

DICTADURA Y REPRESIÓN: EL PRIMER CIERRE DE LOS TALLERES FERROVIARIOS DE TAFÍ VIEJO, TUCUMÁN 1980

DICTATORSHIP AND REPRESSION: THE FIRST CLOSURE OF THE RAILWAY WORKSHOPS OF TAFÍ VIEJO, TUCUMÁN 1980

SOSA MARTOS ALBERTO*

Resumen: Los sucesos políticos económicos acontecidos en la última dictadura militar (1976), dejaron una huella insoslayable en la memoria e identidad del movimiento obrero, ya que condicionaron sus estrategias de resistencia y además influenciaron profundamente en el desarrollo del sindicalismo. Por otro lado, la dictadura logró instaurar un proceso de reformas tendiente a la liberalización de la economía y a una profunda restricción del gasto público, especialmente de aquellas empresas pertenecientes al estado. Estas reformas representan una antesala de lo que luego sería la característica del modelo económico de los '90, denominado neoliberalismo.

En este contexto de represión y ajuste, en julio 1980 se cierran en la localidad de Tafí Viejo los talleres Ferroviarios. Este establecimiento industrial había marcado desde 1910 el desarrollo económico y social del pueblo. El cierre es recordado por sus trabajadores como el comienzo de una catástrofe, esta fecha quedó instaurada en la memoria de los trabajadores por ello, la dictadura no solo se asocia a los compañeros detenidos- desaparecidos sino además a la finalización de la fuente laboral que había dado vida a esa ciudad. Este suceso traumático continúa siendo resignificado en el presente por los trabajadores.

El siguiente trabajo, tiene como objetivo rescatar e interpretar ese pasado que continúa estando presente en la memoria de los obreros y que a pesar de haber transcurrido 30 años siguen siendo un punto nodal de la historia reciente de Tafí Viejo, y en la explicación de muchos aspectos de la actualidad.

Palabras Claves: Identidad – dictadura – Ferroviarios – resistencia – represión.

Abstract: The events of the last military dictatorship (1976) were impregnated in the memory and identity of the labor movement and that conditioned their strategies of resistance and influenced the development of trade unionism. Furthermore, the dictatorship establishing a process of reforms aimed at liberalizing the economy and a deep fiscal restraint, especially those state-owned enterprises. These reforms represent a prelude to what would become the economic model neoliberalism of the 90s.

In this context of repression and fit close in July 1980 in the town of Tafí Viejo the Railway workshops. This industrial property since 1910 had marked economic and social development of the people, the closure is remembered for his workers as the beginning of a disaster. This date was instituted in memory of workers, so the dictatorship not only associated with the disappeared colleagues but also to the termina-

* Sosa Martos Alberto (ISES/CONICET / martoalberto@gmail.com)

tion of employment source that had given life to the city. This traumatic event continues to be redefined in the present for the workers.

This research work, rescue and interpret the past that is still present in the minds of the workers and that although 30 years have

elapsed remain a nodal point in the recent history of Tafí Viejo, and in explaining many aspects of today .

Keywords: Identity - dictatorship - Railway - resistance - repression.

Los ferrocarriles son en la actualidad un tema de profundo debate en diversos ámbitos de la vida social, esto en parte se debe a la necesidad social de reactivar este medio de transporte por sus características exclusivas, por ejemplo: es el transporte que mayor tonelaje de carga puede movilizar con el menor consumo de combustible y sin saturar vías de comunicación como es el caso del transporte automotor.¹ Estos debates en el presente influenciaron la producción historiográfica, esta preocupación se vio reflejada en el aumento de publicaciones vinculado a temas ferroviarios especialmente aquellos referido a la historia reciente, donde se colocó el objeto de estudio en las transformaciones de la empresa durante la segunda mitad del siglo XX y también, en el impacto de dichos procesos en los trabajadores.

La historia reciente de los Ferrocarriles Argentinos corresponde al período que podríamos denominar de “decadencia ferroviaria”, caracterizado especialmente por grandes transformaciones respecto de su organización y funcionamiento. La mayoría de estos nuevos abordajes, intentan develar las causas por la cual el ferrocarril desembocaría en los años '90 en los procesos de privatización y desmembramiento de su estructura².

La red ferroviaria Argentina que se había convertido en una de la más extensa de Latinoamérica, terminaría en los años '90 perdiendo casi el 80% de la extensión de su red y casi 90.000 ferroviario serían expulsados de la empresa estatal. En este sentido, la profundidad y celeridad con la que fueron aplicadas las reformas neoliberales está íntimamente ligado a los procesos de cambio que se venían gestando desde mediados de los años '60, y que específicamente la dictadura militar de 1976 será la encargada de preparar el terreno para la aplicación de los primeros esquemas de liberación de la economía e introducción de reformas de carácter neoliberal.

En este sentido, el presente trabajo abordará uno de los sucesos traumáticos ocurridos durante la última dictadura militar en la historia reciente de la localidad tucumana de Tafí Viejo, el cierre de los Talleres Ferroviarios. Estos talleres como tantas otras instalaciones

¹ #Para profundizar sobre las características del ferrocarril en comparación con otros medios de transporte ver Contesti (2009).

² Mencionar todas las obras que integran esta nueva producción ferroviaria nos obligaría a excedernos en los márgenes propuestos para el presente trabajo. Para nombrar algunas obras se encuentran las de Lopez y Waddel (2007), Rocatagliata (2012) donde se analiza la evolución de la empresa FA. Pero también existen producciones que no provienen exclusivamente del ámbito académico. Por ejemplo, trabajos de ex obreros ferroviarios que plasmaron sus vivencias enmarcadas en un análisis histórico, encontramos obras como las Cena (2009), Lucita (1997) y Vechi (2012).

ferroviarias representaron por décadas ser un símbolo de la industria nacional. Pero a partir de un largo proceso de decadencia iniciado en los años '60, su actividad finalizó en julio de 1980 bajo un programa de reordenación ferroviaria implementado por la dictadura.

El presente trabajo está abordado y analizado desde la perspectiva de la historia oral, donde a partir del empleo de las distintas memorias producidas por los trabajadores ferroviarios, podemos apreciar las distintas significaciones de aquellos sucesos traumáticos. Cuyo trauma no reside solamente por el cierre del taller y la pérdida de empleo de más de 1600 operarios sino también, por el contexto altamente represivo que instauró la dictadura en aquella localidad produciendo la desaparición de numerosos obreros ligados a la militancia sindical.

La concreción del cierre del taller por la dictadura no se encuentra escindida del aparato represivo aplicado por la dictadura, cuyo objetivo fue quebrar los lazos de resistencia dentro del movimiento obrero eliminando físicamente a los integrantes del activismo. De esta forma el cierre del taller fue más factible de concretar, de hecho su cierre pudo concretarse en menos de un mes. Pero a pesar de la represión descargada sobre el movimiento obrero y la intervención de las estructuras sindicales, lo que intentaremos exponer en el presente trabajo es la existencia de instancias de resistencia instrumentadas por distintos sectores sociales. Si bien estas formas de resistencia y estrategia circularon por canales solapados y ocultos evitando una confrontación directa con el poder militar, lograron de esta forma despertar y construir una corriente de opinión sobre la trascendencia y futuras consecuencias sociales que llevaría la concreción del cierre de los talleres ferroviarios.

EL COLOSO DE TAFÍ

La historia de Tucumán en el siglo XX representa un desarrollo importante en la conformación de un mercado de trabajo vigoroso caracterizado por el surgimiento de enclaves urbanos, cuyo desarrollo está estrechamente vinculado a la consolidación de la actividad industrial azucarera. Sin embargo, es necesario señalar que dicho desarrollo fue posible a las transformaciones socio económico que imprimió la conexión del norte del país con Buenos Aires mediante el ferrocarril³.

La conexión ferroviaria a Tucumán se concretó en 1876 durante las gestiones del presidente Nicolás Avellaneda. El gigante de hierro transformó la parsimonia que dominaba las pequeñas localidades rurales, el movimiento que generaba la creación de estaciones o el establecimiento de instalaciones ferroviarias provocaron el surgimiento de nuevas comunidades insertando una nueva dinámica, cuyos tiempos a partir de ese momento se regirían por el tren.

Esta transformación profunda puede percibirse en la historia de la localidad tucumana de Tafí Viejo, cuando a principio de siglo XX se decide la instalación de dichos talleres ferro-

³ Un ejemplo de esta transformación del ferrocarril en el norte del país se puede observar en la obra de Cicerchia R. (2013).

viarios. Su construcción comenzó en 1902 y su puesta en producción fue en 1907, para finalmente su inauguración oficial coincidió con los festejos del centenario en 1910⁴.

Con el correr de los años el taller fue adquiriendo protagonismo dentro de la estructura ferroviaria nacional, puntualmente a partir de la década del '30 cuando las condiciones internacionales complicaron la importación del material ferroviario. En este contexto, se decidió dar a Tafi Viejo un incremento considerable a su capacidad productiva aumentando considerablemente el número de trabajadores y convirtiéndose en la principal fuente de trabajo no solo para esta localidad, sino también, absorbiendo mano de obra de distintos barrios del gran San Miguel de Tucumán estableciendo un fuerte nexo laboral/identitario con los talleres tafi-ceños⁵.

Este enclave industrial potenció la configuración de una dinámica pujante convirtiendo aquella localidad en una ciudad con características industriales, ampliando considerablemente el espacio urbano y experimentando el nacimiento de diversas instituciones culturales como ser: bibliotecas, asociaciones, teatros, clubes deportivos, etc. Este fenómeno se vio potenciado gracias a que el trabajo en el ferrocarril fomentó el ingreso de numerosos inmigrantes con una experiencia y conocimiento técnico que requerían dichos talleres.

La etapa de “oro” del ferrocarril que abarca desde los años'30 hasta principios de los '60, significó para el conjunto de Tafi Viejo no solo una lógica en la concepción laboral sino también, identificar al ferrocarril como un elemento que en dicha comunidad interviene en prácticamente todas las facetas de la vida social, ya que dicha pertenencia comprendía una serie de beneficios y servicios sociales garantizados por la estructura del estado benefactor, que durante muchos años se identificó con el estado peronista.

Las esferas que abarcaba el ferrocarril eran tan amplias que poseía incluso una fuerte injerencia en educación, a través de lo que fueron las escuelas de arte y oficios. Estos establecimientos fueron un puente de unión entre la escuela y el taller, en el cual los alumnos podían desempeñar sus primeras prácticas como aprendices en dicho taller. De esta manera, el ferrocarril garantizaba a través de este modelo educativo una constante especialización y formación de mano de obra calificada que pudiera abastecer un mercado dinámico y demandante. Muchas generaciones de tafi-ceños comprendían que el tránsito de estudiantes a obrero era casi de forma natural, pero a la vez necesaria para obtener la formación en un “buen oficio”. A partir de esto, podemos dilucidar que el ferrocarril construyó un imaginario colectivo de seguridad cuya estructura tenía injerencia en casi todos los aspectos de la vida. Fortaleciendo de esta manera, una cultura ferroviaria que indefectiblemente unificaba y consolidaba rasgos identitario de una población que instrumentaba el imaginario del “Tafi Viejo ferroviario”⁶.

⁴ Para ver detalles sobre la construcción de los talleres ver Bessero (S/F).

⁵ Existía un fuerte nexo entre el barrio Villa Muñecas (San Miguel de Tucumán) con los talleres de Tafi Viejo, ya que muchos trabajadores vivían en dicha localidad gracias a la conectividad que existía a través de lo que se conocía como tren obrero. Ver Bertotti Carla (2007).

⁶ Para hacer una cronología entre la historia de la escuela técnica y el ferrocarril ver Blanco B (2009) y Ayuso L, Jiménez A y otros (2010).

La derrota del peronismo en 1955 coincide con el comienzo de la crisis ferroviaria como modelo hegemónico de transporte. A partir de dicha fecha se manifiesta un cambio en el paradigma del transporte en general, dando inicio a un periodo de crisis ferroviaria. Las distintas posiciones que existen para explicar los motivos de la crisis ferroviaria representan un abordaje que excede ampliamente los márgenes del presente trabajo, pero que puede sintetizarse en dos grupos: la primera, corresponde a la etapa de administración ferroviaria bajo el peronismo cuya administración dejó una empresa sobredimensionada en su estructura y con ciertos problemas de balance, esto se evidenció en el crecimiento del número de operarios y la profundización del déficit de la empresa, producto del sostenimiento de bajas tarifas tanto en el transporte de carga como de pasajeros, siendo el estado el encargado de absorber dicho déficit.

El segundo grupo de causas responde más que nada a los cambios en la lógica de transporte, ya que desde mediados de los años '50 y principios de los '60 el ferrocarril pierde su característica de transporte hegemónico. De esta forma, se vuelve imperiosa la necesidad de un replanteo y articulación con el medio de transporte que comenzaba a disputar fuertemente el mercado: el automotor. Salvando las diferencias políticas e historiográficas que sustentan cada postura, podemos observar que en ambas existen argumentos valederos para integrar una respuesta acertada sobre un proceso profundamente complejo.

Debemos destacar, que el gran impulso de la industria automotriz corresponde a la primera década de los '60 a través de la política desarrollista del presidente Arturo Frondizi. En materia ferroviaria, la política se orientó a la necesidad de conocer las condiciones del sistema ferroviario que pudiera develar los principales problemas. Esto se concretó en un minucioso estudio que tuvo la participación de organismos internacionales, entre ellos la del General norteamericano Thomas Larkin cuyo nombre fue fuertemente resistido en especial por el sindicalismo, que bautizó dicho estudio con el nombre de “plan Larkin”.

Este estudio dio a conocer problemas estructurales en la empresa ferroviaria, entre los más importantes fueron corredores férreos con baja rentabilidad, material ferroviario obsoleto, sobredimensionalidad del personal ferroviario etc. La solución que enfocaría el gobierno desarrollista estaría ineludiblemente a plantear una drástica reducción de la estructura ferroviaria, lo que provocaría el inmediato enfrentamiento con el movimiento obrero ferroviario cuyas características residían en un alto grado de organización y sindicalización que se expresaron en la mayor huelga ferroviaria de 1961.

La inestabilidad política por la que atravesaría el país durante las décadas de los '60 y '70, imposibilitarían la aplicación coherente de algún tipo de plan ferroviario destinado a la urgente reestructuración del sistema y su reposicionamiento como un sistema de transporte competitivo. En este contexto los talleres ferroviarios de Tafí Viejo al igual que el conjunto de la estructura ferroviaria en todo el país, experimentaron un profundo deterioro durante estos años. Este cambio de época constituye un importante hito en la memoria de sus trabajadores, donde la huelga de 1961 no solo simboliza la resistencia de los trabajadores a la “racionalización” sino además, asistimos a la construcción de un imaginario que los ferroviarios sosten-

drán a partir de sus prácticas y discursos, donde los años '60 representan el comienzo de un largo período de decadencia y ataque al ferrocarril en favor de la industria automotriz⁷.

Los trabajadores de los Talleres de Tafí Viejo comparten este imaginario ya que es producto de la inestabilidad política y la falta de planificación estratégica de la época pero además, existe otro elemento que se suma a este período de “crisis” ferroviaria y es la incorporación de nueva tecnología en el ámbito ferroviario, que postergaba la importancia de los talleres en el espacio productivo. Nos referimos puntualmente a la incorporación de locomotoras diesel y eléctricas⁸.

Este cambio tecnológico afectaba “el corazón de Tafí Viejo”, como lo definen muchos de sus trabajadores, ya que la principal actividad de estos talleres estuvo vinculada a la reparación de locomotoras a vapor. Frente a este nuevo contexto los talleres debían reorientar su producción o se cernía sobre ellos un futuro poco venturoso.

Como anteriormente señalamos, los talleres no solo constituían la principal economía en Tafí Viejo sino además de numerosas localidades cercanas. Por lo tanto su cierre significó un impacto profundo de forma comparable, en menor escala, a lo que Tucumán ya había experimentado con el cierre de industrias donde vastos sectores quedaron marginados de sus medios de subsistencia tradicional, como fue el caso del cierre de los ingenios azucareros durante la dictadura de Onganía en 1966, sucesos que provocaron una desestructuración social de amplios sectores populares vinculados a esa actividad agroindustrial⁹.

Estas catástrofes sociales, como fue también el cierre de los talleres de Tafí Viejo, tuvieron un impacto en el cuerpo social que analizarlos exige un gran ejercicio intelectual, que en el estado actual de nuestra investigación no podemos dar todavía una respuesta satisfactoria. Pero si podemos dilucidar a través de las entrevistas realizadas, la profunda marca en la subjetividad de los trabajadores que dejó dicho suceso. El cierre de los talleres significó no solo la pérdida del lugar de trabajo sino también, la desaparición de todos aquellos espacios anteriormente señalados que eran parte de la pertenencia al ferrocarril, y que influían directamente en el funcionamiento de la vida cotidiana de sus trabajadores y del conjunto de los pobladores taficeños.

Las características de la relación que había establecido la comunidad con el ferrocarril, demuestra entre otras cosas la presencia de una lógica donde el estado establecía los marcos en los cuales se estructuraba el trabajo, los derechos civiles y el estado. Estas esferas actuaban de tal forma que permitían establecer cierta contención a las diferencias sociales. La

⁷ Existen la convicción en muchos trabajadores ferroviarios que la década del '60, y particularmente el año 1961 marca un antes y después en la historia ferroviaria del país. Entendiendo que a partir de dicha fecha comienzan a aplicarse los planes para la destrucción ferroviaria, planes que en cierta manera respondían a intereses externos vinculado con el sistema automotriz. Ver Cena (2009), Lucita (1999).

⁸ La incorporación de las locomotoras diesel o eléctricas, datan desde mediados de los años '50 pero será a partir de los años '60 cuando su incorporación se generalice con mayor ímpetu. Ver López y Waddell (2007).

⁹ En el caso concreto sobre el cierre de ingenios tucumanos, el historiador Pucci (2007) utiliza el término de industricidio para hacer referencia a la política aplicada por Onganía sobre la industria azucarera tucumana.

inserción de las políticas de corte neoliberal a finales de los años '70, significó una ruptura brutal con ese mundo y con los imaginarios construidos en torno al estado.

Tucumán nuevamente, ahora con Tafí Viejo, experimentaría la desestructuración de la fuente laboral de una comunidad. El cierre de los talleres ferroviarios de Tafí Viejo en 1980, puede considerarse como el prólogo de lo que sería años más tarde la liquidación de las empresas públicas, donde fueron seriamente afectadas aquellas comunidades vinculadas estrechamente a estas empresas. Un ejemplo de ello fueron las localidades de la Patagonia o del noroeste del país como Mosconi y Tartagal todas ligadas estrechamente a YPF. Por ello, una de las características del neoliberalismo fue que implementó un nuevo modelo de acumulación caracterizado por una brutal precarización de las condiciones laborales, y una constante pauperización de los sectores populares y asalariados¹⁰.

Talleres de Tafí Viejo fue una de las primeras víctimas del neoliberalismo, no tuvo que esperar hasta los '90 para ver finalizada su principal fuente de trabajo y producción. Fueron los años sombríos de la dictadura que ejecutaron el cierre de dichos talleres en 1980 bajo lógicas basada en la eficiencia y el déficit, argumentos que se repetirían nuevamente durante la década menemista y que provocarían el desmantelamiento de todo el sistema ferroviario nacional. Por ello, para muchos trabajadores es difícil de precisar el comienzo de la decadencia de los talleres, para ellos es una “crisis de larga data”¹¹.

La política económica de la dictadura, según lo señala Martín Unzue (2012) actuó como un período bisagra en cuanto al modelo económico, poniendo fin al estado de bienestar en versión argentina. Esta situación en parte, se dio por una crisis internacional donde la presión de los países centrales se orientó a la adopción de esquemas liberales para las zonas periféricas.

Este nuevo esquema económico apuntaría principalmente a la reducción del gasto público, crítica histórica de los liberales a los intervencionistas, por lo tanto en lo que respecta a la política ferroviaria advertimos un resurgimiento de medidas tendientes a la reducción del déficit, algo que ya venía intentándose desde los planteos del plan Larkin.

La dictadura de 1976 estructurará un plan de ajuste fiscal a partir del plan económico de Martínez de Hoz, cuyo objetivo será el “sinceramiento” de las empresas estatales. Dentro del mismo, se decidirá avanzar en un plan nacional de reestructuración Ferroviaria que se centraría en dos ejes: la reducción del número de operarios y el levantamiento de miles de kilómetros de vías pertenecientes a ramales catalogados como poco rentables o deficitarios. La vertiginosidad con la que la dictadura pudo aplicar estas medidas, se deben en parte a las condiciones del movimiento obrero limitado en sus capacidades de reacción¹².

¹⁰ Ver Svampa (2010).

¹¹ En otro trabajo exploré las nociones de crisis en la memoria de los trabajadores. Ver Sosa Martos (2013).

¹² La dictadura desplegó un aparato represivo intenso sobre el conjunto del movimiento obrero, y los ferroviarios no serán la excepción. La oleada represiva en el movimiento obrero ferroviario dejó un saldo de 90 ferroviarios desaparecidos y gremios intervenidos, entre ellos el de mayor número de afiliados como es la Unión Ferroviaria. Ver Cena (2009), Pozzi (2008), Larroca J. Vidal (1987).

El sobredimensionamiento de la empresa había sido un problema que aquejaba a Ferrocarriles Argentino desde mediados de los años '50. En los '60, los diarios liberales no dudaban en caracterizar al ferrocarril como *“un cáncer que con sus metastasis ha alcanzado la salud del país”*¹³, se calculaba que ya en aquellos tiempos el ferrocarril contaba con un sobrante de personal que rondaba los 35.000 o 40.000 agentes. La dictadura de 1976 en sus 7 años de gobierno lograría una reducción de 50.000 trabajadores.

El plan de reestructuración ferroviaria preveía una reducción en kilómetros de vías consideradas en desuso por tener poco tránsito tanto de carga como de pasajeros, la supresión de dichos ramales comenzó a concretarse con cierta vertiginosidad a comienzos de 1977. Entre las localidades afectadas se encuentran aquellas por las que atravesaba el ramal denominado mixto a Rosario vía Pergamino, el provincial que cubría La Plata y Avellaneda, Midland¹⁴. Esta política de supresión de ramales también afectó a Tafí Viejo, ya que en 1978 dejaba de correr el tren que unía esta localidad con San Miguel de Tucumán.

Finalmente la dictadura en materia de inversión ferroviaria, concretó un viejo anhelo que correspondía al reemplazo total de las locomotoras a vapor que todavía corrían en las distintas líneas. Esta medida, como ya indicamos anteriormente, significó un golpe importante a la capacidad productiva de los talleres de Tafí Viejo. Como consecuencia a esta situación en el año 1978 taller de Tafí Viejo perdía la sección de fundición, esta sección según relatos de trabajadores y algunos escritos aseguran que la misma fue trasladada a los talleres de Córdoba¹⁵.

UN TALLER CON FECHA DE VENCIMIENTO

Las políticas de racionalización aplicadas por la dictadura y la falta de innovación que había experimentado el ferrocarril en materia tecnológica, presentaron para los talleres de Tafí Viejo un desafío difícil de superar. En este contexto la dirección de la empresa Ferrocarriles Argentinos (en adelante FA) no contempló una medida alternativa para estos talleres que no sea su cierre definitivo.

Esta falta de coherencia en la política ferroviaria durante las décadas de los '60 y '70 es analizada por Juan Carlos Rocatagliatta, que concluye a modo de balance que en los *“cuarenta años de declinación de nuestros ferrocarriles, y esto duele aún más, coincide con las últimas cuatro décadas de “redescubrimiento” reconstrucción y modernización de los ferrocarriles en el mundo. Es decir hemos ido en contra de las tendencias en materia de transporte y de ferrocarriles según nos muestra la experiencia internacional”*¹⁶.

En el caso de los talleres de Tafí Viejo el atraso tecnológico, la falta de reinversión y de un redireccionamiento productivo de los talleres son fenómenos observados por sus trabajado-

¹³ Megascini (2011) pág. 155.

¹⁴ Estas apreciaciones están reflejadas en la revista MDT-Trenes diciembre de 2007 consultado en www.mdttrenes.tripod.com el 22/05/2014.

¹⁵ Ver Roldan. (1984).

¹⁶ Rocatagliatta (2012) pág.18.

res que con cierta preocupación plasman en sus relatos. El avance tecnológico es un aspecto que los trabajadores reflexionan sobre los límites que presentaba la productividad del taller:

“nunca ha sabido defenderse o resarcirse (Los Talleres de Tafi Viejo) de la pena que ha significado la pérdida de la parte a vapor, ese ha sido el gran drama de Tafi Viejo. Porque ya tenía esa oportunidad piloto para empezar (reparación de locomotoras diesel), a lo mejor tenía que haber competido con Córdoba, pero bueno a las competencias hay que darlas. No hay peor gestión que la que no se intenta hacer”¹⁷

Este drama que advierte Miguel, corresponde indefectiblemente a las transformaciones tecnológicas que en el mundo ferroviario habían comenzado en los años '60, particularmente con la incorporación de las locomotoras diesel entre otros aspectos. Las noticias sobre la posibilidad de cierre de los talleres corresponden a un temor colectivo que ya circulaba desde fines de los años '60. La proliferación de aquel temor entre los trabajadores, fue generando crispación en los ánimos de los trabajadores a tal punto que no solo fue replicado por la prensa local, sino que además, obligó a las autoridades de FA en el año 1969 a desmentir públicamente aquellos rumores.¹⁸ La fuerza que en aquella oportunidad tuvo el rumor, en un contexto de dictadura, visibilizaba demandas y malestar de los trabajadores que intentaban mediante esta accionar anónimo interpelar al poder¹⁹.

En este tránsito entre gobierno constitucionales y militares, el impacto de la última dictadura en 1976 cambió el sentido de la lógica en que se estructuraba la relación entre estado y sociedad. El dominio de los sectores más concentrados ligados al mercado y tendencias neoliberales, planteó una refuncionalización de las empresas públicas tomando como marco de medición la rentabilidad.

Esta nueva lógica surgirá con fuerza a partir del cuestionamiento especialmente al déficit público. El gobierno y la prensa expresaron la ideología liberal que se impondría con cierta fuerza, con frases que exhortaban a una economía que funcione “*sin necesidad de reclamar protección del estado*” o “*evitemos que los representantes del estancamiento y el estatismo que desbarrancaron al país frenen el gran esfuerzo positivo de los últimos años*”²⁰. La prensa jugaría un rol importante en la instalación de ideas, que si bien no lograron ser aplicadas en su totalidad en los '70 representarían un avance importante en el proceso de reforma neoliberal que se concretaría finalmente en los años '90²¹. La dictadura intentó armar en torno a su gestión de gobierno, un imaginario de corrector de una economía agobiada por la intervención y el mal manejo del estado.

¹⁷ Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Miguel Ángel S. el 20/12/2013 pág.7.

¹⁸ Comunicado de prensa N° 137/69 – 28/7/1969 Secretaria de Transporte Ferrocarriles Argentinos.

¹⁹ Un análisis interesante sobre el poder del rumor como herramientas de los sectores populares están analizadas en la obra de Scott (2004).

²⁰ *La Gaceta* 20/03/1980.

²¹ Ver Martín Unzue (2012).

En este marco de una economía devastada por la “injerencia del estado y el déficit público”, la dictadura dispuso el cierre de talleres de Tafí Viejo para los primeros días de julio de 1980. La noticia no significó una sorpresa para sus trabajadores, ya que la misma no solo se manejaba de forma informal por los trabajadores sino además, en el trabajo cotidiano se percibía una disminución en los niveles de producción, falta de aprovisionamiento de material y el cierre de algunas secciones como ser la fundición. Según un artículo publicado en una revista de la época, la decadencia de los talleres coincide en parte con la decadencia de la provincia que se manifiesta desde mediados de los años '60, cuando la industria azucarera de Tucumán sufre el cierre compulsivo de 11 ingenios. Estos años fueron turbulentos también para los talleres de Tafí Viejo, ya que atravesaron la década en “*un largo historial de huelgas e intervenciones a los talleres que no hicieron más que agudizar su desgaste*” el artículo también señala que en dicho período se “*produjo además un drenaje de mano de obra, altamente especializada, hacia las industrias automotrices de Córdoba y Buenos Aires*”²². Estos factores podrían en parte explicar la merma constante en la productividad, llegando a la inactividad total a fines de los '70.

En el mes de marzo del año 1980 el gobernador interventor el Montiel Forzano, deja explícito en la prensa local el dudoso futuro de los talleres argumentando que dicha decisión estaba en manos exclusivamente de FA, pero que a su vez se estaban implementando medidas tendiente a poner en marcha un parque industrial que permitiese poner en producción las secciones o áreas que ya habían quedado inactivas en el taller²³. A simple vista, en el comunicado podemos encontrar una importante contradicción, lo que nos da la posibilidad de formular una pregunta ¿por qué gestionar la instalación de empresas privadas sobre un lugar que todavía no está definido cuál va a ser su destino? La hipotética respuesta que podemos enunciar es que el destino de dichos talleres ya estaba definido desde los ámbitos de poder.

En este proceso de reforma ferroviaria emprendido por la dictadura militar no se pudo concretar la privatización total de FA, solamente se instrumentó la privatización parcial. El propio ministro de economía Martínez de Hoz, reconocía en este sentido las dificultades de concretar cualquier proceso de privatización ya que “*ninguna empresa privada está interesada en tomar totalmente nuestros ferrocarriles aunque si de algunos servicios, lo que sería bueno para estado para aliviar el déficit ferroviario*”²⁴.

Podemos decir, que el cierre de Talleres de Tafí Viejo pudo concretarse con cierta celeridad por las medidas que se instrumentarían para su cierre y también por las condiciones de un movimiento obrero desarticulado y con poco margen de reacción. Parte de esto, se pudo conseguir mediante el disciplinamiento a través de los aparatos represivos desplegados incluso antes del golpe de estado, ya que los primeros secuestros y desapariciones de obreros ferroviarios de los talleres se datan desde mediados de 1975²⁵. Concretado el golpe de estado

²² Usted y el NOA N1 julio 1980. Pág. 43.

²³ *La Gaceta* 23/03/1980.

²⁴ *La Gaceta* 30/03/1980.

la represión recrudeció sumándose a los condicionamientos e intervención de los sindicatos, dejando escasa posibilidad de acción al movimiento obrero.

Desde la óptica de los trabajadores, las explicaciones sobre el cierre de los talleres muestran una variedad de criterios producto de una lectura realizada luego de 30 años de aquellos sucesos y además, desde un presente en constante resignificación social sobre el pasado vinculado a la dictadura. Pero lo interesante a rescatar de estas memorias es que para la mayoría de los entrevistados el año 1980 significó un “drama” social, no solo para ellos como trabajadores sino para el conjunto de la comunidad de Tafí Viejo. Perder su principal fuente de trabajo no solo fue un golpe desde lo económico sino también desde lo subjetivo, advirtiendo en muchos relatos un proceso de constitución de una identidad desvalorizada, donde en muchos casos esta identidad lleva a que las víctimas asuman la posición de victimarios. Esto puede identificarse en aquellos relatos donde se adjudica que las causas que llevaron al cierre del taller están vinculadas a prácticas y costumbres que poseían los trabajadores que no corresponden a la conducta de un buen obrero. Estas prácticas eran por ejemplo la falta de disciplina laboral, la puntualidad, el robo de material, los ausentismo, los abusos en las licencias médicas etc. Si bien estas prácticas se identifican en muchos ámbitos laborales, lo interesante es poder observar como en algunos relatos estas prácticas son vistas por los trabajadores como la causa principal que llevó al gobierno militar a determinar cerrar dicho establecimiento. Estos posicionamientos no hacen más que reflejar la complejidad del proceso de recordar y dar significado a los hechos del pasado, como así también podemos advertir las distintas visiones que surgen de ese pasado reciente y doloroso.

Finalmente, como ya mencionamos el cierre de los talleres de Tafí Viejo se enmarcan dentro del plan de reestructuración ferroviaria cuyo objetivo, entre otros, fue el reordenamiento de los talleres especialmente los pertenecientes a la Línea Belgrano. En esta nueva reestructuración la distribución productiva se ordenaría de la siguiente manera: Laguna Paiva (Santa Fe) era orientado a la reparación de vagones de carga, San Cristóbal (Santa Fe) a la refacción de coches de pasajero y los talleres de Córdoba abocándose a locomotoras diesel. Tafí Viejo era desplazado absolutamente del esquema productivo.

LOS 1664 OPERARIOS UN PROBLEMA A RESOLVER

Los talleres de Tafí Viejo son propietarios de una gran trayectoria de lucha y organización en defensa de los intereses del movimiento obrero ferroviario, importantes conflictos que caracterizaron el poder organizativo de este conjunto de trabajadores donde memorables huelgas como la de los años 1917, 1955, 1961 y 1971 son recordadas por sus trabajadores. A su vez es difícil percibir el límite entre recuerdos propios de los sujetos de aquellos que pertenecen a una memoria colectiva transmitida oralmente entre los trabajadores, todos estos

²⁵ El obrero Diego “cafetera” Fernández fue secuestrado el 13/05/1975. Lo secuestrados se tornarían con mayor intensidad los primeros meses de 1976, produciéndose la desaparición de conocidos dirigentes ferroviario entre ellos, Raúl Mauricio Lechessi según datos de la CONADEP como de familiares su secuestro se produjo el 14/02/1976.

recuerdos forman parte de ese imaginario de Tafí Viejo como un bastión importante de la resistencia ferroviaria.

Este proceso de auge en la lucha del conjunto de la clase obrera tiene un corte abrupto con el despliegue represivo que instaura la dictadura militar a partir de marzo de 1976. Durante este proceso se intervinieron todos los ámbitos de la vida civil, especialmente aquellas que comprendían las relaciones laborales a través de la puesta en marcha de un conjunto de baterías legales, tendiente a disminuir y precarizar las condiciones laborales del movimiento obrero²⁶. Este nuevo marco legal tuvo el objetivo de desestructurar las condiciones laborales que había gozado el movimiento obrero desde el período peronista. El neoliberalismo introducía nuevas condiciones laborales especialmente a los trabajadores vinculado con el sector público, entre ellos los ferroviarios, como ser la ley de prescindibilidad. Esta nueva ley fracturó un imaginario construido en torno a la estabilidad laboral y seguridad del empleo dentro del estado.

A partir de la ley de prescindibilidad el estado podía despedir sin motivo o causa y hasta en algunos casos sin indemnización. Este nuevo marco legal y la represión impuesta por la dictadura, fue un gran condicionante para la organización y la posibilidad de generar estrategias de resistencia por parte del movimiento obrero.

En marzo de 1980, el cierre del taller era inminente y comienza a ser el eje en la problemática de la comunidad taficeña. Distintos artículos en el diario local de mayor tirada publican notas reflejando la preocupación expresadas por distintos sectores sobre el posible impacto social que generaría el cierre de los talleres. Un elemento a destacar, es el cuestionamiento a la propuesta sostenida por el gobierno provincial de instalar un parque industrial que pudiese absorber la mano de obra desplazada de los talleres²⁷.

Entre los sectores que lograron articular cierta resistencia con algún impacto público en defensa de los talleres, se encuentra el núcleo de comerciantes taficeños. Este sector no solo logró tener cierta visibilidad en el espacio público sino además, aglutinar y organizar diversos sectores de la comunidad taficeña, entre los que se incluirían a los trabajadores ferroviarios quienes estuvieron a lo largo de todo este proceso absolutamente invisibilizados por la prensa. Este nuevo espacio de participación de los distintos sectores fueron las “Fuerzas Vivas”.

Esta organización logró impulsar las principales acciones públicas en rechazo a la medida de FA, concretando en dos oportunidades paros comerciales. Estas protesta tuvieron

²⁶ Entre las leyes más importantes contra la clase trabajadora se encuentran Ley 21.261 suspendía el derecho de huelga en todo el territorio nacional. Ley 21.263 modificaba la ley de asociaciones profesionales para congelar las elecciones en los gremios. - Ley 21.265 de seguridad nacional, suspendía toda la actividad gremial. Ley 21.274 por razones de servicio, el gobierno podía dar de baja a personal de planta permanente, transitorio o contratado. Ver Larroca J. y Vidal A (1987).

²⁷ Distintos sectores durante los meses de junio y julio de 1980, expusieron su rechazo ante el inminente cierre los sectores fueron de variado origen desde La sociedad de Jubilados y pensionados de Tafí Viejo, El Rotary Club de Tafí Viejo y los gremios ferroviarios no intervenidos.

la característica de ser pasivas donde se evitaba cualquier enfrentamiento directo con las fuerzas del orden pero, teniendo un alto acatamiento en la comunidad.²⁸

Una de las características del discurso de las fuerzas vivas y de sus principales referentes,²⁹ fue evitar en la prensa local el cuestionamiento directo tanto al gobierno provincial como nacional. La mayoría de las objeciones estuvieron dirigidas principalmente a las autoridades de FA, permitiéndole de esta manera la posibilidad de mantener canales de gestión con los órganos de gobierno. Situación que se manifestó en distintos viajes que realizaron los integrantes de las Fuerzas Vivas, a Buenos Aires para concretar reuniones con autoridades nacionales esta situación se dio entre abril y julio de 1980.

En julio de 1980, el secretario de industria de la provincia confirmaría a nivel gubernamental el cierre definitivo de los Talleres, paralelamente a este anuncio FA instrumentaría distintas medidas para apaciguar tensiones en torno al impacto del cierre en la comunidad taficeña. Las propuestas en su mayoría tuvieron un carácter difuso en cuanto a su instrumentación y su puesta en práctica, haciendo alusión vagamente a la posibilidad de traslados a otros talleres o dependencia ferroviaria como también a la absorción por parte del gobierno provincial de un número importante de trabajadores³⁰.

Entre las medidas que comenzaron a concretarse, mientras avanzaban los días para el cierre definitivo, se encuentra la disposición de FA de realizar el traslado de los servicios de seis dirigentes de la Unión Ferroviaria a la localidad de Boulogne (provincia de Buenos Aires)³¹. Esta medida puede entenderse de dos maneras, el primero cuyo objetivo fue desactivar cualquier tipo de acción por parte del movimiento sindicalizado descabezando la cúpula o también, como parte de un acuerdo entre dirigentes y directivos de la empresa, el estado actual de fuente que poseemos todavía no nos permite aseverar ninguna posición.

Lo que podemos afirmar es que la dictadura articuló una serie de medidas en torno a contener cualquier reacción de los trabajadores pero también buscando cierta legitimación de los mismos. En este sentido la renuncia voluntaria será la opción ofrecida a los trabajadores para poder cumplir ambos objetivos, a esta opción F.A. ofrecía un plan de indemnización especial para aquellos obreros que renuncien hasta el 15 de julio de 1980³².

²⁸ El centro de comerciante realizó dos paros comerciales los días 5 y 8 de julio de 1980. Dichas medidas tuvieron la totalidad de acatamiento por parte de los comerciantes taficeños pero además las misma se extendió por ejemplo al 90% de inasistencia de alumnos a los establecimientos educativos, podríamos conjeturar que las misma se encuentra relacionado con la situación de malestar de un gran conjunto de la población que ante la imposibilidad de manifestar públicamente acuden a estas expresiones “subterráneas” de protesta.

²⁹ Entre los principales referentes de las Fuerzas Vivas se encontraba Julio Vader presidente a su vez de la asociación de comerciante de Tafi Viejo.

³⁰ *La Gaceta* 1/07/1980.

³¹ *La Gaceta* 3/07/1980.

³² La propuesta de indemnización abarcaba a todos los rangos de empleados jerárquico y obreros, el ofrecimiento mediante renuncia a la empresa era: “*la suma de un millón de pesos (\$1.000.000) por cada año de servicio o fracción mayor de tres meses de servicios FA, en concepto de indemnización por antigüedad... se les pagará sueldo normal hasta el último día del mes en curso y los demás*”

En el conjunto de los testimonios advertimos la presencia de actores que se repiten en las memorias, estos manifiestan la importancia o participación relevante en los hechos que se destacan en la memoria de los trabajadores. Los actores que se destacan al aparecer de forma reiteradas en las memorias son los militares y el sindicato.

Los recuerdos que giran en torno al sector militar están asociados casi de forma total con el cierre del taller pero también con aspectos vinculados a la represión, los detenidos -desaparecidos, cesantías y encarcelaciones. Todo este bagaje representa un elemento muy rico para un futuro análisis, entendiendo la complejidad que representa dichos sucesos en esta oportunidad solamente haremos alusión a ello.

Respecto a los actores vinculados al sindicato, las nociones construidas ya no son tan homogéneas como en torno al sector militar. Existe una construcción polarizada en torno a la participación del mismo en el cierre del taller, un gran porcentaje en los trabajadores entrevistados, casi la mayoría, acusa al gremio por la falta de organización y resistencia situándolos inevitablemente como copartícipes del cierre.³³ Este profundo cuestionamiento que se evidencian en las entrevistas surge a partir de una mirada de los trabajadores que no solo sufrieron el cierre de su fuente laboral en la dictadura sino también, un segundo cierre en el contexto de las reformas de privatización neoliberal durante el gobierno de Menem en 1994 donde el accionar del gremialismo fue fundamental para dicho proceso. Lo que lleva a los trabajadores a integrar ambos períodos en sus memorias, generando un significado negativo en todo lo vinculado a la estructura sindical.

En una porción minoritaria de los trabajadores, hay una intención de reflexionar el accionar del sindicato en el marco de la dictadura. Para ejemplificar ambas posiciones, veremos en los siguientes relatos como se confronta esta interpretación del pasado y el lugar que cada sector de los trabajadores coloca al sindicato.

RELATO 1

...hubo gente que fue a hablar con Camilo Tabuid. Y Camilo Tabuid les dijo que le vamos a hacer muchachos. Así que pienso que el también estaba presionado... todo el mundo lo cuestionó a Camilo Tabuid inclusive yo pero no se habría que estar en el lugar de él. Yo no sé, porque vos bien sabes que todo hombre tiene un precio algunos en plata y otros en otra forma, y te imaginas que los militares no lo arreglaban precisamente con plata sino lo arreglaban con plomo...³⁴

RELATO 2

Llegamos a galvanostegia y estaba leyendo el diario el presidente de la UF. "Che camilo aquí mi concuñado te quiere hablar" "¿Que pasa pibe?", quiero que vos como presidente de la UF, les digas al pueblo de los talleres y a los obreros que

haberes pendientes hasta la fecha de la relación laboral" La Gaceta 4/07/1980.

³³ Un elemento a tener en cuenta es que la Unión Ferroviaria fue un gremio que fue intervenido por la dictadura a diferencia de otros gremios ferroviarios como la Fraternidad que pasaron la dictadura sin ningún tipo de intervención sindical.

³⁴ Entrevista realizada al ex obrero Juan José el 29/11/2013 y el 13/12/2013.

es lo que está pasando con el taller porque vos como presidente de la UF debes saber que al taller lo cierran hasta más tardar el 14 de julio. “¿Quién te ha dicho eso?” Vengo de Buenos Aires y he estado en Maipú 4 y es un reguero. “No pibe váyanse tranquilo que ustedes se van a jubilar de acá”.

No conforme con eso me vengo a la seccional, yo tenía un amigo que era egresado de la escuela técnica y era el contra maestre de la sección vagones muchacho de apellido Serrano, ya murió, pasa esto y esto hay que movilizarse porque al taller lo cierran, nadie quiere creer. Viene el capataz y me dice: “mire Juan Carlos no le comente nada a la gente porque me va a crear un malestar, quédese tranquilo”...

El primer relato corresponde al ex obrero Juan José, donde podemos ver la intención de justificar el accionar del gremio en torno al contexto de dictadura. Esta lectura se encuentra relacionada estrechamente a la experiencia personal de vida de este obrero, ya que Juan José fue presidente de la UF a principios de los años 1990, por lo tanto su mirada está destinada a justificar no solo la historia institucional del sindicato sino también su historia personal como integrante de dicha institución.

El segundo relato claramente corresponde a un obrero cuyo accionar y retórica siempre fue opuesta a la UF, cuya intencionalidad también es armar un relato donde la historia del sindicato se presenta como un derrotero de traiciones y entrega sin interrupciones desde los años '70 hasta los '90.

Lo interesante es que en ambos relatos se evidencia el poco accionar que instrumentó el sindicato. Situación que efectivamente se evidencia a través de la prensa, donde los trabajadores ferroviarios de Tafí serán absolutamente invisibilizados por la misma. Representados solamente por una voz mediatizada, donde otros sectores exponen las preocupaciones de los trabajadores ante el inminente cierre. Por parte del sindicalismo, los únicos que lograrán exteriorizar cierta preocupación en la prensa provienen en primer lugar de sindicatos no intervenidos por la dictadura como fueron La Fraternidad, y APEDEFA (Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos) y en segundo lugar, corresponden a comunicados conjuntos proveniente de las comisiones directivas de dichos sindicatos situados en Buenos Aires, por lo tanto tampoco existe una voz desde los trabajadores tucumanos en este caso³⁵.

Sin embargo, realizando un abordaje desde los estudios de subalternidad podemos señalar que la relativa calma, pasividad o falta de expresiones en el espacio público no siempre demuestran el control hegemónico de las clases dominantes y la aceptación por parte de los grupos dominados, es decir, la resistencia puede canalizarse de formas diversas y no solo la confrontación directa. En este sentido James Scott (2004) expone que *“cada grupo subordinado produce, a partir de su sufrimiento, un discurso oculto que representa una crítica del poder a espaldas dominador.”*³⁶ Siempre existen intersticios donde se manifiestan la discon-

³⁵ La Gaceta 4/07/1980.

³⁶ Scott J. (2004) pág.21.

formidad de los sectores oprimidos, estas expresiones serán las que intentaremos identificar a continuación durante el proceso de cierre de los talleres de Tafí Viejo durante la última dictadura militar.

Los trabajadores al estar imposibilitados en poder organizar alguna resistencia que se manifiesten en el ámbito público, generaron acciones desde lo individual/colectivo en respuesta al poder. Por ejemplo, frente al ofrecimiento de FA de renunciar a cambio de una indemnización la respuesta inmediata de un sector importante de trabajadores fue “no a la renuncia” que parece haberse constituido en una especie de consigna de resistencia dentro del taller. Esto puede deducirse ya que es recordado por numerosos obreros entrevistados que remarcan esa actitud tomada y que circulaba como un “consejo” de los trabajadores más experimentados a los más jóvenes. Esta posición de los trabajadores de impedir la renuncia en un primer momento fue importante:

Era muy triste ver a la gente, primero la gente... la mente humana tiene sus características muy particulares entonces había una gran euforia de decir nadie va a renunciar porque los invitaba a renunciar con una indemnización...³⁷

El rechazo a la renuncia fue tan generalizado en un primer momento, que la prensa local reflejaría la preocupación de las autoridades de F.A del poco acatamiento de la propuesta³⁸. Sin embargo, el poder estuvo dispuesto a emplear distintos recursos de presión tanto coercitivos como psicológicos para desactivar dicha resistencia.

“RENUNCIEN Y SE ME LO VAN CALLADITOS LA BOCA”

El gobierno provincial a partir de julio de 1980 sostuvo con mayor intensidad la propuesta del parque industrial en reemplazo de los talleres ferroviarios, impulsando una fuerte campaña en la prensa local que resaltaba los avances en la concreción del marco legislativo o indicando el número de empresarios que estaban interesados en la propuesta.³⁹ Este accionar enérgico por parte del gobierno militar se debe a la postura que habían adoptado los trabajadores de no renunciar. Postura que con el tiempo será difícil de sostener como lo recuerda Juan Carlos en el siguiente relato:

Juan Carlos: ...quiénes fueron los primeros en ir a renunciar, la gente joven aquellos que no tenían más de 20 años. También renunciaron los viejos, por eso les resulto fácil ellos calculaban como un cincuenta por ciento de los ferrocarriles de gente. Hubo quienes estaban manifestando que no renunciem. Entonces ya la política estaba que era lo del golpe, los comenzaron a atacar los llevaban. Usted va

³⁷ Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Miguel óp. cit.

³⁸ Según la prensa local hasta el 11 de julio en los talleres solamente habían renunciado 200 trabajadores, será hacia el 15 de julio cuando el grueso de los trabajadores optará por la indemnización.

³⁹ El parque industrial fue concebido mediante la ley 5193 del 7 de julio de 1980. Posteriormente, esta ley fue acompañada por otras legislaciones que incrementaban los beneficios de los futuros parceleros. Sin embargo a fines de Agosto de 1980, transcurrido un mes del despido masivo de los trabajadores, ninguna empresa se instaló en dicho predio.

mañana y presenta la renuncia. Mucha gente que trabajaba acá en la escuela y le decían usted mañana presenta la renuncia...

Entrevistador: la policía...

Juan Carlos: la policía, el ejército. Yo les decía y nos presionaban para que se retiren. Sin embargo la gente grande que conocía más de la política era los que incitaban a los jóvenes para que no renuncien. Quizás si hubiera quedado una dotación de mil o mil quinientas personas, la situación hubiera sido otra tal vez.⁴⁰

Como sabemos el aparato represivo jugó un rol clave en este período, no solo por la represión física sino además en la instalación de un miedo colectivo. Al igual que en el relato anterior veremos como la presión coercitiva de la dictadura actuaba para quebrar postura:

A mí me hace renunciar la policía... salgo ese día del taller a las 6 de la tarde y llega la policía. "Portillo Francisco dice que se presente en la comisaría"... Llevó los documentos y me acuerdo que estaba de jefe un señor Fernández y se paseaba, ya hacia como una hora que yo estaba parado ahí (y le digo): Jefe quien es el jefe aquí, me hacen llamar sin ninguna notificación yo me voy a tener que ir". Llamó a un policía, y dice "guárdalo en el calabozo"... Me ponen en el calabozo, y como estaba oscuro ahí adentro y hablaban, yo prendo un cigarrillo y en eso me encuentro con este muchacho Rogelio (y me dice) eh porque te han traído a nosotros también nos ha traído, ni yo sé.

...ha amanecido a las 5 de la mañana. Viene el comisario con dos más y abre la puerta del calabozo... pasamos por la oficina de él y estaban los telegramas (y nos dice) "van a firmar el telegrama de renuncia y se van calladito la boca" y así que no han hecho firmar el telegrama a los 4 y nos tuvimos que ir al correo que está cerca, esperar que abra el correo y mandarlo.⁴¹

En ambos relatos se destaca la intimidación como el elemento que terminó por quebrar la postura de los trabajadores a no renunciar. Además, existía el miedo presente de no solo perder el trabajo que ya era un hecho consumado, sino incluso, de perder la indemnización ofrecida. De tal manera que el 15 de julio, a dos días de cumplirse el plazo, comienza a concretarse la renuncia masiva del personal ferroviario. Una situación similar a la acontecida con el cierre de los ingenios en 1966 se cernía sobre Tafí Viejo, dado que muchos de estos obreros buscaron su horizonte laboral en otros lugares de la provincia o del país. Fueron pocas las industrias taficeñas que pudieron absorber algo de esa mano de obra especializada.

Concretado el cierre, las alternativas laborales ofrecidas por el gobierno provincial y FA comenzaron a presentar dificultades en cuanto a su implementación. En primer lugar, el traslado a otros talleres ferroviarios no representó un ofrecimiento masivo como lo había indicado la prensa, esta opción solo estuvo dirigida a algunos miembros del personal jerárquico y obreros altamente calificados, debido a que el objetivo central de la reestructuración ferrovia-

⁴⁰ Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Juan Carlos el 12/07/2012.

⁴¹ Entrevista Realizada al ex obrero ferroviario Francisco el 25/11/2013.

ria fue la reducción del personal⁴². Por otro lado, el traslado a otros talleres presentaba serias dificultades a los trabajadores como fueron: el desarraigo familiar y las condiciones de trabajo no siempre óptimas:

...le exigían que si iban para otro lado iban con la categoría de peón entonces el sueldo es muy bajo y mucha gente que ha salido de la fundición se fueron a la fundiciones de Córdoba, pero resulta que el sueldo es muy bajo allá y se han tenido que unir 8 personas para estar en una mismo pieza para que les alcance porque ellos tenían que mandarle lo que le alcance de sueldo a la familia de ellos...

Los talleres en agosto de 1980 se encontraban totalmente desactivados, el 17 de julio día en que expiró el plazo de renuncia quedaron solamente sin dimitir 144 obreros de los 1.664 que poseía el taller.

De esta manera Talleres de Tafí Viejo estaría clausurado por más de tres años, donde el vandalismo y el desguace comenzaron a actuar sobre aquel emplazamiento industrial. Será con la recuperación de la democracia que estos talleres lograrían su reapertura en 1984, sin embargo, solamente 450 trabajadores volverían a retomar sus puestos de trabajo inaugurando una nueva etapa en la vida de estos centenarios talleres.

A MODO DE CONCLUSIÓN

El cierre de los talleres se estructuró en el marco de un profundo proceso de cambio de la empresa Ferrocarriles Argentinos, iniciado por el gobierno militar cuyos objetivos estuvo orientados principalmente a una reducción drástica de las dimensiones tanto de personal como de estructura de la empresa.

En este nuevo esquema ferroviario los talleres de Tafí Viejo que pertenecen a la Línea Belgrano quedarían sin función específica, por lo tanto serían desactivados en julio de 1980.

El contexto de dictadura con los niveles represivos conocidos, desactivó cualquier respuesta por parte de un movimiento obrero que en otras épocas se había caracterizado por su tradición de lucha. La dictadura descargó en primera instancia su aparato represivo sobre los miembros más activos del sindicalismo y la organización obrera, sin embargo, estos elementos de presión coactiva estuvieron presentes durante todo el período especialmente cuando otras formas de presión no daban el resultado esperado.

La acción de los trabajadores en este contexto de dictadura, estuvo caracterizada por una resistencia de forma solapada que se manifestaron por canales ocultos. A su vez, fueron otros sectores los que canalizaron los reclamos públicos abriendo un espacio en la prensa, que generó una corriente de opinión y cuestionamiento importante a la política ferroviaria adoptada por la dictadura. Diversos grupos cuestionaron y debatieron las consecuencias del cierre del taller logrando articular en el plano organizativo, en este sentido el sector más dinámico fue el impulsado por los comerciantes que lograron concretar el armado de las Fuerzas Vivas e impulsar paros comerciales.

⁴² *La Gaceta* 15/07/1980.

Finalmente, dentro de las posiciones de resistencia planteada por los trabajadores, entre las que podemos visualizar su postura a “no renunciar”, con la instrumentación de presiones tanto coercitivas como económicas la posición de los trabajadores fue perdiendo fuerza hasta finalmente terminar cediendo concretándose la renuncia masiva el 15 de julio.

El cierre de los talleres de Tafí Viejo en 1980 fue el prologó a una serie de reformas que buscaba poner fin a la estructura ferroviaria monopólica y asociada al estado. Si bien la dictadura del '76 no pudo concretar este objetivo de privatizar Ferrocarriles Argentino, el camino trazado servirá de norte a las futuras reformas que terminarán por desarticular al sistema ferroviario en los años '90.

BIBLIOGRAFÍA

- Ayuso Luz, Jiménez Amalia y otros (2010) “Sistema de saberes del trabajo ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva” en AA.VV Vías Argentina. Ensayos sobre el ferrocarril. Milena Caserola. Buenos Aires.
- Bessero Antonio (S/F) Tafí Viejo 100 años de historia. F.U.C.A.D.I.S Tafi Viejo.
- Bertotti Carla “La producción de la muerte y las transformaciones del mundo de la vida en el barrio de Villa Muñecas” en 4° Jornadas Jóvenes investigadores. Instituto Gino Germani 19, 20,21 setiembre 2007. Buenos Aires.
- Blanco Beatriz (2009) “La formación para el trabajo en Tucumán a comienzos del siglo XX” en segundas jornadas nacionales de historia social 13, 14 y 15 de mayo de 2009. la falda, Córdoba – Argentina.
- Cena Juan Carlos (2009). Ferrovianos, Sinfonía de acero y lucha. La nave de los locos. Buenos Aires.
- Cicerchia Ricardo (Comp) (2013). Caminos de Fierro. Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy – La Quiaca en la primera mitad del siglo XX. Prohistoria. Buenos Aires.
- Contesti Jorge (2009). La república que perdió el tren. Análisis y proyectos para refundar los ferrocarriles en la Argentina. Grupo Editor del Encuentro.
- Larroca Jorge, Armando Vidal (1987) Rieles de lucha. Centenario de la Fraternidad 1887- 20 de junio- 1987. Buenos Aires.
- López Mario J. y Waddel Jorge E. (compiladores) (2007). Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria. Ediciones Lumiere. Buenos Aires.
- Lucita Eduardo (1999) La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios. Ediciones del pensamiento nacional. Buenos Aires.
- Megascini Hugo (2011) Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX. Ediciones protohistoria. Rosario.
- Pozzi Pablo (2008) La oposición obrera a la dictadura (1976-1982). Editorial Imago Mundi. Buenos Aires.

- Pucci Roberto (2007) Historia de la destrucción de una provincia, Tucumán 1966. Buenos Aires, Ediciones del Pago Chico.
- Roccatagliata Juan A. (2012) Los ferrocarriles en la Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional. Eudeba. Buenos Aires.
- Roldan Francisco (1984) Tafi Viejo y su taller. Gráficos Biblos. Tafi Viejo.
- Scott James C. (2004) Los dominados y el arte de la resistencia. Ediciones Era. México.
- Sosa Martos Alberto (2013) “Una crisis de Vieja Data: Las nociones de conflicto y deterioro del sistema ferroviario en la subjetividad de los trabajadores de los talleres de Tafi viejo”. En Encuentro de Jóvenes Investigadores 9 al 11 de octubre de 2013 Santiago del Estero.
- Swampa Maristella (2010) La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo. Editorial Taurus. Buenos Aires.
- Unzue Martín (2012) El estado Argentino (1976-2003) ciclos de ajustes y cambios. Imago Mundi. Buenos Aires.
- Vecchi Roberto Manuel (2012) Ferrocarriles Argentinos: crónica del saqueo y la resistencia. Imprenta Nordeste de la verdad. Buenos Aires.

FUENTES

ENTREVISTAS

- Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Miguel Ángel S. el 20/12/2013 en la ciudad de Tafi Viejo.
- Entrevista realizada al ex obrero Juan José el 29/11/2013 y 13/12/2013 en la ciudad de Tafi Viejo.
- Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Juan Carlos el 12/07/2012 en la ciudad de Tafi Viejo.
- Entrevista Realizada al ex obrero ferroviario Francisco el 25/11/2013 en la ciudad de Tafi Viejo.
- Entrevista realizada al ex obrero Ferroviario “Chicho” el 27/08/2012 en la ciudad de Tafi Viejo.

PRENSA

La Gaceta

REVISTAS

Usted y el NOA

MDT – Trenes (www.mdttrenes.tripod.com)

OFICIAL

Archivo Ferrocarriles Argentinos

Leyes provinciales.