

Los barrios ferroviarios de Córdoba

Los suburbios nacieron con la concentración industrial, pero mucho antes de este fenómeno los ferroviarios acamparon alrededor de sus talleres, depósitos o galpones de carga. Ahí se establecen y domicilian. Los barrios se extienden como una mancha por los altos de la ciudad, al norte y de este a oeste: Barrio Yofre, Inglés y Firpo. Languidecen cuando se entra a Alta Córdoba y se vuelven a concentrar en los depósitos de locomotoras diesel y coches motores.

Todos tenían características particulares, pero la fundamental era la relación entre vecinos, basada en la solidaridad y en una relación social que continuaba en el barrio después del taller.

Los talleres ferroviarios, rodeados por el Firpo, el Yofre y el Inglés, concentraban la mayor cantidad de obreros. Los beneficiarios de esta concentración lógicamente eran distintos. El más diferenciado era el Inglés, habitado por armenios, lituanos, ucranianos, italianos, gallegos y, por supuesto, criollos. Algunos se dedicaban al comercio; otros trabajaban en los talleres. El Inglés era un barrio de casas bajas, bien urbanizado. Los inmigrantes y los criollos convivían en él sin problemas. Había un lenguaje particular, como el humor especial de las mezclas.

El Yofre, pegado al taller, estaba separado del Inglés por las vías y la ruta que va a Santa Fe. En su población prevalecían los criollos. La relación entre los vecinos era más fluida y familiar, casi puebleril. Se compartía casi todo. Se entraba a una casa sin golpear. Se vigilaba y se regañaba al hijo del otro, porque era del barrio; se lo protegía. El chimento formaba parte de esta estructura. En los tiempos en que no había que escribir, por razones de seguridad, las lenguas jugaron el papel de correo. Eran un medio afectivo para transmitir la información. Lo oral era seguro.

Esta relación tenía una trama no visible, códigos, pliegues, una forma de pensar, acuerdos no escritos e independientes de las simpatías políticas. Las relaciones particulares del barrio permitieron resguardar a los protagonistas de las luchas ferroviarias y de las otras. El núcleo era la solidaridad, todo partía de ahí; envolvía al barrio y se la cuidaba hasta la dureza. Hubo un momento en que se endureció tanto que se esclerotizó y se volvió negativa y vulnerable, porque no había generado los anticuerpos necesarios, ni había cambiado de acuerdo con la movilidad de los tiempos.

En el terreno de las luchas más importantes, estos barrios fueron la retaguardia más segura de los militantes, por lo inexpugnable. El barrio era casi una fortaleza, sin muralla pero muy difícil de penetrar. Sufrió los más crudos y salvajes asedios. La brutalidad de algunos y la sutileza programada de otros, traiciones de los asaltantes que después del 55 se recompusieron e iniciaron la contraofensiva que venía pergeñándose desde el 52.

Así fue que los códigos internos del barrio se endurecieron, se escondieron cada vez más entre sus pliegues hasta tomarse invisibles, y así el barrio perdió capacidad de respuesta y se anuló la iniciativa colectiva.

La ciudadela fue sitiada a largo plazo. Los asediados no teníamos armas de ningún tipo, fundamentalmente armas políticas, ideológicas ni organizativas, porque

la famosa comunidad organizada no existía. Hasta entonces, la vida se había desarrollado sin prevenciones, todo había transcurrido con placidez. Con los sitiadores avanzó otro fenómeno que no percibimos: el cambio. Nadie pegó el grito, nadie alertó; no había vigías, no teníamos sesudos investigadores sociales que pudieran batir la justa.

La paciencia, la sutileza y el desgaste, la perseverancia del sitiador, horadaban de una manera impensada los primeros muros. Los cambios que venían marchando devenían despacio, imperceptiblemente. En vez de ser elementos de progreso, en manos del sitiador se transformaron en herramientas desarticuladoras.

El barrio fue nuestro hábitat, el de la militancia de todos los colores. Las calles eran nuestros corredores entre los distintos establecimientos ferroviarios. En el barrio estaban los sindicatos: la Unión Ferroviaria y La Fraternidad. Por sus calles de tierra, enarenadas, por sus pasajes, cortadas, techos y pasillos, nos corrió la cana después del 55. En el barrio se concentró la solidaridad de los cordobeses durante la huelga de los 42 días. De su seno salieron grandes compañeros, todos anónimos; apenas perduran sus apodos. Ninguno de ellos se interesaba por la figuración, el narcisismo político ni la frivolidad. Sólo la lucha los hizo protagonistas. Así eran reconocidos: con absoluta sencillez y respeto. Eran nuestra voz.

Pero también del barrio salió una recua de traidores de marca mayor, con nombre y apellido. Nadie se acuerda ya de ellos. A los otros los recuerda la memoria de los viejos, se los sigue convocando y allí están como fueron, sencillos.

Tal vez el fenómeno más triste sea el de los que no aguantaron, se doblaron, se quebraron o quedaron anulados en su doblez. Todos de manera distinta y en tiempos diferentes. Pero no los dobló solamente el sitiador; ¿qué hicimos nosotros, los que aún resistíamos en la ciudadela asaltada, para apunfalarlos cuando vimos que se venían ladeando?

En el proceso de reconversión, los traidores van arrastrando consigo todo lo que pueden. Cuanto más se lleven más se cotizarán fuera del cerco. Los traidores siempre tendrán que demostrar, de por vida, que el salto fuera de la ciudadela es sincero, y cometerán los actos más atroces para resultar creíbles. Los sitiadores les pedirán nuevas muestras de amor y los enviarán a hacer las tareas sucias que ni ellos mismos están dispuestos a hacer.

Me pregunto si estuvimos alerta, si éramos capaces, si nos faltó una actitud firme y solidaria con el compañero, o si es que tampoco tuvimos la capacidad de disputarle el compañero al enemigo.

Los desates y las polémicas del taller o las asambleas del sindicato se prolongaban en el barrio. Primero en los hogares, luego en las veredas y finalmente en alguna esquina.

A comienzos de la década del 60, en tiempos de Frondizi, empezó una polémica que sigue hasta hoy: el papel de las empresas del Estado. Defensores y detractores comenzaron allí a cruzar armas. Las voces llegaron hasta el barrio.

Entre los defensores estábamos los laburantes del ferrocarril. No teníamos las

ideas muy claras; solamente discursos débiles y superficiales. Entre nosotros se debatía poco, y menos sobre este tema.

Fuera del inefable Alsogaray, el primer adelantado, casi nadie planteaba las bondades de lo privado. Y nosotros apenas decíamos que era un desfachatado; nuestra contestación a este personaje era la descalificación, y no alcanzaba para aclarar, explicar, hacer reaccionar a los compañeros. Los peronistas contestábamos sentimentalmente, con un discurso nacionalista y populista cargado de soberbia: “las empresas del Estado son nuestras”, como si eso fuera inalterable. No teníamos argumentos técnicos ni políticos. Los únicos que sí los tenían eran los compañeros del Partido Comunista. Ellos tenían claro qué papel cumplían las empresas del Estado, —ferrocarriles, energía, petróleo—, que tendrían un rol estratégico en la economía socializada. Pero comparaban esquemáticamente las bondades de estas empresas en la Unión Soviética, los avances de la economía socialista. Y con esto tampoco alcanzaba. Nosotros no les hacíamos caso, como verdad universal teníamos la tercera posición. Pero fuera de la soberbia no teníamos argumentos para contrarrestar el Plan Larkin. Toda la discusión era superficial, por arriba. Nos preocupaba solamente lo inmediato, asumíamos el reclamo y la protesta ante la ofensiva contra nuestros derechos, como las violaciones a los convenios o la falta de provisión de elementos de seguridad. No nos daba para opinar mucho más allá.

No se nos pasaba por la cabeza estudiar o capacitarnos como dirigentes gremiales. Algunos teníamos otra actividad fuera del taller, como el teatro, el estudio o alguna conferencia a la que nos invitaban los estudiantes ferroviarios que iban a la Universidad. Sí, había una preocupación seria por la práctica honesta de la tarea gremial. Ahí se discutía, y fuerte. Dentro del peronismo, incluso, convivían ideas de todo calibre.

En Córdoba se estaba ampliando el grupo Fiat. La multinacional italiana estaba completando el complejo con la planta Materfer (material ferroviario) y la de Grandes Motores Diesel. Antes había sido Fiat-Concord.

Este complejo industrial se inició en la década del treinta con la creación de la Fábrica Militar de Aviones —luego IAME— que dependía de la Aeronáutica. En el 50 se construyó el primer tractor nacional, el Pampa, el primer automóvil —el Institec— e inmediatamente después apareció el Rastrojero. También surgió el clásico de los clásicos: la moto Puma, con cambio de marcha en el tanque. ¡El dique que se daba el morocho poseedor de una de ellas!

Cuando el brigadier San Martín llegó al gobierno de Córdoba, autorizó la radicación de la Fiat otorgándole todas las facilidades para fabricar autos y tractores. Fue la muerte del Pampa y del Institec; se dejaron de fabricar. En paralelo, el intendente de Córdoba, Martín Federico, conocido como Guillermo Tell, volteó todas las manzanas históricas del casco céntrico de la ciudad, porque Córdoba debía modernizarse. Dos depredadores.

Con complicidades internas una multinacional puede destruir una industria incipiente, todavía con fallas, pero independiente en todos los órdenes; el más importante, como factor de desarrollo tecnológico, el que tiene que ver con la sustitución de importaciones.

Luego se instalaron la Kaiser, la Perkins, todas industrias relacionadas con la industria automotriz. La crisis mundial de estas industrias las trasladará a la periferia, y nosotros éramos parte de esa periferia. Fue un crecimiento ficticio, pero por un tiempo se convirtió en lo que algunos llamaron “el auge industrial”.

Los barrios obreros se ampliaron y también rodearon a sus fábricas y talleres. Acamparon a las puertas de la ciudad.

Abajo, el debate pasaba por otros andariveles; había otras realidades que nos apretaban. El crecimiento del complejo industrial lo teníamos sólo a título de inventario. Sabíamos de su modernidad, de sus nuevos métodos de trabajo, de las herramientas sofisticadas, de los salarios.

En nuestro taller ni los depósitos eran modernos. Habían sido diseñados para reparar locomotoras de vapor, coches de madera, y, lo más moderno, los coches húngaros motores Ganz del 35. La vetustez era significativa. El síntoma más notorio era la sección Tornería de Talleres, la parte vieja. Pegada a Calderería de Calderas, era una nave grande, poco iluminada. Sus máquinas eran tornos, agujereadoras, cepillos, sierras metálicas, todas alineadas y separadas por una callejuela —entre fila y fila— para que pasaran los carros con materiales. La fuerza motriz llegaba por el sistema de poleas. Un eje central surcaba las cabreadas de la nave y bajaba por medio de las poleas, a cada máquina en forma individual. El eje central giraba durante toda la jornada, la polea de la máquina giraba del mismo modo, sólo se pasaba por medio de una palanca a un eje loco, para aquietar el torno o la máquina que trabajaban. Una luz azulada, como un tul espeso, caía como una manga, con movimientos sinuosos por el tránsito del humo de las estufas de leña. Amarillenta en verano por los cristales sucios de las banderolas que tomaban luz de día en los techos, daba un cariz lúgubre y fantasmal a todo movimiento.

Uno miraba hacia arriba, y una lluvia de poleas de cuero caía ondulante y circular. Los que arreglaban las poleas eran los compañeros encargados de reparar estos cueros ante cada corte. Iban cargados con sus cajas como canastas, llenos de tientos, agujas, pedazos de cuero para emparchar o remendar. Si una de estas poleas se cortaba, era un peligro; se soltaba como un gigantesco látigo y un estallido muy particular daba la alarma. El grito era siempre el mismo: “¡Cuidado, cuidado, guarda abajo, guarda abajo, se cortó la polea!”. El que se encontraba en el camino ligaba un latigazo. Algunas veces el lazo los atrapaba. Hubo casos fatales.

La otra tornería, la nueva —como le decíamos— se armó con máquinas checoslovacas, húngaras, norteamericanas. Era la contracara de la vetustez. Las del campo socialista habían estado a la intemperie un tiempo largo. La gorilada de la Revolución Libertadora impidió que las instalaran. Las había comprado Perón, y a los comunistas.

La llegada de las locomotoras diesel impulsó el desarrollo de un proceso de modernización tecnológica. Contribuyó también la inmigración de compañeros de otros talleres, como San Cristóbal —de la provincia de Santa Fe—, especialistas en reparación de coches motores, lo que les había permitido un avance técnico superior al nuestro. El taller de reparación de locomotoras diesel se armó con herramientas

nuevas, desconocidas, casi paralelamente a la instalación de Materfer y Grandes Motores Diesel, que tenían todo lo nuevo, máquinas de punta, talleres iluminados, limpios, seguros, comedor, vestuarios, guantes, ropa; y casi el doble de sueldo. El trato paternalista de los italianos comparado con el de algunos capataces criollos que eran unos capangas, marcaba la diferencia final.

El taller ferroviario, poco a poco, se convirtió en un simple pasamano de obreros especializados que emigraban a la industria privada, que recibía mano de obra calificada sin costo alguno, sin invertir un mango. Tremendo capital que nunca se registra en los libros del patrón.

Los que emigraban a los nuevos establecimientos volvían al barrio y amplificaban, con tonalidades de asombro, lo nuevo: hablaban y hablaban.

Contaban que no se comía sobre la fragua, en un banco de trabajo lleno de grasa, sino en el comedor. Que siempre te daban sopa, comida caliente. Que te servían, sí, te servían. Que, eso sí, no te daban vino, y eso era una joda con los guisos porque, ¿cómo los bajabas? Nunca con soda o gaseosas. Contaban que los vestuarios olían a jabón y no a amoníaco, como los nuestros. Que en el baño había agua caliente. Y de la ropa, ni hablar: guantes, antiparras, todos los elementos de seguridad. Y que el trato era una joyita.

La desertión se acentuó.

Nosotros, mientras tanto, peleábamos por los guantes, las botas de seguridad, el casco, la limpieza. Peleas largas y desgastantes, peleas de distracción y desánimo para fomentar la desertión. El reclamo por la falta de seguridad y por el mantenimiento de las máquinas era casi diario en nuestro taller.

Los que se iban contaban con el beneficio del cambio, lo enriquecían con pintoresquismo, como justificando, como diciendo que lo que habían hecho era lo correcto, lo mejor para ellos y sus familias.

Los que se quedaban incubaban rencores y sentimientos que nunca antes habían sentido. Se asombraban ellos mismos de esas sensaciones ocultas.

Los emigrados seguían propagando que el sueldo era mejor, que si le sumaban horas extras vivirían como bacanes.

—Hace tres meses que estoy en la planta. Me compré pilchas nuevas, un rompevientos y una campera porque viajó en la Pumita. A los pibes lo mejor, empezando por abajo: mediasuelas. Y a la nena zapatos nuevos. A mi vieja, también lo mejor. Para empezar fuera los rulos. A la peluquería. Biaba completa, chapa y pintura, que se lime los juanetes para que le entren los zapatos nuevos.

—Con el Gallego del almacén nos pondremos al día. Es justo. Nos bancó siempre. Y mi amor al final: mi moto Puma. Lo mejor. Motor, aros nuevos, cubiertas recauchutadas por ahora, y le voy a hacer frenos, porque eso de frenar con la punta de la alpargata es un peligro.

Estos comentarios surcaban el barrio como un reguero.

Y el tráfico seguía. Cada cual se llevaba al amigo o al pariente más cercano. Los tanos alentaban que fueran parientes o amigos, porque era parte de su política. Ataban a la familia al compromiso de no hacer nada. El que gritaba perjudicaba al grupo, y el acarreador era el encargado de hacerlo callar. El mecanismo funcionó un tiempo. Las luchas posteriores terminaron rompiendo el esquema.

Las mujeres de los que ya no eran ferroviarios eran las portadoras involuntarias del germen que resquebrajaría esa armonía solidaria que llevaba muchos años. En la sociedad, los cambios penetraban, hacían estragos.

La retaguardia se iba debilitando. El barrio ya no era el mismo. Habían cambiado los gestos, las caras; ya no se intercambiaban cosas ni afectos. Las mujeres de los emigrados se juntaban aparte. Empujaban a sus maridos a probar suerte en esa nueva y luminosa forma de trabajo que a otros les permitía pagar deudas y vestir mejor a sus hijos.

Los ferroviarios que volvían desencajados por el cansancio al final de la jornada eran recibidos por sus mujeres, que habían acopiado información, con un "¿qué hacés que no te vas. Mirála a ésa, la de mitad de cuadra, y a la de enfrente, todas con plumas nuevas. Miráme a mí y a los chicos. Qué me importa que quieras al ferrocarril y que tu viejo haya sido ferroviario. A lo que tenés que querer es a tus hijos y a mí. Qué importa si es privado. Es mejor. Pedí licencia y andá a presentarte".

Esta realidad de fierro se extendió por el barrio. Se fueron los mejores especialistas en motores diesel. Planteles completos. Fueron absorbidos por una empresa que no invirtió un solo peso en capacitar personal. Tuvo capacidad y conocimiento, gratis.

Los oficios de herreros, fundidores, carpinteros, caldereros, talabarteros no tenían cabida en las nuevas plantas. Estos hombres no podían emigrar aunque ellos y sus mujeres lo quisieran. Los oficios codiciados eran los del cambio, un cambio que en un tiempo no muy lejano marcaría nuevas formas de sindicalización, de lucha, que les harían crecer los colmillos a la paternidad de los italianos.

La migración fue el primer paso de la privatización periférica. La constitución del complejo industrial ferroviario de la mano de la Fiat y los proveedores del Estado —viejos y nuevos— formaría más tarde la Cámara de Industriales Ferroviarios. Los privados se organizaron, se unieron para vivir del Estado y de su presupuesto. También enviaron a sus representantes a manejar desde el Estado ese presupuesto. Se privatizó el manejo de la cosa pública. Se fue privatizando el Estado. Imperceptiblemente, en silencio, lo privado fue envolviendo a lo público.

¿Cómo discutíamos este tema? No discutíamos, recitábamos. En el movimiento ferroviario cordobés, que no tenía respuesta, se abría un frente. No percibía los cambios. El avance del sector privado era imparable. Además, veíamos, o nos hicieron ver, que estos cambios eran sinónimo de progreso, que nosotros éramos lo viejo, lo superado. En parte tenían razón, nuestro taller era antiguo y nuestros jefes unos cretinos, salvo excepciones. Unos sueldos de miseria y el cobro saltado. Poco a poco, y a largo plazo, se iba articulando una política de desprestigio a todo lo que dependiera del Estado.

Los que no podían acceder al paraíso Ferreyra, barrio de la Fiat, intentaban tímidamente, como reacción, una oposición a este espejismo real. No podían huir hacia adelante y quedaban ahí, impotentes, anclados.

La polémica se había instalado en el hogar, reinstalando viejas ideas conservadoras que en Córdoba siempre volaron por sobre las cabezas de la gente. La oportunidad de huir en busca de una solución a las necesidades cotidianas era el

camino hacia el otro mundo. Y nadie puede renegar del deseo de vivir mejor. Nadie. Y en ese momento el poder adquisitivo del salario estaba en caída libre, sin miras de detenerse. Veníamos hacia rato así, sin otras armas que los sentimientos y la intuición.

El Estado, mejor dicho el gobierno a cargo del Estado, fue el que inició con más ímpetu que ninguno una política distinta de la de Perón. Nosotros no entendíamos: Frondizi había subido con los votos peronistas por un arreglo con Perón. Pensábamos que Perón no sabía de los cambios o de las ideas del Flaco. Pensábamos que lo había estafado, que nos había estafado. ¿Era así? ¿Los embates contra los trabajadores eran traición o parte del pacto?

Nos entretenían gritando "Perón Vuelve": había que esperar y mientras tanto aguantar. Los capos del partido decían que no debía cundir el pesimismo. Lo importante era el regreso y todos los esfuerzos debían centrarse en el retorno.

Hoy, percibo un escalofrío al recordar lo desnudos que andábamos. No teníamos ni una honda; ni hablar de pertrechos políticos e ideológicos.

¿Cómo se explica esto? Nuestra idea era primaria y de conservación de lo que nos habían dado. Repito: nos habían dado, porque nosotros no éramos los que habíamos luchado antes, habían sido otros. ¿Quién puede pretender que un movimiento obrero que surgía después del 55, sin conciencia de clase, beneficiado por un Estado benefactor, asumiera desde el principio una expresión de clase correcta? ¿Quién puede reclamarle un papel de vanguardia? Sólo quienes desconocen la situación de la clase obrera en una sociedad capitalista pueden pretender una actitud correcta frente a una economía nacionalizada pero capitalista, en proceso de desguace. No teníamos, en consecuencia, forma de explicarlo.

Las sociedades no renuncian fácilmente a la esperanza de vivir mejor. Están formadas por personas. No renunciar no es siempre el camino correcto para el conjunto. En la desesperación, a veces florecen los individualistas y, con ellos, los oportunistas.

En los barrios ferroviarios creció la bronca, abundaron las miserias, la solidaridad quedó herida, se acabaron los madrinazgos. Y esta fractura fue seria. Algunos caminaban por la vereda de enfrente, otros por el medio de la calle, y no se miraban como antes, rastreaban el piso buscando algo perdido.

La gran cicatrizante fue la huelga del 61. Todo se olvidó. Los lazos se tensaron otra vez. Los barrios volvieron a ser fuertes. La Unión Ferroviaria se convirtió en nuestro punto más importante de reunión. Hubo entonces un solo oficio, el de huelguista ferroviario. Mientras Frondizi paseaba en elefante por la India, las fuerzas vivas, los almaceneros, verduleros, carniceros, achureros, panaderos del barrio fueron el apoyo y el sostén.

Pero a pesar del fervor de la huelga, la sangría continuó y el miedo se juntó con la necesidad. El enemigo nunca olvida la lucha de clases, aunque la niegue. Si nosotros la invocamos, nos denuncian, y apelan a los miedos de turno. Nuestros dirigentes a veces dejan de ser nuestros dirigentes y se transforman en portadores voluntarios de los otros. Pero los vemos, los podemos denunciar. Los portadores invisibles, involuntarios, son los jodidos. Los involuntarios creen. Dañan y perforan las defensas, actúan sin especular y piensan que se salvarán y salvarán a todos.

Las calles arenadas, arboladas, tenían una densa sombra durante todo el día. Las mismas ramas, unidas bien arriba, refugio de pájaros y cementerio de barriletes, dibujaban de noche una inmensa caverna verde. Los inviernos despojaban a estos inmensos y añosos árboles de su vestidura y su entramado se asomaba despacio, al ritmo de la caída de las hojas, como para acostumbrar la vista al cielo y a la dureza del nuevo paisaje.

Circulaba poco tráfico, sólo los carros del lechero, del verdulero, del inefable achurero o de algún árabe ambulante que vendía de todo. El tráfico estaba en las avenidas que circundaban el barrio o por la avenida Las Malvinas, que además era la ruta a Santa Fe.

La casa del otro era la prolongación de la nuestra, con todo lo que esto implicaba: intimidad restringida, chisme, peleas, celos vecinales. Compartíamos problemas, tazones de azúcar, de arroz, de harina para las tortas fritas. A veces era para sorprender al que dormía la siesta cuando se levantara. Otras, el mangazo funcionaba como pretexto para el encuentro, para la confidencia. Había ofertas de madrinazgo y uno que otro embarazo escandaloso. Por ahí era solamente un falso anuncio, pero ya las lenguas salían a batir el paladar, y no se detenían ante ninguna desmentida materna. Cuando esto ocurría, y hasta que retornaba la normalidad, las hijas eran encerradas e interrogadas por las madres, sobre si ellas también habían... porque no era cuestión de perder el tesoro... En la casa de la señalada, el interrogatorio, secreto incluía la consabida frasecita de "yo soy tu mejor amiga, la única verdadera, confía en mí, decíme la verdad". Y entre mocos, llanto y temor de que la nena confesara, el ablande, la verdad. La arrinconada se encontraba con los ojos del padre que, paralizado, sin gestos, había empujado a la mujer a esa excursión al miedo. Llegaba el horror, la vergüenza barrial y el "cómo puede ser si nosotros la educamos católica, de ir a misa, devota, bautizada y confirmada, y qué fiesta de comunión le hicimos, y mirá cómo nos paga". Ellos no entendían que una cosa es la religión y otra los tabúes. Que el amor virginal no existe, y que todos tenemos el reflejo de practicar antes de procrear. Después todo volvía a la normalidad. Lo bravo era salir a la calle después del chimento. Porque había que ir a comprar las cosas, comprar rápido y poquito, salir muy temprano y volver con las sombras. Pero todo pasa. El padre, medio renqueando por la parálisis de ser valiente al revés, hacía sus primeras entradas al boliche. Llegaba mustio y nadie ensayaba una pregunta, aunque sobrevolaban con las nubes de humo de los puchos de tabaco negro.

Los barrios contenían nuestro universo. Salir de ellos era pisar tierra extraña. Otra gente, otras conversaciones que no tenían al ferrocarril en el centro.

Los equipos de fútbol también formaban parte de la identidad. Instituto Atlético Central Córdoba, con hinchada en Alta Córdoba y parte del Firpo. Otra parte del Firpo, casi todo el Yofre y una punta del Inglés eran hinchas de Racing. La otra parte del Inglés se ligaba con otro barrio más bacán y era hinchada del General Paz Junior. Ahí había que empilchar bien y hablar con gambetas.

Vida cotidiana, clubes, fiestas. Sin darnos cuenta habíamos fijado los límites de nuestro territorio.