio de sede, fecha de celebración, como postergación y/o anulación de esta fiesta nacional; artículo 4º) Establece que la Dirección de Turismo de la provincia de Santa Fe y la Comisión Permanente de Festejos de Laguna Paiva serán los responsables de la programación y ejecución de los actos celebrados; artículo 5º) Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional de Registro Oficial, archívese⁶



Imagen: colección Red Digital Argentina - "Historia de Laguna Paiva"

En el año 1919, se realizó la última fiesta nacional, ya que este año está suspendida por la pandemia.

Hace un tiempo que entre los habitantes viene surgiendo el descreimiento de ya no ser "Ciudad del Riel", que ya no importa realizar esta fiesta que convocaba a toda la comunidad, o seguir pretendiendo ser la "Ciudad del Riel" dado que lejos está ese gigante que era conocido por todos.

Por todo lo expresado, justamente por eso mismo y para confirmar que siempre será Laguna Paiva una ciudad identificada con el riel se deberá avanzar de apoco investigando la historia y las raíces culturales.

Por su ubicación geográfica Laguna Paiva está al Norte de la Ciudad de Santa Fe, ciudad capital de la provincia de su mismo nombre.

⁶ *Diario digital: laguna Paiva*

Allá por el 1891, Domingo Cullen, el último comprador de estas tierras, habitaba en la estancia de su propiedad con Doña Francisca Crespo y sus ocho hijos. En un momento Don Domingo se enferma y antes de morir deja en su testamento la distribución de las tierras entre sus hijos y su esposa. Todos deciden vender, no así Don Reynaldo Cullen, su hijo mayor que con una visión de futuro, le compra la parte a su hermana y junto a su madre constituye una sociedad. Quien avizorando un futuro promisorio con la actividad ganadera, se dedicaría a la crianza de hacienda en el establecimiento de campo Santo Domingo.

Por esas épocas, a nivel nacional, corría la segunda gestión presidencial de Julio Argentino Roca y su política de ampliación de redes ferroviarias. Se basó en la prolongación de los ramales existentes, antes que en la construcción de nuevas líneas y una de ellas fue la de Tucumán a San Cristóbal, perteneciente al ferrocarril Central Norte y construido en 1887. Este tramo llegaba a San Cristóbal y luego empalmaba con el Ferrocarril Francés de Santa Fe. Esto privilegiaba la salida de los productos del noroeste hacia los puertos del Paraná.

Todo este avance priorizó la construcción del ramal que uniría San Cristóbal al puerto de la capital provincial.

En 1905, le sucede a Roca el Dr Manuel Quintana, quien decretó la aprobación de los planos y documentos correspondientes al proyecto de construcción de vías férreas.

El Ing. Enrique Boasi es jefe de los trabajos que comienzan a ejecutarse en ese mismo año, y desde San Justo hasta el kilómetro 25 debido a la inundación que afectaba la zona próxima a Santa Fe. Debió modificar el trazado original.

Se emplearon entre 600 y 1.000 operarios en la enrielladura del tramo, utilizando materiales procedentes de Europa que desembarcaban en el puerto de Santa Fe.

En enero de 1908, se procedió a la habilitación provisoria del ramal y de la estación que se necesitaba para su progreso y mejor ejercicio de las actividades en función de las necesidades de la época.

Se cree que la localización de la estación sería la necesidad de abastecer con agua a las máquinas a vapor, que cada ciertas distancias lo necesitaba, aunque también sopeso la donación del sr Cullen y que en su estancia laboraban tantas personas y ser un lugar clave para el acopio de la producción llegada de San Pedro y Cayastá .

La construcción de la misma estuvo a cargo del Sr. Juan Bautista Vilani, llegado de Italia y afincado en el lugar, participando después en otras obras necesarias para el transporte de las producciones agrícolas de las zonas mencionadas.



**Edificio del ex Ferrocarril
Laguna Paiva**

Foto: colección Arq. Horacio Ayala.

La Estación Laguna Paiva, se habilito el 20 de enero de, abriendo la posibilidad de arraigo a todos los que venían a trabajar en el extendido ferroviario., Esto propicio un crecimiento demográfico, desarrollo económico y las vías de comunicación.

Esta actividad laboral, ilumino el horizonte a inmigrantes europeos y de otras provincias vecinas, Ante esto se vio la inminente necesidad de subdividir y lotear el campo donado por el Sr Cullen,

Otro objetivo del Gobierno Nacional a cargo del Sr José Figueroa Alcorta fue la concreción del ramal Dean Funes , que naciendo en sus cabecera , tenían como objetivo unir la región andina con el Litoral a través de una vía férrea.

Este nuevo ramal necesitaba integrar el proyecto de un lugar para guardar las maquinas, por ello se construyo el depósito de maquinas conocido como “rotonda” compuesta por galpones en forma de herradura con una capacidad para guardar 50 maquinas en un plato giratorio.



El edificio de planta semicircular, en el centro se puede observar la plataforma giratoria. Esta medía 22 metros de diámetro. Cumplía con la función de ordenar las locomotaras hacia los andenes del interior del edificio y también servían para conducir las hacia las fosas de trabajo

Foto: colección Arq. Luis Muller

La ampliación y concreción de este proyecto le permitió un gran desarrollo como centro urbano, social, cívico y económico.

Como algo destacable, aun antes de conformarse legalmente como pueblo, se fundó la primera escuela en 1910 y en 1911 se creó la primera comisión de fomento.

El 5 de junio de 1913, se funda como Pueblo Reynaldo Cullen hasta el año 1967 , que se convertiría en la Ciudad de Laguna Paiva.

Continuando con el desarrollo de la historia, se crea un proyecto de colonización, ya que la actividad agrícola necesitaba brazos para sus campos. Mientras el proyecto de tracción y taller se separan, quedando tracción a cargo de la administración de la rotonda y el depósito de maquinas y el taller incorpora especialidades para la reparación de vagones, hojalatería, herrería, pinturería, tornería mecánica, ruedas, carpintería etc., esto impulsa la actividad ferroviaria y el florecimiento del promisorio pueblo.

Y entre crecimiento y trabajo se suma una nueva obra independiente: “almacenes” que proveía de insumos para el mantenimiento y explotación de la línea Belgrano., Se desarrolla este pueblo con el orgullo del “SER FERROVIARIO”.

La década del 60 encuentra en el país una época de conflictos ferroviarios, económicos que llevaría a grandes actividades gremiales y sindicales al que no escapa este monstruo ferroviario, paros, reclamos, falta de pago, meses de necesidades,

descarrilamientos de trenes, que se volvió más virulento al anunciarse el cierre de varios ramales. Localmente, se temió por el futuro de esta fuente laboral, las peticiones de distintas instituciones hacia el gobierno de entonces no tuvieron eco, y se anuncia una paralización de actividades debido a la cesantía de 200 obreros por tiempo indeterminado, piquetes, asambleas y manifestaciones populares se suscitaban. La policía detenía a los dirigentes sindicales y gremiales por orden del Dr. Frondizi de buscar a los huelguistas y obligarlos a trabajar, es así que varios obreros y empleados se escondieron en casa de familiares, otros se fueron al monte.

Un conflicto que marca un hito en nuestra historia fue esta huelga, que alcanzó su punto álgido, cuando se toma conocimiento que venía un tren conducido por personal que no había adherido a la huelga y custodiado por policías con destino a San Cristóbal con algunos pasajeros, esto valió para que unas 4000 personas en su mayoría mujeres, impidieran el paso del mismo cruzándoles durmientes. Sacudieron el tren hasta hacer caer los vagones. Tiraron inflamables e incendiando el tren bajo las balas de la policía.

Fueron dos meses intensos hasta que la mediación del cardenal Caggiano en diciembre ante el gobierno logra un acuerdo con los gremios, y la paz y el orgullo de ver inscrita en los vagones que volvieron a pasar, "VIVA PAIVA LA HEROICA".

La privatización del sistema ferroviario fue a causa de una crisis de la macroeconomía del país, que lleva a la privatización de los servicios públicos y de los ferrocarriles argentinos concretamente. La concesión de los ferrocarriles se haría por partes por razones políticas y económicas, las líneas de carga ya estaban en licitación cuando en 1991, entonces el Pte, Saúl Menem decide separar los servicios de pasajero de la región metropolitana con el resto del sistema ferroviario, y funda un servicio exclusivamente para esta región. Apuesta aún más al concesionar al sector privado mediante una licitación internacional. El sistema ferroviario suburbano de pasajeros con subsidio, admitiendo que si no le cerraban las ecuaciones al operante el estado asumía la responsabilidad de cubrir la diferencia correspondiente.

Este desmembramiento obedeció a proyectos nacionales que nos cuesta comprender, que el ferrocarril daba pérdidas? La desaparición de esta empresa estatal cierra las puertas de los talleres y guarda para siempre el tren pasajero que unía a Santa Fe que alimentaba... que los obreros quedaron con sus vidas en suspenso porque sienten que se les cerceno parte de su ser. El pueblo, ya ciudad siente como si se está al borde del precipicio, tambalea, de a poco el Ser Ferroviario ya no será lo mismo, la espada cayó sin piedad, no tuvo en cuenta la edad ni el oficio. El silencio se adueña de las calles, fue un tiempo duro, de dualidades, de solidaridad e individualidad, egoísmos que dolían.

Solo en el corazón de los jóvenes y en las estrategias de los gobernantes esta el hacerlo resurgir, el taller ferroviario luchaba por no apagarse, se consideraron y pusieron en práctica nuevas formas de trabajo, hasta que ya no pudo ser, y se privatizó totalmente.

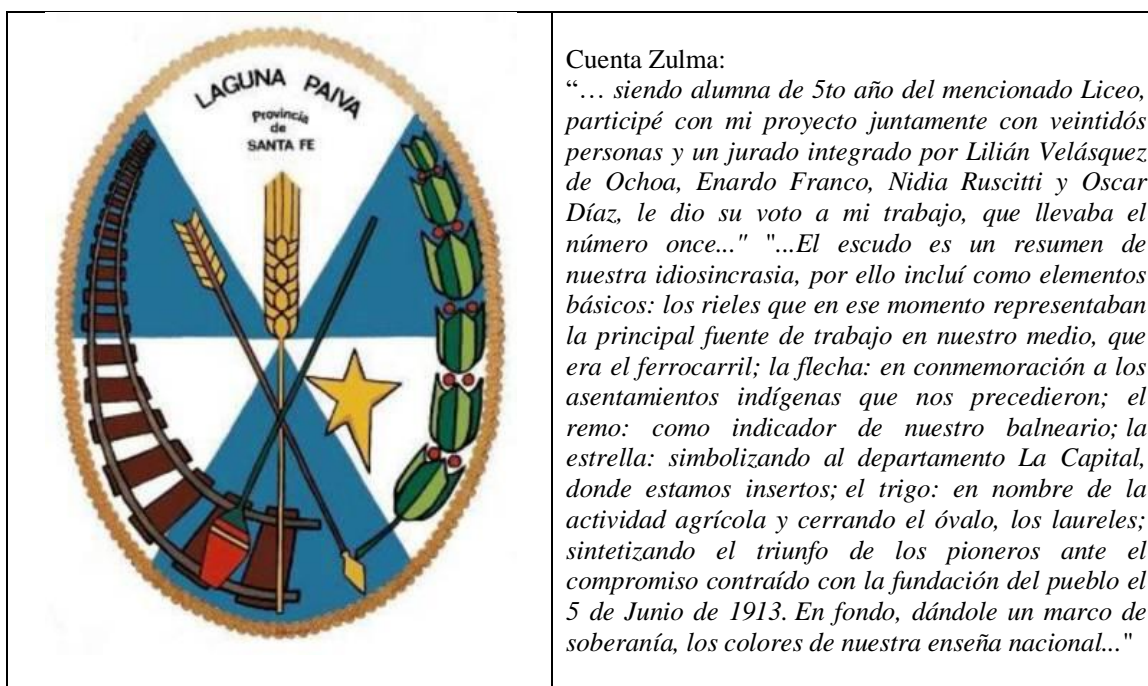
La sirena tímidamente con otros sonos empezó a sonar pero despertando de a poco, a los pocos nuevos empleados, ya no es lo que forjó esta gran ciudad, pero nos da una lección, valorar siempre lo que fuimos, gracias al tren, a los rieles que antaño abrían caminos, hoy se acomoda a estos tiempos, descansan a un lado los viejos durmientes de quebracho y rieles cansados y los de cemento y los brillosos rieles nuevos fortalecen el camino porque la producción es providencial y los cargueros con vagones que exceden los números del reloj, orgullosos pasan cargados y la bocina de las nuevas máquinas azules llenan de un nuevo regocijo. EL TREN YA VIENE!, ¡EL TREN YA VUELVE!

Por todo eso y por mucho mas, por SIEMPRE SEREMOS LAGUNA PAIVA, CIUDAD DEL RIEL!!!

El escudo Municipal de Laguna Paiva⁷

Este escudo es el símbolo que identifica a la ciudad. Su creadora: Zulma Moreno de Perezlindo (Docente de Artes Plásticas)

"...El 31 de Octubre de 1973 el gobierno de la ciudad presidido por el Sr. Oscar Sosa, a través del Liceo Municipal "Leandro Fuentes", organizó un concurso con la finalidad de darle a Laguna Paiva un escudo que la identificara.



Presentación de la Bandera de Laguna Paiva

En el año 2014, por iniciativa de la ex Concejal Lea Kobelinsky, se dispuso la creación de una bandera que identifique a la ciudad. Una vez aprobada la ordenanza se presentó el concurso "Una ciudad, una bandera", convocando a la ciudadanía a participar.

Tuvo una amplia repercusión, se presentaron muchos trabajos basados en la reglamentación brindada para tal cometido, se dispuso de un jurado y este accionó de acuerdo a lo establecido.

Fue así como el proyecto presentado por el señor Víctor Gaitán resultaría el ganador de dicho concurso.

El diseño respeta la reglamentación y contiene el patrimonio histórico, cultural y popular paivense.

⁷ https://www.rda365.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2605:historia-de-laguna-paiva&catid=11&showall=1&Itemid=105

El símbolo principal es la Cruzan Andrés, emblema a nivel internacional que identifica a los ferrocarriles, señal que se encuentra en los paso a niveles no vigilados. En el acervo popular significa humildad y sufrimiento. Homenaje en memoria de los que ya no están (huelga del 61, “Paiva la Heroica” y el cierre de talleres y almacenes ferroviarios en 1992).

El gorro frigio, emblema grabado en la memoria local respetando su sistema de vida, símbolo de Libertad y republicanismo.

La flecha, es homenaje póstumo a los pueblos originarios: primeros habitantes de estas tierras.

El color rojo está ligado a las emociones fuertes, simbolizando la pasión y la lucha por lograr sus objetivos. Se relaciona a las luchas, a la resistencia y la fuerte identificación emocional y al amor por lo que le dio origen la ciudad y potenció su desarrollo.

El verde, entre otras cosas, es un color que simboliza la fertilidad y la esperanza. Representa el futuro de Laguna Paiva, su porvenir, su proyecto de desarrollo. El ímpetu del día a día en que trabajan para llevar a cabo sus sueños cada uno de los paivenses.

El blanco es el color que representa la paz, la que necesita toda comunidad organizada para progresar. Simboliza la bondad, la pureza, y el optimismo.

El 22 de septiembre de 2016, se presentó oficialmente como auténtico distintivo paivense.



Algunas propuestas para el concurso local



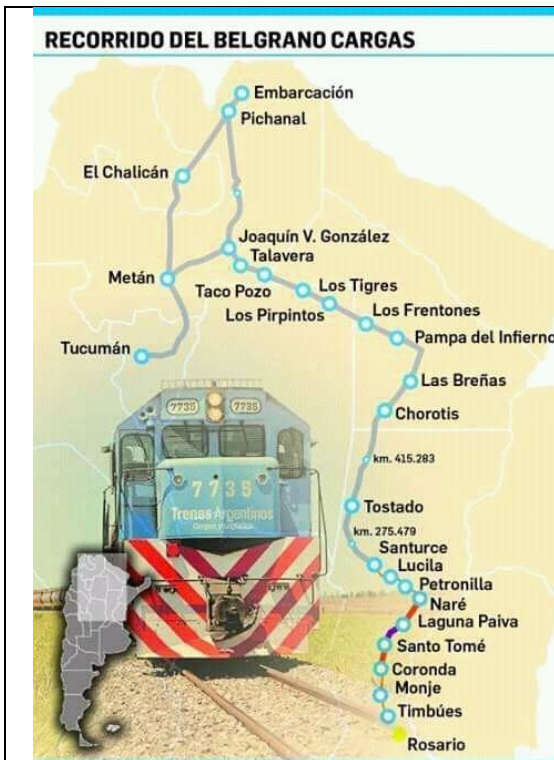
El Sr. Víctor Gaitán, autoridades y vecinos



**Víctor Gaitán junto al
Intendente Rodrigo Fernández (2016)**

Las rutas del ferrocarril Belgrano

El ferrocarril Belgrano aportó crecimiento a todos los lugares por donde pasó. A Laguna Paiva la convirtió en una ciudad pujante y así sucedió a lo largo del tendido de sus rieles.



Mapa de ruta del Ferrocarril General Belgrano. Cargas y logística⁸.

Imagen: colección Walter Vázquez

⁸ <https://ar.pinterest.com/pin/853150723137225722/>

Laguna Paiva, el Ferrocarril Belgrano y las privatizaciones

Dos fueron las privatizaciones sufridas por los ferrocarriles argentinos: entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos) y fue así como heredaron los nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: en este caso General Belgrano.

Antes de 1947 el ferrocarril pertenecía en gran parte a capitales británicos y franceses. El 1 de julio de aquel año, el Estado argentino, a través del entonces presidente Juan Domingo Perón, nacionalizó todas las empresas ferroviarias bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos).

La segunda privatización ferroviaria en Argentina fue un proceso comenzado en 1991 durante la presidencia de Carlos Menem, tras la aprobación de la Ley de Reforma del Estado que autorizaba al ejecutivo a privatizar y disolver entes estatales.

El arte en ciudad del riel

La artesanía del hierro proviene de periodos históricos antiquísimos, realizaciones tales como el trabajo más o menos artístico del metal. Cada lugar tiene un estilo, sus artistas; Laguna Paiva no escapa a esta realidad y esta obra inspirada en la historia local. Su autoría corresponde al artista santafecino Alejandro Cantarutti con la colaboración de los alumnos de la E.N.E.T. N° 458, Hernandarias de Saavedra.



Fotos: colección Lucila Gorosito

Los vagones de hoy

Para los más pequeños un atractivo y una fuente de inspiración para tomar imágenes, las que quizá sean añoradas cuando crezcan así como los mayores recuerdan aquellos viejos vagones cuyas fotos quedaron plasmadas en el diario local trayendo recuerdos de antaño.

Los más pequeños preguntan, quieren saber...¿porqué es la ciudad del riel?, yaunque parezca increíble Laguna Paiva fue, es y será la “Ciudad del Riel” porque todo creció y se desarrolló en torno al riel. Existieron diversas formas de vagones: cerrados, descubiertos, de pasajeros y transportaban distintos materiales. Algunos llevaban carbón, otros mercaderías y también la gente pobre se subía y así podía llegar a distintos lugares del país sin pagar pasaje. Que tiempos aquellos!!!

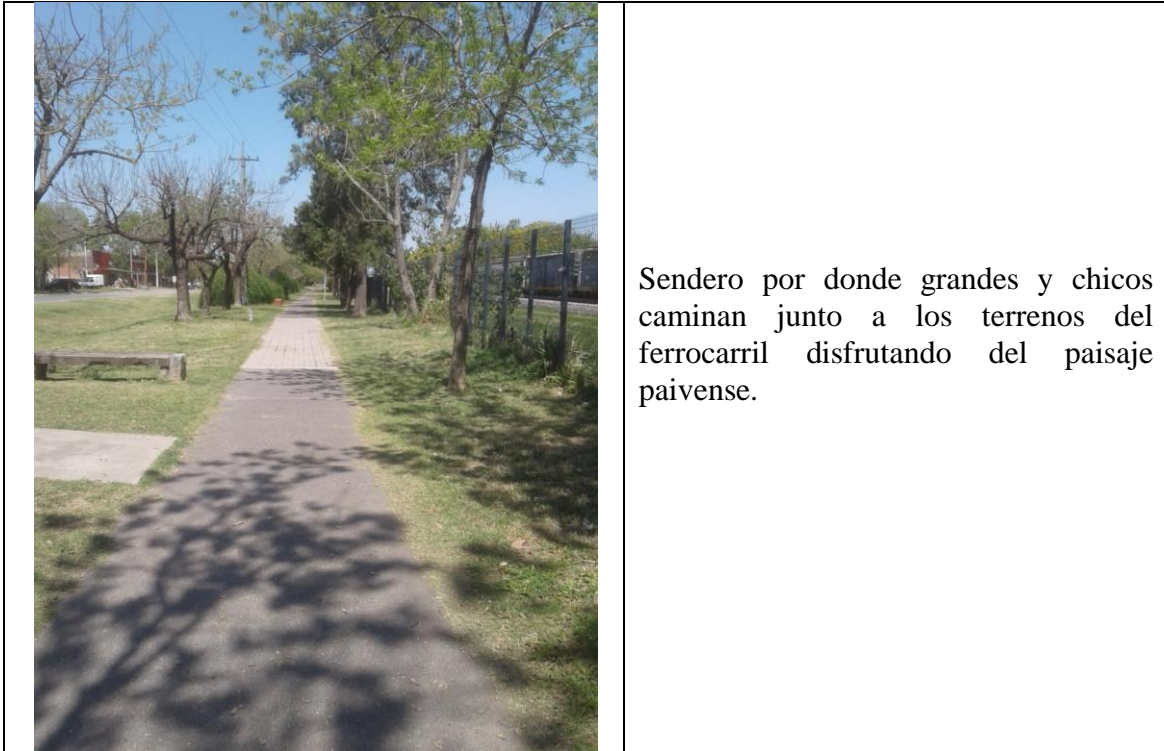


Foto: colección Lucila Gorosito

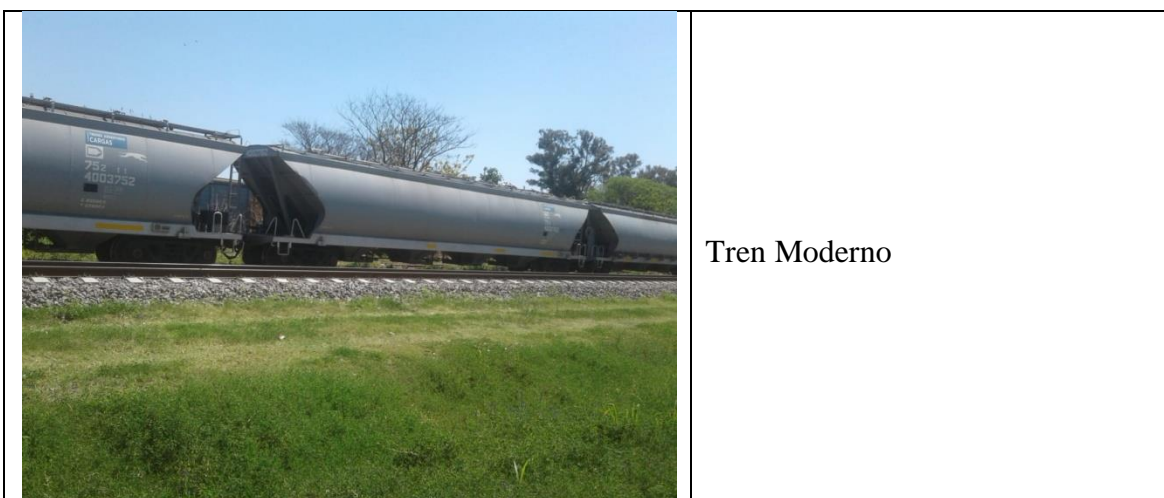
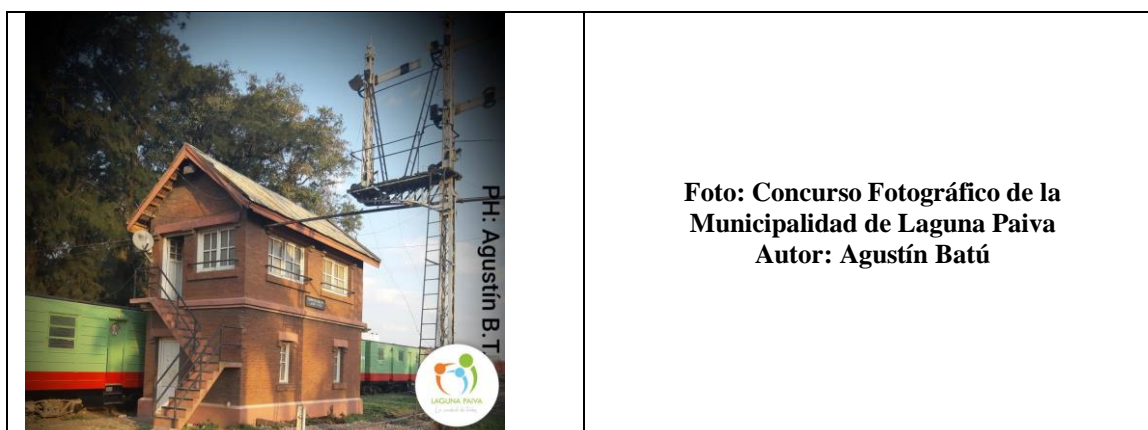


Foto: colección Lucila Gorosito



Imágenes: colección - exposición Cristina Mix.



Conclusiones

Esta recopilación de datos tiene como finalidad ahondar en la historia y en el rescate de hechos que hacen a la identidad y la memoria de la ciudad de Laguna Paiva.

Basada en la teoría por todos conocida sobre el gran aporte que realizaron los ferrocarriles en Argentina, no sólo en lo económico sino también en la fundación de pueblos /ciudades, el avance de la ciencia y del progreso local. Para los Paivenses significo un importante aporte para su avance y bienestar familiar.

El cierre de esta gran empresa, única fuente de trabajo que movilizaba a esta región produjo un gran quiebre en lo económico y social, el desgano, la apatía y la decepción ganaron lugar. Todo lo obtenido de las indemnizaciones no se convirtió en grandes inversiones. Fue la época de los kioscos. La gran mayoría de jóvenes paivenses se fueron de la ciudad a los que se sumaron los jóvenes y adultos jóvenes con posibilidad de trabajar en busca de nuevos horizontes y así palear la situación económica presente. Esta se convirtió en una ciudad dormitorio. Más tarde la ciudad

maduró, situación que los llevó a muchos a desarrollar nuevos emprendimientos y oficios.

Contar con el ferrocarril implicó poblar, crecer, superarse y contar con profesionales que hicieron grande a esta ciudad!! Por todo esto y por ver el cambio de los rieles y los durmientes de cemento, por escuchar los movimientos de los nuevos cargueros, por observar la producción que se transporta me hace avizorar un resurgimiento de los trenes que lentamente empieza a mover y a contener la producción agrícola, base de la economía de nuestro país. Por eso fuimos, somos y seremos LAGUNA PAIVA, CIUDAD DEL RIEL

Bibliografía

- Academia Nacional de la Historia (Argentina) (1941). *Historia de la nación argentina: (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Volumen 5, Parte 2. Buenos Aires (Argentina): Librería y editorial "El Ateneo".
- Acevedo, Edberto Óscar (1996). *La intendencia del Paraguay en el Virreinato del Río de la Plata*. Fundación Centro de Estudios Políticos y Administrativos. Buenos Aires (Argentina): Ediciones Ciudad Argentina.
- Alberdi, Juan Bautista (1974). *Grandes y pequeños hombres del Plata*. Colección Los argentinos vol.3. Buenos Aires (Argentina): Editorial Plus Ultra.
- Paúl, Oscar R. (2017). "El desarrollo de Laguna Paiva entre 1958 y 1987".
- Paúl, Oscar R. "El proceso fundacional de Laguna Paiva". Santa Fe, Imprenta Lux SRL - Marzo 1997
- Periódico de Laguna Paiva. Mix, Cristina.
- Belgrano, Mario (1944). *Historia de Belgrano*. Buenos Aires (Argentina): Espasa-Calpe Argentina S.A.

Página web consultada

<http://www.lagunapaivaweb.com.ar/Historia/fundacionpueblo.htm>