

### EL PATRIMONIO FERROVIARIO EN AMÉRICA LATINA: BALANCES, PROYECTOS Y AGENDAS DE TRABAJO DESDE LA MIRADA FEMENINA.

#### ENTREVISTA A GABRIELA ZEGARRA, GESTORA DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN PERÚ

Por Luisina Agostini<sup>1</sup>

Quienes hemos transitado por espacios ferroviarios para construir nuestras investigaciones sabemos que se trata de espacios masculinizados. Como parte de la tarea de visibilizar el trabajo que las mujeres realizamos en diferentes ámbitos académicos e institucionales relacionados con el ferrocarril y sus espacios de influencia es que en esta entrevista conversamos con Gabriela Zegarra sobre la importancia de gestionar el patrimonio ferroviario en América Latina.

El diálogo, que atraviesa por la arquitectura y la historia nos permitió recorrer la trayectoria de Gabriela como gestora del patrimonio ferroviario y también atender las agendas abiertas que en esa materia existen en Latinoamérica. Tejer redes se convierte en un objetivo y en un desafío para quienes, como Gabriela, se esfuerzan por mapear la existencia de museos ferroviarios y poder articular instancias de aprendizajes entre las comunidades que los sostienen.

El patrimonio material y el patrimonio “vivo”, intangible, existente en las palabras de quienes han trabajado en el ferrocarril se advierte en las diferentes geografías que Gabriela recorrió como una constante a proteger. Las maneras en que los saberes académicos se articulan con aquellos que las comunidades poseen se manifiesta como un desafío muy enriquecedor para que las tareas profesionales que las mujeres realizamos impacten en los escenarios cotidianos de quienes forman parte de la historia del ferrocarril en América Latina.



*Gabriela Zegarra (al centro) en el Museo del Ferrocarril de Tulancingo durante su visita a México en 2019. Fuente: Página web del Municipio de Tulancingo de Bravo en: <http://2016-2020.tulancingo.gob.mx/eligen-a-tulancingo-para-el-proyecto-de-creacion-de-la-red-latinoamericana-de-museos-ferrocarrileros/>*

**Luisina Agostini (LA):** Bueno, entonces, estamos con la arquitecta, máster en museos y en gestión del patrimonio histórico **Gabriela Zegarra (GZ).**

**LA:** ¿Cuál es tu formación disciplinar y tu campo de trabajo?

**GZ:** Gracias, Luisina. Mi formación académica te cuento que se centra en la arquitectura. Tengo una especialidad en arte, museos y gestión del patrimonio histórico. Y en cuanto a mi campo de trabajo, pues vengo colaborando desde la administración pública en proyectos de restauración de edificios históricos, en el diseño de museos y también de exposiciones, gestionando así las inversiones con presupuesto público para la puesta en valor de este tipo de espacios.

**LA:** Bien. ¿Has recorrido América Latina en este sentido?

**GZ:** Sí, mira, justamente he tenido el privilegio de participar en el proyecto de inversión para la puesta en valor del Museo Ferroviario Nacional de Tacna (Perú), y ese ha sido el principal motivo para que yo pueda recorrer otros países y conocer de cerca cómo se viene gestionando y recuperando este tipo de patrimonio. En el Perú ha sido el primer ejemplo; no hemos tenido antes antecedentes de una intervención integral de un patrimonio ferroviario como el que hemos podido desarrollar en Tacna. Entonces, he visitado, Argentina, Brasil, México, y realmente han sido enriquecedoras estas visitas.

**LA:** Cuando vos decidís comenzar, digamos, por la cuestión del patrimonio ferroviario, ¿es por algún motivo?, ¿tiene que ver con alguna motivación personal o con una agenda de investigación pendiente que vos registrabas a partir de tu formación disciplinar?

**GZ:** Mira, siempre he tenido una inclinación por el patrimonio industrial en general, pero al haberme encontrado con un encargo laboral de poder llevar adelante el proyecto del Museo Ferroviario, pues ha sido casi una suerte, ha sido al azar. Y ha caído a pelo al tipo de formación que tengo y a la especialidad en la que yo ya quería inclinar mis estudios, que es el patrimonio industrial. Es por eso que liderar este proyecto ha sido realmente apasionante. Y, como lo dije antes, un privilegio.

**LA:** Para poder dimensionar un poco en qué consiste el proyecto de la Red Iberoamericana de Museos Ferroviarios: ¿cuáles son los objetivos de esa red? ¿Qué relación generás vos, o si es un trabajo en equipo, con los museos de las distintas localidades?

**GZ:** Sí, mira, el objetivo principal que tiene la Red Latinoamericana de Museos Ferroviarios es fortalecer la gestión y la difusión del patrimonio ferroviario en la región. En ese sentido, se ha propuesto un trabajo en colaboración con el Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, que, además, conforma el equipo de coordinación de esta red. Ellos encabezan y lideran el



planteamiento de la creación de esta red y con ellos venimos estableciendo vínculos sólidos con otros museos, con Cuba, Brasil, Argentina, Uruguay, Perú y Bolivia. Estos museos que hemos podido invitar a integrar la red son nuestros principales socios estratégicos y ellos tienen como misión generar redes, también internas, en cada uno de nuestros países para poder propagar más los objetivos que tenemos y poder así difundir y preservar de manera conjunta el patrimonio ferroviario de Latinoamérica.

**LA:** Claro. ¿En el caso de la Argentina?

**GZ:** En el caso de Argentina, nuestro socio estratégico es el Museo Municipal de Villa María. Llegamos a contactar con él porque nosotros ya estábamos haciendo todo un mapeo, redes. Te cuento que esto se ha ido construyendo en plena pandemia. Entonces, nuestro primer acercamiento ha sido virtual, y en redes pudimos ver el movimiento y actividad imparable del Museo de Villa María, que llamó la atención. Y participamos en algunos de los encuentros que ellos fomentaron. Se les invitó a ser parte de la Red, así como también al museo Ferroviario de Formosa y ya estamos trabajando este proyecto desde hace cinco años. La idea, empezó a finales de 2019 y se fue desarrollando a partir del año 2020.

**LA:** ¿Y qué diagnóstico podés hacer en este último tiempo?, a partir de esos cinco años, incluso más, de la Red. ¿Qué alcances y qué desafíos plantea esa red?

**GZ:** Mira, te puedo decir que sin duda está permitiendo la creación de sinergias y el fortalecimiento de la identidad cultural que nos vincula en este mundo ferroviario. En estos últimos cinco años se han logrado varios avances significativos, como es el intercambio justamente de este conocimiento relacionado con las buenas prácticas de la conservación, del desarrollo museográfico, de la gestión cultural, y esto ha permitido que las instituciones que ya están conformando la red puedan aprender unas de otras, esto ayuda, sin duda, a mejorar los proyectos internos de las instituciones.

Y bueno, también te puedo decir que se apoya mucho desde la Red a la difusión de las actividades, talleres, seminarios o encuentros que desarrollen estas instituciones, porque uno de los objetivos principales es poder visibilizar los esfuerzos que se hacen en cada uno de estos museos.

La Red ahora está en una etapa de construcción, por lo que existen varios desafíos. El principal es el financiamiento, como suele pasar mucho en el sector cultura. Muchos de los museos dependen de recursos limitados. Y los museos que ahora conforman la red, pues, vienen de distintas dependencias. Algunos son dependientes de gobiernos nacionales, locales o más pequeños, municipales. Sin embargo, hemos podido coincidir en que todos tienen como limitante el tema de

financiamiento. Y además te podría comentar que actualmente la Red trabaja en priorizar la agenda de adherencia de más socios estratégicos. Es primordial entrar en contacto y seguir sumando más actores. Hemos podido mapear que Argentina es uno de los países que más museos ferroviarios tiene. Entonces, es un trabajo realmente arduo, que a veces un solo socio no va a ser posible conseguir, ¿no? Necesitamos ir sumando más.

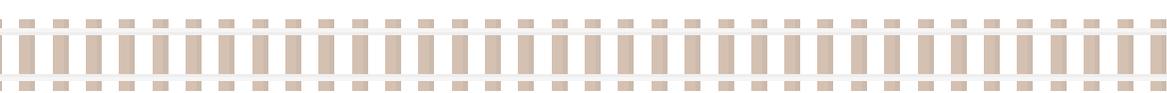
**LA:** Porque, por ejemplo, en el caso de los museos ferroviarios existentes en la Argentina, hay muy pocos que son institucionalizados y con un respaldo económico. En general, son el resultado de la conformación de la comunidad que, en el momento de privatización, se ocupó de pensar estrategias para cuidar el patrimonio que podía rescatar de lo que nosotros llamamos en Argentina el desguace ferroviario.

Entonces, me preguntaba ¿cómo eran los intercambios que ustedes establecían? Yo pensaba: ¿cómo se articulaba la formación académica que uno tiene con la particularidad de las instituciones que por ahí están integradas por personas de la comunidad, que no tienen una formación académica, sino que son voluntarios que han decidido en algún momento de sus vidas formar una institución llamada museo, digo? ¿Cómo tejen esa relación con la comunidad?

**GZ:** Mira, la comunidad es fundamental. El principal patrimonio, es más, que hemos podido identificar es justamente el patrimonio vivo; las personas, ya que sin ellos no podríamos reservar y visibilizar este patrimonio que, además, cada vez está más cerca de las generaciones nuevas.

Estamos hablando de ferrocarriles que sus propios motoristas o trabajadores ferroviarios ya tienen ahora una edad más avanzada y cada vez son menos los que se meten a este tipo de oficios. En el caso, por ejemplo, de Perú, no tenemos una cultura ferroviaria como se tiene en Argentina, lamentablemente. Está muy venido abajo todo el sistema ferroviario en el país, por lo tanto, también surge esta preocupación de la pérdida de oficios en torno a la materia ferroviaria. Entonces, lo que se trata de hacer es tejer el conocimiento técnico, porque se trabaja con un equipo multidisciplinario. Estamos hablando de historiadores, antropólogos, museólogos, museógrafos, arquitectos, educadores, entre otros, que se tienen que amalgamar con el conocimiento de esta comunidad, que son los agentes más cercanos. Ellos son los primeros en conocer y poder expresar hacia la parte técnica por qué es importante la revalorización de este patrimonio.

**LA:** Bien. Y bueno, en relación entonces con el desarrollo patrimonial ferroviario relevado, ¿cuáles son los países con mejor política de cuidado patrimonial? Y bueno, ¿y qué balance podés hacer sobre las políticas de cuidado y protección patrimonial ferroviaria que existen en América Latina?



**GZ:** Mira, en la región latinoamericana algunos países destacan más, obviamente, por tener avances en políticas de cuidado y protección del patrimonio ferroviario. Como, por ejemplo, Argentina, que venimos hablando, hasta México, que cuentan con numerosos museos ferroviarios que trabajan activamente en la conservación y en la promoción de la historia ferroviaria. Como tú también dices, muchos de ellos son trabajos que realiza la propia comunidad, pero eso no le quita valor, al contrario, ayuda a visibilizar que realmente ese patrimonio tiene un fin y existen razones para que sea preservado. Chile también ha desarrollado una serie de iniciativas para proteger su patrimonio ferroviario y vemos muy de cerca que Cuba viene realizando un trabajo importante en la recuperación y restauración del patrimonio ferroviario a través del Museo Nacional del Ferrocarril.

Entonces, no es un trabajo sencillo la recuperación de este tipo de patrimonio, requiere mucho conocimiento, requiere también mucho tiempo, porque los trabajos de conservación suelen ser de más larga data y también el tema de financiamiento, pues, es algo que cuesta conseguir para poder justamente aplicar diversas metodologías de conservación. Este es uno de los desafíos más grandes, el financiamiento y el mantenimiento. Es por eso que creo que es importante fortalecer la cooperación internacional, justamente, y mejorar, como ya venía diciendo antes, la visibilidad para asegurar la preservación y difusión de este patrimonio.

**LA:** El eje es el patrimonio vivo también, las personas. ¿Hay alguna propuesta en esto de lo que se llama el patrimonio intangible, la cuestión de los testimonios? Porque, por ejemplo, el CEDIF, en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, tiene el Archivo de la Palabra, y ¿ese punto también se plantea en estos trabajos de intercambio que ustedes hacen dentro de esos objetivos que se pueden plantear en la Red?

**GZ:** Definitivamente. Es uno de nuestros principales pilares, poder preservar el patrimonio vivo. Hemos visto que hay museos que trabajan mucho más de la mano de la comunidad, como el Museo, el Museo del Tren de Sao Leopoldo en Brasil. Por ejemplo, Brasil tiene otro tipo de políticas y un enfoque que visibiliza mucho más a la comunidad. Entonces, lo que queremos es justamente poder rescatar y tomar de ejemplos de estas actuaciones para poder difundirlas con los otros socios de la Red y replicarlas en nuestros países.

**LA:** Bien, bien. ¿el porcentaje de mujeres que vos podés registrar que se encuentran al frente de instituciones que gestionan y protegen este patrimonio ferroviario? ¿Hay algún dato cuantitativo?

**GZ:** Mira, desde mi visión, y desde el acercamiento que he venido teniendo ya desde hace siete años atrás en el tema ferroviario,

me ha llamado mucho la atención que son precisamente las mujeres las que más lideran este tipo de instituciones.

Estamos hablando de un 60 o 65% de liderazgo de mujeres a cargo de museos o de espacios culturales ferroviarios. Y no solo pasa en este eje del ferrocarril, sino que en general, a nivel mundial, las mujeres están copando más puestos laborales en los museos e instituciones culturales.

**LA:** Y, al respecto, ¿cómo fue y es tu experiencia femenina en el trabajo en territorio? Pero vos has sido una mujer que se ha puesto como objetivo trabajar en estos espacios. ¿Cómo es tu experiencia femenina?

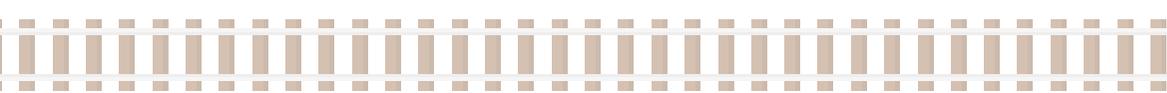
**GZ:** Mira, trabajar, en mi caso, como arquitecta, especialista en patrimonio cultural y particularmente en la puesta en valor del Museo Ferroviario Nacional de Tacna, ha sido una experiencia enriquecedora y muchas veces desafiante. Especialmente porque es un entorno tradicionalmente dominado por hombres. Desde el inicio de mi carrera profesional he enfrentado y superado varias barreras y estereotipos de género. En muchas ocasiones he podido encontrarme en reuniones o proyectos en los que era la única mujer en la sala. Y más, cuando se está al frente de la ejecución de proyectos, de obras o supervisiones de obras. Éstos son campos que siguen siendo dominados más por los hombres.

Esta situación, sin embargo, sí me ha ayudado personalmente a impulsar y demostrar constantemente mis capacidades, y a mantenerme firme también en mis condiciones profesionales. Mi enfoque ha sido siempre justamente el de trabajar con excelencia y compromiso, lo cual, me ha ayudado a ganar confianza y respeto con mis colegas y superiores. He tenido también la suerte de tener como modelos referentes en este campo del patrimonio ferroviario a valiosas y admirables mujeres, que han trazado caminos firmes justo en la conservación y preservación del patrimonio ferroviario. Varias de ellas directoras de importantes instituciones. Por nombrar alguna, está la maestra Teresa Márquez, directora del Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, que ha sido importante referente para mí para poder seguir en esta línea de la conservación del patrimonio ferroviario.

**LA:** Claro, claro. Bueno, ha sido un gusto conversar contigo entonces.

La intención de la entrevista era registrar no solamente, el proyecto fundamental que tiene que ver con la protección patrimonial, sino también esto, la experiencia en primera persona de aquellas mujeres que lideran o forman parte de esta cuestión. Ojalá nos encontremos en algún momento personalmente, así nos conoceremos.

**GZ:** Sí, sí, a mí me encanta Argentina, te cuento. He estado en dos oportunidades. Y sí, la intención es poder volver.



Para seguir haciendo el mapeo de otros museos. Y sin duda, Luisina, me encanta que podamos tener contacto a partir de esta conversación, y seguramente te estaré buscando próximamente.

**LA:** Bueno, porque me interesa mucho por ahí también revisar esto. En la Argentina, si bien existe el Museo Ferroviario, como vos decís, hay una fragmentación documental muy significativa. Y en mi investigación sobre las comunidades ferroviarias de localidades de la provincia de Santa Fe, donde yo vivo, en la segunda mitad del siglo XX, reconstruir con documentación de la empresa de ferrocarriles ha sido muy difícil por esta fragmentación que existe. Y cuando fui al CEDIF, me encontré con una realidad diferente, en el sentido de que había un archivo sistematizado, una documentación muy completa, y cosas que acá en la Argentina eran muy difíciles de encontrar. No que no estén, pero digamos, que acá no ha habido una política estatal consciente de cuidar aquello que iba a ser privatizado, y que fue privatizado en los noventa, como sí se pudo realizar en México. Entonces, por eso yo te preguntaba esta cuestión de las comunidades.

Porque las comunidades aparecen, de alguna manera, sosteniendo espacios, creando espacios, con muy pocos recursos. Y de alguna manera, muchas de las cosas que ellos tienen, de los objetos por ahí que han guardado, los han guardado las propias comunidades para evitar el abandono, digamos, de la cuestión material.

**GZ:** Correcto. Justo te comento que el Museo Municipal de Villa María, ¿no sé si lo conoces?...

**LA:** Sí, lo conozco.

**GZ:** Sí, es un museo que no tiene, en realidad, una colección exhibida, ¿no?

Ellos nos cuentan, porque yo lamentablemente no lo conozco todavía personalmente, pero nos cuentan que es un trabajo más con la comunidad, y parte del personal, que siempre está dentro del museo, interactuando con la comunidad, son extrabajadores ferroviarios. Entonces, ese es un aporte valiosísimo, que también en Tacna se está tratando de replicar, porque te comento que el Museo Nacional de Tacna, está dentro de la propia estación de ferrocarril que actualmente funciona, y que solo quedan cuatro trabajadores ferroviarios. Ellos ya muy mayores, que seguramente en poco tiempo se estarán jubilando. Entonces, ¿por qué desde el museo no rescatar también el conocimiento y traer a estas personas a que sean los propios guías del museo, los que aporten el conocimiento a los visitantes, ¿no? Claro. Porque ellos son los que conocen de primera mano los oficios, las maquinarias, las herramientas, el tipo de locomotoras. Y yo creo que es importante poder justamente empoderarlos, no dejarlos de lado. Y eso he visto en las visitas que he realizado,

en México. Entonces, realmente es un ejemplo que debemos replicar.

**LA:** Sí, por supuesto.

**GZ:** Bueno, te agradezco mucho la conversación.

**LA:** Y, bueno, seguro que seguimos en contacto. Ha sido un gusto

#### Citas

[1] Entrevista realizada en junio de 2024 por la doctora Luisina Agostini (CONICET-ISHIR-UNR, Argentina) a la doctora Gabriela Zegarra, gestora del patrimonio ferroviario en Perú.