



ESTUDIOS SOCIALES
CONTEMPORÁNEOS
ISSN 1850-6747

Tafí Viejo: entre la esperanza Alfonsinista y la realidad ferroviaria (1984)

Tafí Viejo: between Alfonsin hope and reality rail (1984)



Alberto Oscar Sosa Martos
Universidad Nacional de Tucumán
martoalberto@gmail.com

Enviado: 02/02/2016
Aceptado: 05/04/2016

Alberto Oscar Sosa Martos; "Tafí Viejo: entre la esperanza Alfonsinista y la realidad ferroviaria (1984)", en Revista de Estudios Sociales Contemporáneos n° 14, IMESC-IDEHESI/Conicet, Universidad Nacional De Cuyo, 2016, pp. 86-104



Resumen

La llegada de la democracia en 1983 para los trabajadores ferroviarios de los talleres de Tafí Viejo fue sumamente significativa, debido a que en aquel momento el presidente Raúl Alfonsín impulsó la reapertura de dichos Talleres que fueron cerrados durante la última dictadura militar. El presente trabajo abordará las diversas tensiones y rivalidades que surgieron hacia el interior del movimiento obrero en torno a esta nueva oportunidad de recuperar sus puestos de trabajo, como también, identificaremos una serie de actores que participaron de este proceso movilizado por diversos intereses.

Mediante la recopilación de testimonios orales, fuentes periodísticas y documentales del período intentaremos reconstruir este suceso tan importante para la historia reciente de Tafí Viejo y la provincia.

Palabras claves: ferrocarril, Obreros, Memoria.

Abstract

The arrival of democracy in 1983 for the railway workers of the workshops in Tafí Viejo was extremely significant, because the president Raúl Alfonsín prompted the opening of these workshops that were closed during the last military dictatorship. The present paper research the tensions and rivalries that emerged in the interior of the labor movement around this new opportunity to recover their jobs, as well as identify a series of actors who participated in this process by different interests.

Through the collection of oral testimony, journalistic sources and documentaries of the period we will try to reconstruct this event very important for the recent history of Tafí Viejo and Tucumán.

Key words: railway, workers, memory





1- Introducción

Tafí Viejo es una localidad que se encuentra a 20 km al noroeste de la capital de la provincia de Tucumán. Esta ciudad tuvo un desarrollo inusitado desde fines del siglo XIX y principios del siglo XX debido al desarrollo ferroviario que tuvo la red en el norte del país. En 1882 esta localidad se conectó con la red del Ferrocarril Central Norte en su extensión hacia Salta y en 1902 comenzó la construcción de los talleres ferroviarios que lentamente comenzaron a darle características obreras a dicha localidad.

Posteriormente la expansión de la industria en general y la ferroviaria en particular de los años '30 y '40 se reflejó, en la ampliación de la capacidad productiva de estos talleres convirtiéndolos en uno de los principales talleres del país que reparaba íntegramente tanto locomotoras a vapor, coches de pasajeros y a su vez la provisión de material rodante para todas las líneas férreas. Este crecimiento exponencial en la capacidad productiva del taller conllevó un considerable aumento del número de obreros llegando a emplear en sus mejores épocas más de 4500 trabajadores.

Los años '60 marcó el fin de la época dorada para el ferrocarril y Tafí Viejo comenzó a sufrir los efectos de la nueva política como ser: la aplicación de los planes de reducción ferroviaria, la falta de inversión y de renovación tecnológica. Este conjunto de medidas fue lentamente horadando la capacidad productiva del taller y llevando a una disminución de la mano de obra.¹ El golpe final comenzó en 1975 cuando el Operativo Independencia comenzaba a operar en la provincia

descargando la represión y persecución sobre el movimiento obrero ferroviario, con el secuestro y asesinato de dirigentes sindicales y políticos. Ya en tiempos de dictadura, la represión se profundizó y se implementó el plan de reorganización ferroviaria dispuesto por Martínez de Hoz (Lopez y Wadeel, 2007).

Dentro de este nuevo diagrama empresarial solamente se conservó un solo taller por línea, con la existencia de Laguna Paiva (Santa Fe) se determinó la "inviabilidad" de mantener talleres de Tafí Viejo llevando a cerrar sus puertas en julio de 1980, provocando un impacto en el corazón económico del pueblo donde 1400 obreros "renunciaron" a cambio de una indemnización especial.²

En el presente trabajo abordaremos el nuevo escenario que se inauguró para esta comunidad con el retorno de la democracia y la decisión política de la reapertura de los talleres ferroviarios. Mediante la utilización de fuentes orales como eje articulador del trabajo y contrastándolas con documentales oficiales, la prensa local descubriremos los aspectos singulares de este proceso que evidencia una gran complejidad alejándonos de procesos lineales, sin tensiones ni contradicciones como se nos puede representar si analizamos el registro de un solo tipo de fuente.

2- La primavera Alfonsinista: Entre la esperanza y la realidad de una gestión.

El retorno al sistema democrático en 1983 es sin duda uno de los momentos claves en la historia reciente de Argentina, contexto que marcó el fin de un

¹ La política ferroviaria de los años '60 es un punto clave para poder entender el desenlace que tendrá el sistema ferroviario nacional décadas después. La bibliografía es amplia y en los últimos años muy prolíficos. Para una lectura introductoria ver Ortega (2010), Sánchez (2013), Agostini (2014), Scodeller (2007).

² A pesar que el ofrecimiento de renunciar a cambio de una indemnización era voluntaria, es imposible no tener presente el contexto de dictadura y la enorme coerción que se ejerció sobre los trabajadores para aceptar dichas condiciones, ver Sosa Martos (2015).





cicló y el comienzo de una nueva etapa política en el país. El poder militar (1976-1983) que había gobernado luego de siete largos años mediante la censura, restricción de derechos civiles y la aplicación del aparato represivo más brutal, se desplomó luego del fracaso de Malvinas, sumado a las ya existentes luchas de los organismos de derechos humanos y un contexto internacional adverso a las dictaduras en latinoamericanas.

Por lo tanto, el retorno de la democracia fue absolutamente significativo en tanto se restituyeron los derechos civiles y un proceso de normalización institucional tanto en los partidos políticos como en el mundo gremial. En este sentido, la experiencia alfonsinista (1983-1989) logró un paso clave en la clausura definitiva de un ciclo nefasto que caracterizó a gran parte del siglo XX que fueron las continuas interrupciones de los gobiernos civiles por parte de las fuerzas armadas. De hecho, tal vez este sea uno de los grandes logros del alfonsinismo en afianzar las bases para la consolidación del sistema democrático aspecto que significó enormes costos políticos, pero que en definitiva permitió sobre todo a los gobiernos posteriores a no estar condicionado por el poder militar y sobre todo institucionalizar que las tensiones y las disputas del poder político se resolverán dentro de los márgenes constitucionales.

Últimamente la producción bibliográfica de los años '80 o de la transición democrática han llevado a una interesante producción de investigaciones en los últimos tiempos, estableciendo un cierto consenso en la existencia de dos períodos claramente distintos entre 1983 a 1989. La primera etapa que es la que se inscribe el presente trabajo, abarca los años iniciales de la gestión radical comprendidos entre 1983 - 1986 caracterizado por lo que se ha definido como la "euforia democrática" o lo que popularmente también se denominó la "primavera alfonsinista", que tuvo la singularidad de que un sector de la sociedad acompañó con profundo optimismo, participación y movilización la nueva gestión.

Todo este escenario a su vez estaba sostenido con la influencia de la figura y la calidad discursiva de Raúl Alfonsín, cuyo eje estuvo en la consolidación de la democracia, y en la ruptura del pasado violento. Este período de gran fuerza de la gestión radical buscó, como analiza Carles (2010), la idea de una refundación de la república caracterizado por un estilo de gobierno confrontativo contra aquellos sectores corporativos como la burocracia sindical, ejército y un sector del peronismo que tuvieron participación en la última dictadura militar.³

Este fervor de participación del año '83, también se expresó en la organización y militancia de distintos sectores, entre ellos los más representativos los estudiantes universitarios que se agruparon en Franja Morada o los intelectuales que apoyaron el proyecto alfonsinista desde el grupo esmeralda (Elizalde, 2011). Uno de los aspectos que ha caracterizado a esta primera etapa, según lo señalado por Novaro y Palermo (2004) es la existencia de una lógica tensionante entre "expectativas y posibilidades" que con el correr de los años y en especial a partir de 1985, las posibilidades con las que contaría el gobierno nacional serían cada vez más escuetas entendiendo la gravedad con la que comenzaba a tornarse el escenario económico.

En el plano económico los márgenes de maniobra con los que contó el estado eran mucho más acotado que en el terreno de la política, la pesada herencia recibida de la dictadura con un país en pleno proceso recesivo, inflación de más del 400%, una deuda externa que alcanzaba casi el 70% del PIB y con reservas casi nulas de divisas imposibilitaron dar otro rumbo

3 La situación reorganización que sufrió el peronismo se agravó por las derrotas electorales primero en las presidenciales de 1983 y luego en las legislativas de 1985. Esto llevó a un largo proceso de renovación de los principales actores del justicialismo (Ferrari, 2011).





económico a la situación heredada de la dictadura (Rapoport, 2010). Con el correr de los años los problemas se agudizarían hasta tener el desenlace de 1989 con los procesos inflacionarios, esto llevó a un número importantes de investigadores a sostener la existencia de cierta continuidad en la matriz económica entre ambos períodos.⁴

Para abordar la situación de la provincia de Tucumán pos dictadura la producción historiográfica es prácticamente nula, salvo algunas referencias de Páez de la Torre (2007) sobre aspectos generales del período o la existencia de trabajos exploratorios sobre cultura política en los años '80 como es el trabajo de Santillán (2007). Lo que nos lleva a abordar un espacio temporal poco explorado, con una gran cantidad de interrogantes sin responder dentro de una situación de gran complejidad política y social.

El proceso democrático en la provincia de Tucumán se inauguró con el triunfo del peronismo en las elecciones provinciales a manos de un caudillo histórico como fue Fernando Riera, pero a pesar del triunfo peronista las elecciones tuvieron una tendencia a la polarización. Esto se reflejó en que la intendencia de la capital tucumana, principal distrito, quedó a manos del radicalismo con Rubén Chebaia como intendente.

El contexto económico de la provincia para 1984 era sumamente complejo, la actividad económica se encontraba en franco proceso recesivo, por ejemplo, entre 1980 y 1983 se habían registrados 131 quiebras

4 Gran parte de estas limitaciones se analizan desde distintas ópticas algunos estudios haciendo eje en los sectores liberales que comprendían el gabinete del presidente. Otros en torno a las profundas dificultades que la dictadura impuso al contexto económico, en especial, lo relacionado con la deuda externa. Para abordar la política económica del alfonsinismo consultar Unzue (2012), Rougier (2012), Bellini y Korol (2012).

y 80 concursos preventivos (Páez de la Torre, 1987). Esta situación se reflejó en la estrategia política del ejecutivo, que a pesar de estar dentro de las provincias opositoras tuvo que emplear enormes esfuerzos de negociación con el ejecutivo nacional.

Para 1984 la situación económica de la provincia era preocupante, la crisis se expresaba desde diversos frentes en especial por la profunda crisis por la que atravesaba la principal actividad de la provincia como es la industria azucarera. El sector industrial azucarero arrastraba problemas estructurales combinados con coyunturales, según la editorial del diario La Gaceta del 2 de agosto de 1984 lo fundamental de los problemas se resumía en los siguientes puntos:

- Un mercado internacional sin perspectivas con un mercado con precios en baja.
- Obligatoriedad a los industriales a exportar por quebranto.
- Indefinición del proyecto dealconafta. (punto central para la editorial ya que, si la industria azucarera no se diversificaba, se condenaba a un mercado sin futuro).

A esta delicada situación se sumaban los reclamos de diversos sectores estatales exigiendo recomposiciones salariales como es lógico dentro de un contexto de constante inflación. Algunos de estos reclamos alcanzaron importantes grados de conflictividad, como fue el reclamo protagonizado por la policía provincial a días de producirse la visita del presidente Raúl Alfonsín en agosto de 1984. Esta situación rápidamente fue tomando ribetes alarmantes en parte, por la actitud de confrontación que adoptó el gobierno provincial de no negociar con los insubordinados hasta que depongan su actitud, el conflicto duró aproximadamente diez días y se resolvió en parte gracias a la asistencia del estado nacional.





3- La Política Ferroviaria del Alfonsinismo.

En materia ferroviaria el Alfonsinismo se encontró con una situación sumamente compleja en torno al estado del sistema ferroviario producto de años de desinversión y de una política de achique y desmantelamiento de gran parte de su estructura. Según Megascini (2011:194) la política de la dictadura en los ferrocarriles: *“dejaba como saldo el cierre de cuatro talleres ferroviarios, el cierre de 800 estaciones, la clausura de alrededor de 4500km de ramales, la modificación unilateral de los convenios colectivos de trabajo, una devastadora acción privatizante de explotaciones calificadas de periféricas [...] y la drástica reducción del personal.”* El panorama para los primeros años '80 fue de una red férrea sumamente reducida, con cientos de pueblos especialmente del interior que quedaron desconectados de la red y en muchos casos aislados de las grandes urbes sin ninguna otra alternativa de transporte.

Estas medidas de reducción de la estructura ferroviaria ya venían aplicándose desde comienzos de los años '60, bajo el mismo argumento del déficit que generaba su funcionamiento. La diferencia del plan ferroviario de la dictadura de 1976 con cualquier otro aplicado previamente, es que se aplicó conjuntamente con un fuerte aparato represivo que inmovilizó al movimiento obrero ferroviario. Sin embargo, a pesar de las medidas implementadas de ajuste sobre el ferrocarril los problemas tales como: el déficit, la disminución de la participación del ferrocarril en el transporte de carga y de pasajero, la renovación del material rodante entre otros, no lograron ser resueltas, sino por el contrario, se agravaron con el correr de los años.

Este panorama que heredó el gobierno de Alfonsín en materia ferroviaria condicionó en parte la política ferroviaria que aplicó durante la gestión, según el análisis realizado por López y Waddell (2007) la misma estuvo comprendida en 3 etapas: **la primera** resultó ser una continuidad de la política aplicada en tiempos de dictadura donde se profundizaron sus efectos negativos, por ejemplo, no se rehabilitaron ramales clausurados,

tampoco se reabrieron aquellos talleres clausurados (a excepción de Tafí Viejo), ni tampoco se reincorporaron en su mayoría a trabajadores despedidos, cesanteados o puesto en prescindibilidad por el gobierno militar.⁵ Un **segundo** intento consistió en privatizar ciertos servicios ferroviarios con el conocido como Plan Madanes que si bien fracasó y no llegó a implementarse, dejó sentado cuales serían los márgenes de solución que manejaba la clase política para enfrentar los problemas del sistema ferroviario. Finalmente, un **tercer** intento fue el proyecto de integrar a capitales privados y estatales conocido como Ferrocargo, al igual que el Plan Madanes fracasó y no paso de su etapa de proyección.

La política ferroviaria durante el alfonsinismo no tuvo la direccionalidad, ni la claridad necesaria para poder afrontar y revertir los efectos negativos que aquejaban a la empresa. Sin embargo, existió dentro de este crítico panorama ferroviario una excepción como fue la reapertura de los talleres de Tafí Viejo, siendo el único de los talleres cerrado por la dictadura que logró sobrevivir a su clausura y desmantelamiento, y puesto nuevamente en funcionamiento al retornar la democracia.⁶

5 Autores como Cena (2009) puntualizan que la lucha de los trabajadores en este primer tiempo de democracia estuvo enfocada en la reincorporación de los obreros cesanteados y prescindibles por la dictadura, situación que se dificultaba por la continuidad en los cargos de ciertas autoridades en Ferrocarriles Argentinos.

6 Nos resulta difícil determinar, por ahora, las razones por el cual Tafí Viejo fue el único taller reabierto con el retorno de las democracias. La dificultad reside en gran parte ante la ausencia de investigaciones sobre el resto de los talleres cerrados en dictadura como fueron los de Strobel (Entre Ríos), Santa Fe y Cruz del Eje (Córdoba). Ante esta situación nos vemos imposibilitados en poder hacer un estudio comparativo y poder determinar cuál fue el impacto del cierre, las estrategias que adoptaron sus trabajadores y la actitud de la población frente al cierre.





4- La reapertura de los talleres de Tafí Viejo: un proceso no lineal

Para tener cierta noción del impacto que significó el retorno democrático para los taficeños, no debemos perder de vista el impacto que tuvieron en esta población los años de dictadura con la represión desplegada mediante el terrorismo de estado que en la provincia de Tucumán comenzó a ejecutarse mucho antes del golpe de estado, durante el llamado Operativo independencia aprobado por el gobierno constitucional de Isabel de Perón en 1975 instrumento que dio vía libre al accionar de los grupos de tarea paramilitares que persiguieron a obreros y comisiones internas tanto de los talleres como de otros emplazamientos obreros.

Concretado el golpe de estado a partir de marzo de 1976, la dictadura comenzó a ejecutar el plan económico ideado por Martínez de Hoz, que en materia ferroviaria para Tafí Viejo significó la clausura total del taller. De esta manera, un plan económico sentenciaba mediante el cierre 80 años de trabajo ferroviario y uno de los iconos identitarios de los taficeños. Por lo tanto, el retorno de la democracia tuvo una significación especial para esta comunidad en su totalidad ya que no solo representa el regreso de su fuente laboral, sino además, sus memorias se encuentran enmarcadas dentro de un momento muy singular de la historia política del país como fueron los primeros años de la “primavera alfonsinista”.

Para analizar los mecanismos en el cual la memoria acciona, tomaremos la perspectiva elaborada por Halbwachs (2011) sobre la existencia de los “marcos sociales de la memoria”. Donde el autor plantea que la construcción del recuerdo se da en forma colectiva y no individual, es decir, el recuerdo individual siempre se encuentra enmarcado por un colectivo que en su conjunto proporcionan un relato o noción del pasado.

A esta noción clásica sobre la memoria, incluimos la

perspectiva desarrollada por Jelin (2002) donde el sentido del pasado que sostienen las diversas memorias están cargadas de tensiones y disputas que se desarrollan en el presente, por ello, el sentido del pasado nos es algo estático. Por el contrario es dinámico y donde las distintas memorias pugnan por consolidar una visión hegemónica del pasado, este tejido conceptual nos permitirá explicar los diversos sentidos que existen dentro del movimiento obrero sobre la reapertura de los talleres.⁷

El proceso de reapertura de los talleres comenzó cuando la dictadura agonizaba a finales de 1982 cuando los diversos partidos políticos, ante la inminente transición hacia el sistema democrático y el llamado a elecciones, comenzaron a hacer campaña. Entre ellos la figura de Raúl Alfonsín se vinculó especialmente con un grupo de obreros de los talleres taficeños que en su paso por Tucumán lo llevaron de visita a los mencionados talleres, lo que derivó en que el candidato se comprometiera en caso de llegar a la presidencia a efectivizar la reapertura de los talleres. La retórica del discurso alfonsinista durante su período de campaña generó muchas expectativas ya que estuvo dirigido a marcar un quiebre con el pasado dictatorial, el restablecimiento de las instituciones y del sistema democrático, como así también, colocando a la reapertura de los talleres dentro de la categoría de reparación moral al pueblo

7 El proceso de entrevistas a trabajadores y ex trabajadores de los talleres de Tafí Viejo comenzó a mediados de 2012 y cuenta con alrededor de 40 entrevistas, en dicho proceso se intentó recoger la mayor diversidad de voces rescatándose relatos de operarios de diversas áreas, puestos jerárquicos y rangos etarios.





de Tafí Viejo.⁸

El proceso de reapertura de los talleres de Tafí Viejo se constituyó en un espacio de disputa entre diversos actores como fueron: el estado provincial (comandado por el Justicialismo), el movimiento obrero ferroviario y las Fuerzas Vivas de Tafí Viejo.⁹ En nuestro análisis nos centraremos principalmente en las distintas percepciones y tensiones que se generaron hacia el interior del movimiento obrero, pero sin dejar de hacer alusión de la participación que tuvieron los otros actores.

Uno de los actores que jugó un rol importante en este proceso fue el gobierno provincial que respondió con cierta celeridad a la iniciativa del ejecutivo nacional por concretar la reapertura, esto respondió a dos cuestiones: en primer lugar el estado provincial y el justicialismo no iban a quedar fuera de tan importante acontecimiento, sobre todo comprendiendo la fuerte historia peronista que posee Tafí Viejo, por otro lado, era el estado provincial el interlocutor directo de las demandas que llevaban a cabo grupos organizados de Tafí Viejo como fue el caso de las Fuerzas Vivas. En este sentido el gobierno provincial comenzó a efectivizar

los primeros pasos sancionando la ley 5.595 que fue aprobada a finales de diciembre de 1983, que establecía la formación de una comisión bicameral investigadora que sería integrada por tres senadores y cinco diputados para la revisión e investigación del convenio celebrado entre Ferrocarriles y la Provincia en la creación del parque industrial.¹⁰

El parque industrial significaba el mayor escollo para la puesta en producción nuevamente de los talleres, cambiar su situación jurídica era un paso necesario para su reapertura. Si bien, el proceso de parcelamiento del taller había sido muy escaso salvo por unas cuantas industrias que se instalaron y que ocuparon un mínimo de empleados, la situación jurídica del mismo recién terminaría por desplomarse a principios de 1985 cuando la ley provincial 5709 aprueba ciertas modificaciones al convenio de 1980 quedando suspendidas las ventas de parcelas, y el inicio de una revisión de todos los contratos. De esta forma, se buscaba determinar si dichos contratos estaban dentro de los márgenes estipulados por la ley, este control estuvo a cargo de forma conjunta entre Ferrocarriles Argentinos y el gobierno de la Provincia.¹¹

8 No solo el presidente sostuvo la idea de reparación sino que diversos funcionarios replicaban en los medios de comunicación la misma temática por ejemplo ver la declaración del asesor presidencial de Ferrocarriles Argentinos Dante G. Dillon. La Gaceta, 30-07-1984

9 Las Fuerzas Vivas es un espacio de participación vecinal en Tafí Viejo, comenzó a tener un intenso movimiento a partir de 1980 cuando en época de dictadura se ejecutaba el cierre del taller. Durante este tiempo las fuerzas vivas fue el espacio donde partidos políticos, sindicatos y dirigentes sociales encontraron un espacio de participación política. Este tipo de organización laxa se mantuvo durante la dictadura discutiendo sobre la principal problemática que eran los talleres ferroviarios.

10 Durante el cierre de los talleres en julio de 1980, la empresa ferrocarriles argentino dispuso el traslado de todo el predio ferroviario a la órbita de la provincia para la formación y explotación de un parque industrial que tuviera como fin absorber la mano de obra ferroviaria.

11 Situación que no impidió que las pocas empresas que se habían instalado en el predio del taller entablaran conflictos judiciales con la provincia por la devolución de los cánones pagados y los perjuicios ocasionados por la finalización de sus actividades. ejemplo de ello es la sentencia de la suprema corte de justicia respecto a una demanda iniciada por un parcelero. Ver sentencia en <http://ar.vlex.com/vid/-39845767> (consultado el 31-03-2016).





En cuanto a los trabajadores la reapertura comenzó a ser una realidad a principios de 1984 cuando comienzan a efectivizarse las primeras reincorporaciones de técnicos y trabajadores que se encargaron de la puesta a punto del taller.¹² Al conocerse la noticia de las incorporaciones, comenzaron a manifestarse las primeras tensiones hacia el interior del conjunto de los trabajadores, es especial sobre criterios de selección. En este sentido tanto la dirigencia sindical como de parte de Ferrocarriles Argentino aseguraban que la totalidad de los ingresantes serían ex trabajadores de los talleres, pero a su vez, se estableció un tope de ingreso en la primera etapa de 400 operarios.

Este número de ingresantes representaba menos de la mitad de los obreros que trabajaron hasta 1980, lo que era lógico teniendo en cuenta el deterioro en la capacidad productiva que había sufrido el taller a causa de su cierre, donde numerosas secciones habían sido clausuradas o desguazadas imposibilitando su reactivación. Mientras que otras, ya no tenían posibilidad de ser puesta nuevamente en funcionamiento debido al desfase tecnológico respecto a lo que utilizaba la mayoría de las líneas férreas, un ejemplo son las secciones vinculadas con la reparación de locomotoras a vapor y coches de madera, tecnología que dejó de utilizarse finalmente en el país a mediados de los años '70.

Para esta reapertura de 1984 los talleres fueron pensados como una fábrica de reparación de vagones de carga, por lo tanto, el número de obreros reincorporados y de secciones habilitadas sería sustancialmente inferior a la situación que gozaban previos a 1980. Sin embargo, las expectativas que poseían los trabajadores en recuperar sus puestos de trabajo superaba la realidad. Pero es necesario advertir que existían diversas expectativas dentro del conjunto de los trabajadores, según lo expresado en los relatos, sobre

la reapertura lo que nos llevó a identificar dos grandes grupos: los que no regresaron y el segundo los que intentaron recuperar su puesto de trabajo.

Respecto del primer grupo podemos encontrar a aquellos trabajadores que al renunciar en el año '80 pudieron negociar con ferrocarriles una jubilación anticipada, o simplemente estaban pronto a cumplir la edad necesaria para la jubilación y la indemnización percibida les permitiría sostenerse durante ese tiempo.

La gran mayoría de los que no regresaron fueron aquellos trabajadores de mediana edad o con pocos años en el ferrocarril que tuvieron que migrar en búsqueda de unos nuevos horizontes laborales, ya sea fuera de Tafí Viejo o incluso de la provincia. Esta enorme dispersión del capital técnico y humano que sufrió la comunidad ferroviaria de Tafí Viejo, provocó el impacto más importante en la vida cotidiana de este pueblo y es que el cierre de los talleres en los años '80 quebró una de las características de la que gozaban muchos taficeños y que es la de combinar trabajo y vivienda en un solo lugar. Por otro lado, esta gran dispersión del capital humano generó un gran problema al momento de seleccionar el personal para su reapertura, debido a que muchos de estos obreros poseían conocimiento técnico y de oficio de gran utilidad. Situación que fue advertida incluso con cierta preocupación por los ingenieros del taller encargados de la selección del personal donde afirmaban que "*gente muy capaz emigró a otras provincias. Compañeros nuestros debieron desperdigarse por el Norte y el Litoral.*"¹³

En gran parte de las entrevistas el cierre del taller y la migración que muchos compañeros trabajadores sufrieron es un punto en común en los relatos. Sin embargo, la rápida inserción en el mercado laboral no fue algo generalizado entre los ferroviarios debido a

12 La Gaceta, 11-04-1984

13 La Gaceta, 11/04/1984





que tuvieron mayores oportunidades aquellos que poseían ciertos conocimientos técnicos y de oficio que le permitieron adaptarse a actividades distintas como fue el caso de los torneros, herreros, carpinteros etc.

En contrapartida, la experiencia de los años en lo que estuvo cerrado el taller fue muy distinta para aquellos trabajadores cuyos oficios eran exclusivos de la actividad ferroviaria, como fue el caso de los que se desempeñaron en las secciones vinculadas con la reparación de las máquinas a vapor actividad, entre otros oficios. Y es aquí donde identificamos al segundo grupo, aquellos que intentaron reingresar, es decir, los que presionaron por recuperar sus puestos de trabajo. Para este conjunto de trabajadores los años en los que estuvo cerrado el taller fueron sinónimo de desocupación o trabajo precario, provocando un fuerte impacto tanto desde lo económico como en lo anímico siendo la reapertura de 1984 la oportunidad de recuperar aquello que los militares les habían arrebatado.¹⁴

Dentro de este gran grupo podemos identificar subgrupos como fueron los que a pesar de haber ingresado al mercado laboral, y en muchos casos desempeñándose en actividades mucho más rentable que la ferroviaria presionaron y gestionaron por volver al taller. La decisión que motivaba a estos trabajadores por regresar al taller excedía lo económico o salarial, siendo aspectos como la identidad, la pertenencia al lugar, la experiencia vivida como obrero ferroviario, los saberes aprendidos del oficio y las relaciones de fraternidad con sus pares que dentro del mundo de los trabajadores del riel son aspectos insustituibles de la identidad.

En este sentido, existen innumerables relatos de trabajadores que explican las razones por las que priorizaron su regreso al taller. Para ejemplificar, tomaremos los relatos de dos obreros como son Francisco Silvano Soria ex obrero ferroviario y Pablo Díaz quien continúa desempeñándose como trabajador en los talleres. Elegimos ambos relatos para poder apreciar que a pesar de la distancia generacional entre ambos, las vivencias y oficios diversos dentro del taller comparten un mismo significado de lo que fue regresar al taller.

Entrevistador: *¿y en 1984 por qué vuelve a los talleres?*

Francisco Silvano Soria: *y porque uno tenía aquí [corazón] uno ha nacido en el ferrocarril, te voy a contar otra anécdota, en aquel tiempo vos tenías que pre avisar al patrón [para renunciar] ¿no sé si seguirá así?*

Resulta que a mí me comunican los primeros días de febrero [del año '84] que tenía que presentarme para el ferrocarril. Entonces yo mando mi telegrama a la empresa. En ese tiempo ponele nosotros debemos haber estado ganando actualizado en esa época \$3000 mensual, llegó el patrón y me dice: "ehh que te quieres ir" si se me ha presentado una oportunidad [Ferrocarril] "te vas a morir de hambre". Llega a fin de mes, me viene \$5000 de sueldo, más o menos aceptable pero era para que me quede, bueno pasan dos o tres días más me encuentra [y le digo] si me voy. "ehh nos vas a dejar" si he entrado en el ferrocarril y he abandonado ahí.

Porque mira todavía, cuando voy al ferrocarril no es que soy cardíaco sino me lleva un infarto, ahí pero me emociono cuando siento... lo vivo, muy bueno el ferrocarril. A mí me ha tratado muy bien el ferrocarril.

Dentro del relato existen varios elementos para poder rescatar y analizar, por un lado Francisco decide volver a su puesto en el ferrocarril a pesar del ofrecimiento.

14 En otros trabajos se explora el impacto del cierre de los talleres en la subjetividad de los trabajadores. Ver Sosa Martos (2015).





imiento que le hace su jefe para quedarse en la empresa en la cual estaba trabajando. Por otro lado, y es muy interesante, existe en el imaginario la concepción que el trabajo ferroviario es sinónimo de un trabajo mal remunerado o como señala para “morirse de hambre”. Esto es particularmente elocuente si tenemos en cuenta que el trabajo en el ferrocarril por lo menos hasta mediados de los años '50, era un trabajo muy bien considerado dentro del universo obrero.¹⁵

El segundo relato de Pablo Díaz nos relata lo siguiente:

Entrevistador: *¿Por qué toma esa decisión de volver al taller?*

Pablo Díaz: *porque el que ha sido ferroviario no se olvida de su pasado en el ferrocarril, sinceramente e incluso en este último cierre yo estaba trabajando en una empresa de punta, y me decían Pablo ¿te vas? Si aunque sea un día, un mes o unos años yo me voy. Bueno vos veras, pateaba el suelo el tipo y me decía pensala. No, no voy a pensar nada, el ferroviario es así yo tengo sangre de ferroviario y lo mejor que te puede pasar es que te vuelvan a convocar, es una ilusión grande y ya con la edad que tenemos, ahora que lo convocamos de vuelta, es algo grandioso es vivir de vuelta en Tafí viejo. En los últimos diez años yo estado en Tafí viejo, yo estaba un 90% afuera, era lastimoso volver de afuera te digo y que venga uno y te diga ehh Pablo falleció tal, sabes*

15 Los fuertes aspectos identitarios que caracterizaron al movimiento obrero ferroviario y a las comunidades ferroviarias son parte de una característica histórica dentro del mundo ferroviario. Situación que los llevo en la primera parte del siglo XX a ser uno de los colectivos con mayor grado de sindicalización y poder negociación, situación que se consolidó durante los años del peronismo. Los trabajos que abordaron los aspectos identitarios de los trabajadores ferroviarios son extensos pero entre ellos podemos mencionar a Horowitz (1985), Castillo (2012), Palermo Silvana (2007), Rinaldi y Funes (2009), y Ayuso, Sessano, Jimenez y Telias (2010).

cómo se fueron compañeros así, en el sentido que vas al cementerio y ya ves la fotito de aquel otro.

En el relato de Pablo Díaz se pueden apreciar ciertas nociones compartidas por Silvano Soria como ser que el regreso al taller no se define desde la remuneración económica, por el contrario, se argumenta desde otro tipo de registros como son la experiencia vivida, la profunda identificación con el lugar, siendo los aspectos identitarios y de vínculos con sus pares los que han marcado un sesgo profundo en la subjetividad de estos trabajadores.

En este sentido, la relación entre el trabajo e identidad es fundamental desde la perspectiva de la Psicología social, según lo señala Taboada (2004) donde las formas en que se organiza el trabajo, las relaciones sociales que se establecen donde priman lazos de solidaridad, las formas en que las familias se organizan alrededor de ese trabajo específico, como también las prácticas de aprendizajes y la memoria colectiva transmitida configuran una determinada identidad en los trabajadores.

Finalmente, dentro de los trabajadores que gestionaron por volver a sus puestos de trabajo encontramos los agrupados bajo la “Comisión de prescindibles y cesanteados”, que corresponde a todos los que fueron alejados de la empresa por causas políticas, activismo gremial, etc. durante la dictadura. Una de las particularidades que ocurre respecto a este grupo es que se encuentra absolutamente silenciado y oculto en los relatos de la mayoría de los entrevistados, que en su mayoría lograron ser reincorporados. La lucha por las reincorporaciones comenzó inmediatamente se restableció la democracia, la discusión sobre su situación fue impulsada especialmente por los obreros afectados organizados en comisiones y por partidos políticos, especialmente el Partido Comunista [PC] que poseía representante en el Concejo Deliberante de Tafí Viejo.





Una de las luchas terminada la dictadura de las fuerzas de izquierda y progresista dentro del movimiento obrero ferroviario, estuvo dado según lo analiza Cena (2007), en dos dimensiones por un lado la lucha por las reincorporaciones de los obreros cesanteados y por otro la erradicación de los funcionarios de la dictadura que aun seguían ocupando puestos en la empresa ferroviaria. En este sentido el PC de Tafí Viejo conjuntamente con otras fuerzas denunció esta situación señalando: “*hay que erradicar a los funcionarios del proceso que han venido saboteándola desde adentro y llevando a cabo antinacional y destructora. Se trata de una treintena de funcionarios-se dijo- algunos de los cuales se encuentran en el propio directorio de EFA [Empresa Ferrocarriles Argentinos].*”¹⁶

Entre las primeras acciones que se ejecutaron para atender esta problemática, recién conformado el Concejo Deliberante se armó la comisión pro-apertura donde se propuso “*que debían ser reincorporarse sin discriminación a todos cesantes, a los despedidos por motivos políticos a esos hombres que quedaron y sin siquiera poder jubilarse*”.¹⁷ A pesar de estos intentos, los cesanteados fueron los que menos se incorporaron al taller en la reapertura de 1984, es ejemplificador de esta situación el relato de uno de los cesanteados, que a pesar de su constante lucha nunca pudo volver a ingresar al taller:

Entrevistador: ¿en el '84 con el proceso de la reapertura no logras reingresar?

Juanjo Petu: nosotros en concreto, con otros compañeros que también nos habían dejado más o menos. Con Sergio... nos presentamos en la lucha y por la reapertura porque Alfonsín lo dijo clarito ahí en el taller se hizo un gran acto, “esto es mérito de ustedes muchachos yo lo único que

hago es cumplir con mi compromiso, empezaremos con trescientos compañeros ... y vamos a llegar a fin de año con mil que ese es el objetivo” nunca pasaron de los 300 y nunca se reactivó. Nosotros con toda la esperanza, vamos a presentar la solicitud de ingreso, me acuerdo clarito.

Entrevistador: se arma como una comisión.

Juanjo Petu: si, había radicales y peronistas... nos dijeron para los comunistas no hay nada. Excepto para los históricos como son el Chacho Lopez, o Soto que como histórico lo habían corrido como 60 veces con cada golpe de estado... no había forma que no los consideren a ellos, hubo lugar para cuatro o cinco compañeros nada más, a nosotros nos dejaron afuera. Irónicamente vos decís la puta madre hemos sido lo que hemos arrancado con esta historia y de ahí me vienen negando la posibilidad. Y durante todo el kirchnerismo me pase llevándole el caso a los compañeros de derechos humanos, a las madres, a la abuelas, al secretario de derechos humanos de la Nación, de la provincia al gobernador, a la Bety [esposa del ex gobernador José Alperovich]. Todos me dicen Petu ¿cómo te puede pasar esto a vos es una injusticia?

En el relato que construye Juanjo podemos señalar tres cuestiones que nos parece interesante para el análisis: primero corre la centralidad a la decisión política del alfonsinismo en la reapertura y da mayor importancia a un proceso de lucha que llevó el conjunto de las fuerzas políticas de Tafí Viejo. En segundo lugar, evidencia una de las situaciones que entorpeció en cierto sentido el ingreso de numerosas personas como fue la disputa de los partidos (radicales y peronistas). Y un tercer punto, es que su visión sobre la reapertura es mucho más crítica que en el resto de los relatos, al señalar que la reapertura no fue sinónimo de reactivación.

Finalmente, el tercer actor que tuvo gran influencia en el proceso de reapertura corresponde a las Fuerzas Vivas de Tafí Viejo siendo uno de los actores

16 ¿Qué pasa?, 08/02/1984

17 ¿Qué pasa?, 18/04/1984





de gran importancia, pero más que un actor las Fuerzas Vivas funcionaron como un espacio de participación y organización en tiempos de dictadura. Su actuación se centró en la problemática del cierre de los talleres e integró a numerosos sectores imposibilitados de participar en sus espacios habituales debido a la represión. Por lo tanto, partidos políticos, gremialistas, militantes y obreros encontraron una forma de resistencia logrando concretar acciones en contra del cierre del taller.¹⁸

Ya con la dictadura en retirada, las Fuerzas Vivas vuelven a adquirir protagonismos en especial al poder articular al arco partidos político que se preparaba para el llamado a elecciones con las principales problemáticas de la comunidad taficeña, entre la principal era el “taller ferroviario”. Juan José Costilla dirigente ferroviario y peronista recuerda aquellos años:

Entrevistador: ¿esta comisión empieza a funcionar cuando ya la dictadura se estaba por ir?

Juan José Costilla: no, en plena dictadura te estoy hablando del año '82 aproximadamente. Entonces nos reuníamos en el centro de comerciante y ahí por ejemplo se viajaba porque empieza a haber movimientos políticos. Iba tanto José Ihmov el tipo que más andaba con Bader, invitando a los futuros candidatos que visiten Tafí Viejo con la intención de comprometerlos a que en caso que lleguen al gobierno reabran el taller.

Entrevistador: ¿ya se hablaba de elecciones?

18 Desde las fuerzas vivas en julio de 1980 ante el inminente cierre de los talleres se concretaron dos paros comerciales los días 5 y 8 de dicho mes, donde además se manifestó la inasistencia casi total de los alumnos a los establecimientos escolares como también el trabajo a desgano de los empleados municipales. Ver diario La Gaceta, 6 y 9 /07/1980.

JJC: ya se comenzaba a hablar de elecciones, y se lo trajo en aquel entonces a Alfonsín. Cuando vino Alfonsín lo llevaron a recorrer todos los talleres y el señor Leonardo Cardoso dijo: Me gustaría que usted tenga la gentileza de dejar plasmado en su libro cuales son las intenciones y un firme compromiso de reapertura de la fuente de trabajo. Entonces el ahí dejó plasmado su compromiso de reabrir la fuente de trabajo en caso que él llegue a ser presidente de la nación.

Uno de los rasgos que podemos advertir por diversas fuentes, y que en cierta manera lo refleja el relato de José Costilla es una fuerte unidad entre los distintos sectores que conformaban las Fuerzas Vivas, en concretar su objetivo que fue la reapertura. Pero esta unidad tendría sus serias limitaciones una vez conseguido el propósito, comenzando a florecer las disputas entre los partidos mayoritarios (peronistas y radicales) por los espacios de poder y la capitalización política de dicho suceso tan importante para la comunidad de Tafí Viejo.

Los partidos se disputaron el control de los obreros que ingresarían al taller, esta situación a medida que se iba concretando la puesta en marcha del taller fue tomando un notorio estado público y el ámbito de denuncia fue el principal diario de la provincia. Por ejemplo a pocos días de producirse la visita presidencial el diario en su editorial reproducía lo siguiente:

“...la calma no gobierna las relaciones entre radicales y peronistas taficeños, por lo menos en el plano de los comunicados. Mientras los justicialistas denuncian “el manejo político partidario de que hace gala el partido gobernante en los nombramientos” para los talleres, la UCR niega esos cargos. Y el personal reincorporado hasta ahora, en una nota firmada por Zoilo Castro y Héctor Herrera aclaró que “no fue presionado por la UCR, ni por ningún otro partido





para su reingreso”.¹⁹

Esta situación se agravaría a medida que se acercaba la fecha de la reapertura, la confrontación se seguirá suscitando en la prensa, en especial, en la publicación de distintas cartas al director donde cada espacio político argumentaba su accionar y ponía en evidencia los abusos del adversario. Relacionando esta disputa con lo que se mencionaba en el relato de Juanjo, evidentemente los partidos de izquierda, particularmente el PC, tuvo menos herramientas para poder disputar en mejores condiciones el control del ingreso de personal.

5- La reapertura de los talleres

La reapertura de los talleres ferroviarios de Tafí Viejo fue una excepcionalidad en la política ferroviaria alfonsinista, teniendo en cuenta que la política económica del radicalismo siempre apostó por una intervención moderada del estado respecto a las empresas públicas, donde el mismo Alfonsín expresaba seriamente sus intenciones por “*privatizar las empresas que no tienen que estar en manos del estado*”.²⁰

La reapertura en términos oficiales comenzó en enero de 1984 cuando el ministro de transporte comunicaba oficialmente la reapertura definitiva de los talleres de Tafí Viejo; “*compatriotas de Tafí Viejo y de Tucumán todo es un orgullo para nosotros estar entre ustedes y hacerles presentes nuestra decisión de resolver la reapertura de los talleres decidida en primera instancia por el presidente de la nación...*”.²¹ La figura de Alfonsín se posiciona como el gran artífice de aquella decisión política, buscándose

que la reapertura tuviese un gran impacto político en la provincia donde se planificó inicialmente que el acto coincidiera con los festejos del 9 de julio, fecha patria que por tradición implica la visita del ejecutivo a la provincia y que además era la primera celebración desde el retorno a la democracia.²²

Con el correr de los meses y con las demoras en el reacondicionamiento de los talleres sumado a los inconvenientes en la agenda oficial la fecha originaria planteada para el 9 de julio se trasladó al 3 de agosto de 1984. A pesar del traslado de la fecha, los elementos simbólicos estuvieron presentes, por ejemplo: se dispuso que el acto central se realice en el playón de entrada a los talleres lo que permitió que el acto no solo este destinado al ámbito ferroviario, sino al conjunto de la comunidad. Otro símbolo de gran fuerza consistió en la forma en que el presidente arribaría a Tafí Viejo mediante el tren presidencial cuyos vagones fueron construidos a principios del siglo XX en los talleres taficeños, y que representan hasta la actualidad, un orgullo para la industria ferroviaria nacional por la calidad técnica de la mano de obra destacándose particularmente el trabajo de ebanistas y carpinteros.²³

La posibilidad que el tren presidencial recorra las vías que conectaban la capital tucumana con Tafí Viejo despertó ciertas esperanzas en distintos sectores de

19 La Gaceta, 25/07/1984

20 La Gaceta, 20/07/1984

21 La Voz del Interior, 31/01/1984

22 La Gaceta, 11/04/1984

23 El convoy presidencial es un coche de pasajeros compuesto por tres vagones construido en los talleres de Tafí Viejo entre 1908 y 1912, siendo uno de los orgullos de la industria ferroviaria nacional. Un relato de un trabajador que trabajó en la construcción de dichos vagones recordaba: “Éramos unos pocos que nos encargábamos de esa tarea: cada uno tenía un mérito, una especialidad. Hoy en día me sorprende cuando la gente le da tanta publicidad al tren presidencial, porque nosotros hicimos otros coches reservados de tan buen nivel como ese”. La Gaceta, 11/11/1984





la población taficeña que dicho ramal sea rehabilitado conjuntamente con los talleres de Tafí Viejo, ya que el mismo, había sido clausurado por la dictadura en 1978.²⁴

Llegado agosto de 1984 la reapertura de los talleres ya era una noticia de gran relevancia levantada por distintos medios de comunicación del país.²⁵ Días antes de la reapertura, el gobernador decretó asueto para todos los establecimientos estatales y la agenda se terminó de configurar en dos actos importantes: el primero se llevaría a cabo en San Miguel de Tucumán para la inauguración del nuevo edificio municipal mientras que el segundo fue en Tafí Viejo para la reapertura de los talleres ferroviarios y la inauguración de un barrio de viviendas alrededor de dicha ciudad.

El día de la inauguración diversos sectores como cámaras empresariales, comercios, sindicatos mostraron su apoyo a la visita presidencial en la prensa local y algunos vieron la oportunidad de exponer los reclamos o exigencias al ejecutivo como fue la solicitada publicada por el sector cañero en el diario La Gaceta.²⁶

Concretada la reapertura el 3 de agosto

24 La reapertura del ramal que une Tafí Viejo con Tucumán, es parte de un sentimiento muy profundo en la población taficeña y parte de una deuda aún pendiente. En 2009 ante la promesa que se rehabilitaba el ramal San Miguel de Tucumán – Tafí Viejo miles de personas salieron a esperar a la formación en su viaje inaugural. El proyecto nunca prosperó y el ramal fue abandonado nuevamente.

25 La reapertura de los talleres tuvo una gran difusión en los medios nacionales los días previos a concretarse su reapertura. Incluso el diario Clarín el día 7 de agosto de 1984 publicó un suplemento especial con la cobertura de todo lo acontecido durante la reapertura.

26 La Gaceta, 04/08/1984.

de 1984, el arco político tucumano en especial el peronismo consolidó la posición jurídica e institucional de los reabiertos talleres, con la aprobación de la Ley Nacional Araujo – Rivas a mediados de agosto de 1984. Este proyecto reforzó la reapertura propuesta por el ejecutivo nacional en ciertos aspectos como ser: a) no solo efectivizaba la reapertura, sino que, incluía la reactivación de los talleres garantizándose una inversión tecnológica de los mismos. b) reintegrar el patrimonio ferroviario del complejo industrial cedido a terceros lo que terminaba definitivamente con la presencia de los parceleros c) el proyecto declara de utilidad nacional a los Talleres.²⁷

En el transcurso de 1984 y comienzo de 1985 surgieron distintos proyectos por aumentar la capacidad productiva del taller, buscando convertirlo en una fábrica nacional de vagones intentando incrementar la dotación de empleados (Bessero, 2000). Las mencionadas limitaciones del alfonsinismo en materia ferroviaria hicieron que la mayoría de estos proyectos queden simplemente en buenas intenciones, con el correr de los años los talleres no lograron diversificar su producción como tampoco aumentar el número de obreros que se estancó en los 400 ingresantes de 1984. La situación de los talleres se mantuvo más o menos estable hasta 1993 cuando el embate neoliberal se manifieste nuevamente en despidos.

6- Conclusión

La reapertura de los talleres ferroviarios de Tafí Viejo en 1984 tuvo un impacto imborrable en la memoria de sus trabajadores como en los habitantes de dicha comunidad. Este hecho significó en parte la restitución de un aspecto identitario que la dictadura había intentado arrebatársela al cerrar sus talleres. El

27 Este proyecto fue impulsado por los senadores nacionales Ramón Adrián Araujo y Olijela Rivas. La Gaceta, 16/08/1984





retorno del sistema democrático significó para el país la ruptura, en gran parte, con ese pasado y para Tafí Viejo la reapertura de sus míticos talleres. Pero a pesar que existe cierto consenso sobre estos sucesos, hemos advertido a lo largo del trabajo que la reapertura de estos talleres fue mucho más que la firme decisión política de Alfonsín, siendo en realidad un proceso que comienza con anterioridad a 1984 y que involucra a diversos actores.

El proceso de reapertura de los talleres, no fue un proceso lineal ni mucho menos ausente de tensiones, en especial para el colectivo que hemos estudiado con más detenimiento como son los trabajadores. De sus narrativas se plasman diversas significaciones del período, donde percibimos la construcción de ciertos relatos hegemónicos que tienden a silenciar u ocultar a otros sectores minoritarios o derrotados en la disputa de espacios de poder.

La reapertura del taller tomó gran envergadura dentro del escenario político provincial y nacional. Desde el radicalismo fue una oportunidad para enfatizar una estrategia dirigida para aplacar las asperezas con un gobierno provincial que estaba a manos del peronismo, donde el discurso presidencial se centró fundamentalmente en la unidad necesaria para cortar con el pasado dictatorial que impuso su política a sangre y plomo sobre la comunidad taficeña. Pero dicha unidad reflejaría grandes limitaciones dentro del escenario taficeño, en especial cuando la disputa por controlar el ingreso de los obreros al taller tensiona las relaciones entre radicales y peronistas.

En este proceso donde es innegable que la concreción de la reapertura se efectivizó por la decisión política del presidente Alfonsín, pero quedarnos con este análisis nos llevaría a no abordar e identificar diversos actores que a pesar de sus diferencias políticas e intereses logró aunar sus esfuerzos en un punto en común como fue colocar en la agenda nacional el caso

de los talleres. Dentro de este conjunto de actores, es necesario rescatar la presencia de las Fuerzas Vivas de Tafí Viejo, como un espacio que permitió la construcción de redes de sociabilidad y de acción en tiempo de dictadura, pero además posibilitando ser un espacio de articulación muy importante durante el proceso de transición democrática. Es importante no perder de vista a este actor ya que las fuerzas vivas volverán a tener nuevamente una participación importante cuando el contexto político de los años '90 y el arribo de las políticas neoliberales vuelvan a golpear a los talleres de Tafí Viejo.





Fuentes:

Entrevistas

- Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Francisco Silvano Soria el 27 de mayo de 2014 en la ciudad de Tafí Viejo – Tucumán – Argentina.
- Entrevista realizada al obrero ferroviario Pablo Díaz, el día 25 de marzo de 2013 en la ciudad de Tafí Viejo – Tucumán – Argentina
- Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Juanjo Petu, realizada el 5 de abril de 2016 en la ciudad de Tafí Viejo – Tucumán- Argentina.
- Entrevista realizada al ex obrero ferroviario Juan José Costilla el 29 de noviembre y 13 de diciembre de 2013, en la ciudad de Tafí Viejo – Tucumán – Argentina.

Prensa

- La Gaceta (1980, 1984)
- La Voz del interior (1984)
- Clarín (1984)
- ¿Qué Pasa? (1984)

Leyes y Decretos

- Ley provincial 5595
- Ley provincial 5709

Bibliografía

AGOSTINI, L. (2014). Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961. *Historia Regional*, (32).

AYUSO L, SESSANO P, JIMENEZ A. y TELIAS A. (2010) “Sistema de saberes del trabajo ferroviario: soporte de una construcción socialmente productiva”. En AA.VV. *Vías Argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires. Milena Casarola

BELLINI C. y KOROL J. (2012) *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires. Siglo XXI

BESSERO, P. (director) (2000). *Tafí viejo 100 años de historia*, Tucumán, Secretaria de Cultura, Municipalidad de Tafí Viejo.

CASTILLO, F. (2012). “Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina”. En: CUADERNOS FHyCS-UNJu, Nro. 41:73-87, Año.

CARLES, A.(2010) “Raúl Alfonsín y la fundación de la segunda república” en Gargarella R, Murillo M y Pecheney M. (comps.). *Discutir Alfonsín*. Buenos Aires. Siglo XXI

Cena J. (2009). *Ferrovianos: sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires. Editorial La Nave de los Locos.

ELIZALDE, J. (2011) “Intelectuales y política durante la transición democrática: el grupo esmeralda y la producción del discurso alfonsinista”. Fabris M, Tortorella R (comp.). *Democracia en reconstrucción. Mosaico histórico de los años ochenta*. Mar del Plata. EUEDEM.

JELIN, E (2002). *Los trabajos de la memoria*. Madrid. Siglo XXI.





HALBWACHS, M. (2011). *La memoria colectiva*. Buenos Aires. Miño y Dávila.

HOROWITZ, Joel. (1985) “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920 – 1943). La formación de una elite obrera. En: Revista Desarrollo Económico. Vol 28 N°99 octubre – diciembre.

LOPEZ, M y WADDEL, J. (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política Ferroviaria*. Buenos Aires. Lumiere.

MEGASCINI, H. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario. Ediciones protohistoria.

NOVARO, M y Palermo, V. (2004). *La historia reciente. Argentina en democracia*. Buenos Aires. Edhasa.

ORTEGA, F. (2010) “De la modernización a la racionalización. políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”. En: Revista H industria N°7 Segundo semestre.

PAEZ DE LA TORRE, C (2012). “Entre el proceso militar y el fin del milenio (1976-2000)” en Bravo, M (comp.) *Historia Contemporánea de las provincias del NOA: 1930-2001*. Catamarca. Editorial Científica Universitaria de la Universidad Nacional de Catamarca.

PALERMO, S. (2007) “¿Trabajo Masculino, protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917”. en Bravo, M. Gil Lozano, F. Pita, V. (comp). *Historias de Luchas resistencia y representaciones mujeres en la Argentina S.XIX y XX*. Tucumán. EDUNT.

RAPOPORT, M. (2010). *Las políticas económicas en la Argentina. Una breve historia*. Buenos Aires. Booket.

RINALDI, M y Funes, C. (2009). “Memoria de la tier-

ra donde no pasa el tren. Las estaciones del ferrocarril de la ciudad de San Luis (Argentina)”. En: Revista Testimonios Año I N°1 -Invierno. 192 – 204.

ROUGIER, M. (2012) “El proceso económico” en Gelman, J. (dir). *Argentina. La búsqueda de la democracia*. Tomo V. Buenos Aires. Taurus.

SANCHEZ, M. (2013). Los comunistas en la Unión Ferroviaria: el caso de los Talleres de Libertad del Ferrocarril Midland (1955-1968). In *X Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

SANTILLAN, M. (2007). “La construcción de la identidad política tucumana entre 1983-87” en *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Departamento de Historia.

Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

SCODELLER, G (2007) “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza” en *Primeras Jornadas Nacionales de Historia Social* 30, 31 de mayo y 1 de junio del 2007 La Falda – Córdoba.

SOSA MARTOS, A. (2015) “Dictadura y represión: El primer cierre de los talleres ferroviarios de Tafí Viejo, Tucumán 1980”. En *Revista Testimonio* (4), 1-20.

TABOADA, M (2004). “yo soy del cañaveral”: patrimonio cultural, memoria y lenguajes sociales de los trabajadores azucareros”. en Racedo, J. Requejo, M. Segura, Z y Taboada, M. *Patrimonios cultural e identidad. Culturas populares, memoria social e identidad*. Buenos Aires. Ediciones Cinco.

UNZUE, M. (2012). *El estado argentino (1976-2003). Ciclos de ajustes y cambios*. Buenos Aires. Imago Mundi.

