

Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina)

Alberto Sosa Martos*

El presente trabajo recorre algunos procesos y transformaciones que experimentaron los obreros de los Talleres ferroviarios de Tafí Viejo durante la década de los 90, en el contexto de privatización ferroviaria argentina. Nuestro enfoque abordará el impacto que causó dicha política privatista en una comunidad emblemáticamente ferroviaria. Analizaremos las transformaciones en la subjetividad e identidad de los trabajadores y cuáles son las nociones que construyen en torno a ese pasado reciente, por cierto traumático, este grupo de obreros. A su vez, identificaremos las estrategias de resistencia que emplearon los trabajadores frente al proceso privatista, sus logros y contradicciones en un contexto marcado por la incertidumbre y la precarización laboral.

Tafí Viejo,¹ como otras tantas comunidades del país vinculadas al ferrocarril padeció en carne propia el proceso de privatización, desestructuración y, porque no, tupacamarización (Cena, 2003) de su estructura industrial ferroviaria.

Los cambios experimentados en esta localidad, no son más que una pequeña muestra del proceso de transformaciones que sufrieron cientos de

* Profesor de Historia en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Tucumán (UNT). Doctorando en Humanidades (con orientación en historia) en la UNT. Becario doctoral Tipo 1. Temas Estratégicos. Consejo Nacional de Investigación Científicas y Técnicas (CONICET).

1 Tafí Viejo es una localidad ubicada a 20km de San Miguel de Tucumán. Desde 1910 comenzaron a funcionar los talleres ferroviarios provocando un intenso dinamismo económico en aquella localidad.

comunidades ligadas a este sistema de transporte e industria. Localidades que se desarrollaron al calor del impulso ferroviario como Talleres de Laguna Paiva (Santa Fé), Córdoba, Tolosa (Buenos Aires), Remedios de Escalada, Liniers y Tañi Viejo etc. Todos ellos desembocaron en procesos similares con la profundización de las políticas neoliberales de la década de 1990, estos emplazamientos ferroviarios pasaron a ser elementos prescindibles a la luz de la lógica de racionalización y privatización de la red ferroviaria. Muchos talleres desaparecieron totalmente convirtiéndose en recuerdos de un pasado ferroviario.²

Dicho impacto sobre el conjunto de la sociedad argentina no puede ser analizado estrictamente desde variables económicas sino por el contrario, la implementación del proyecto neoliberal obliga a ampliar la mirada para indagar las consecuencias de dicha transformaciones, teniendo en cuenta los profundos cambios que se evidenciaron en el mundo del trabajo y lo que ello implica como estructurador de los espacios de la cotidianidad y subjetividad de los individuos.

Entendiendo esta necesidad epistemológica para el abordaje de lo subjetivo, creemos apropiado el análisis a partir de las herramientas proporcionadas por la historia oral. El presente trabajo está elaborado en base al rescate de narrativas de ex obreros ferroviarios entrevistados entre los años 2010 y 2013.

Un largo camino a la privatización

El desmantelamiento del sistema ferroviario Argentino que se concretó en la década de 1990 con la privatización de la totalidad de las líneas que integraban la Empresa Ferrocarriles Argentinos es resultado de un conflicto de largo tiempo y el desenlace de un proceso complejo, que aglutinaba la disputa de distintos sectores que actuaron por casi treinta años en la implementación de políticas tendientes a la racionalización del ferrocarril en el mercado de cargas y pasajeros. Distintos intereses tanto de grupos económicos nacionales como internacionales agudizaron el debate sobre privatizar o continuar el estatismo sobre el ferrocarril.

2 Un reflejo sobre las consecuencias de la desaparición del ferrocarril en los pueblos del interior, puede advertirse en el documental de Fernando "Pino" Solanas (2008), *La próxima estación*.

Fueron estos grupos económicos que desde principios de la década de 1960, utilizaron al estado como caja de resonancia instalando ideas respecto a la necesidad urgente de un nuevo gerenciamiento del ferrocarril. A partir de allí se comenzó a conformar y consolidar la idea de “racionalizar” el transporte ferroviario, si bien es cierto que dicho sistema presentaba serias dificultades desde mediados de los 50 en cuanto a su rentabilidad y renovación tecnológica, la privatización y el achicamiento fueron lentamente ganando terreno como la solución necesaria al problema férreo.

Otro elemento que se sumó a la delicada situación ferroviaria, fue la pérdida en el volumen de carga y pasajeros que el ferrocarril empezó a perder a causa del avance del transporte automotor vinculado especialmente a capitales extranjeros. Esta disputa de un mercado en común (carga y pasajero) entre las empresa pública (ferrocarril) y la privada (automotriz), planteó indefectiblemente la reducción en la participación del coloso ferroviario.

Siguiendo la situación descrita anteriormente, el primer intento de racionalización a gran escala del sistema ferroviario fue el proyecto presentado durante la presidencia de Arturo Frondizi (1958-1962), cuyo asesoramiento estuvo dado por el Banco Mundial y el estado Norteamericano.³ El proyecto estipulaba una racionalización abrupta del sistema mediante el levantamiento de ramales y la reducción de personal. Dicho plan no logró aplicarse en su totalidad, debido a la férrea resistencia del movimiento obrero y las débiles condiciones que presentaba el gobierno radical de Arturo Frondizi.

A pesar de no haberse aplicado el Plan Larkin, los años 60 representan un período bisagra en el mundo ferroviario ya que los bloques de poder dentro y fuera del estado lograron consolidar la idea del ferrocarril como un medio de transporte atrasado y deficitario, urgido en la necesidad de una profunda reforma.⁴ Por ello, el desarrollismo de Frondizi apostó al crecimiento de la industria automotriz ya que representaba un avance tecnológico en materia de transporte a pesar de reforzar los lazos de una economía vinculada a capitales extranjeros.

3 “El plan de Largo Alcance” destinado a la racionalización y disminución del déficit ferroviario fue uno de los primeros planes sistemáticos de reducción a la empresa ferroviaria. Denominado por los sindicatos como Plan Larkin, generó la huelga de 42 días en 1961.

4 La política ferroviaria de Frondizi estuvo marcado por los distintos períodos que atravesó su gestión. La política de reducción del déficit ferroviario, se intentaron introducir bajo los ministros Álvaro Alsogaray y Roberto Alemán (López; Waddel, 2007).

En este contexto la industria ferroviaria que había gozado de cierta hegemonía como medio de transporte desde fines del siglo XIX, comenzaba a ser duramente cuestionado. Los períodos de gloria del ferrocarril y el orgullo de ser “ferroviario” por parte de sus trabajadores quedaban atrás, a partir de este cambio de paradigma los “ferroviarios fueron los responsables del déficit del país”.⁵

Pero de la misma forma en que los grupos de poder instalaban la idea de disminuir las dimensiones de la empresa ferroviaria, el movimiento obrero en contrapartida fue consolidando su identidad y su retórica en torno a la resistencia y defensa de los puestos de trabajo. En muchos relatos se asocia la defensa del ferrocarril como una causa nacional en defensa de los intereses de la patria.

Estas experiencias de lucha y resistencia que planteó el movimiento no representan una novedad. El movimiento obrero ferroviario posee una historia centenaria en experiencias de lucha, ya que fue uno de los interlocutores vitales en la acción sindical de la primera mitad del siglo XX.⁶

En este sentido esta experiencia previa se puso a prueba en los años 60 y 70, estas décadas dejaron una marca insoslayable en la memoria del conjunto de trabajadores ferroviarios. Estos procesos grabados en la memoria de los trabajadores pueden advertirse con cierta similitud en distintas localidades ferroviarias, lo que nos da la pauta que en esta época se prefigura un plan nacional y sistemático de reducción ferroviaria. En el caso concreto de los obreros ferroviarios de Tañi Viejo, las décadas de los 60 y 70 son recordados con gran tensión. El pasado es evocado con elementos que se repiten y están presentes en la mayoría de los relatos surgidos de las entrevistas: el plan Larkin, la gran huelga de 1961; la dictadura militar, la represión, y el achicamiento/disminución de la actividad. Ambas décadas se presentan de forma reiterada en los recuerdos de los trabajadores señalados como períodos claves que produjeron cierto efecto en su identidad. Entendiendo la identidad como un proceso dialéctico, surgido de la relación dialéctica del mundo interno del sujeto con el mundo externo, esta construcción es condicionada

5 El argumento del déficit ferroviario se fue repitiendo a largo de todo el período, es pertinente recordar al periodista Bernardo Neustadt durante los 90 hablar sobre el costo que tenía para la sociedad argentina seguir manteniendo bajo las alas del estado al ferrocarril.

6 El gremialismo ferroviario se estructuró en diferentes organizaciones: La Fraternidad agrupando a maquinistas, Unión Ferroviaria representando al grueso de los obreros y APDFA (Asociación del personal de dirección de Ferrocarriles Argentinos) que nuclea al personal jerárquico de dirección.

social e históricamente y en dicha construcción de carácter continuo se da la conjunción de elementos contradictorios que se mantienen en tensión y lucha a lo largo de toda la vida del sujeto (Racedo et al., 2004).

Por ello para muchos obreros, estos períodos marcan el comienzo de una crisis donde su práctica, conciencia e identidad fue orientándose a la resistencia (Cena, 2009); pero además surgió la imperiosa necesidad de organizar un relato común del pasado, una memoria colectiva unificada. Para estos trabajadores los 60 son la clave que permiten explicar “el desastre ferroviario” que culminaron con la privatización en los 90. Esta noción de continuidad es parte de lo que pervive y se reproduce en las memorias.

A continuación, presentamos fragmentos del corpus de entrevistas realizadas a trabajadores de los talleres de Tañ Viejo (peón, soldador y técnico) que son representativas en el sentido que reflejan la noción de crisis construidas desde los sectores obreros:

Es que en el 61 comienza todo el desastre ferroviario. Entonces trasladan la fundición a Córdoba, lo empiezan a romper, es decir el corazón del taller lo mandan a Córdoba, que es la fundición entonces se deja de fundir. Entonces que pasa desaparece la locomotora a vapor. Yo te digo estos talleres en el año... que se inauguran eran para hacer locomotoras a vapor, reparación de locomotoras a vapor que hoy en el día servirían pero desgraciadamente ha venido el patilludo este y ha hecho desastre en general, YPF en todos lados a destrozado como país. (Juan Tomás, 2013).

Y en el año 1961 se viene la gran indemnización, aquí en los ferrocarriles, era el famoso plan Larkin y de ahí empieza el debate de la industria ferroviaria desde el año 61 para acá, plan trazado bien sistemáticamente para la destrucción del ferrocarril. (Raúl, 2013).

[...] hay que aclarar que la decadencia no es solo del taller, el taller no es un ente aislado porque no era solamente Tañ Viejo. A lo largo del país, en las seis líneas había muchos talleres [...] Pero es por una política anti Argentina, una política sectorial, por eso muchos dicen no hables de política, pero todo tiene que ver... con la política anti ferroviaria, que se inicia con un plan Larkin, originario en Estados Unidos. Larkin es un general, una política hecha para toda América por el auge del automotor que se basa en el crecimiento del negocio petrolero. Estados Unidos es un país netamente

capitalista donde los parámetros en los que se movieron siempre fueron el gran negocio, con las petroleras, con la variable del petróleo se desarrollaron los motores. [...] Entonces ellos hicieron una política basada en ese sistema y empezaron a atacarlo al ferrocarril, disminuir el transporte en ferrocarril para aumentar el de camiones, de ómnibus. (Miguel Ángel, 2010).

En los tres relatos existe una clara coincidencia en cuanto a situar el comienzo de la debacle ferroviaria en el año 1961. Ninguno de los entrevistados señaló otro momento histórico ante la pregunta “¿Cuándo comienza para usted la crisis en el ferrocarril?”

Evidentemente existe un imaginario construido acerca de la crisis ferroviaria como un proceso que atravesó varias décadas, incluso a pesar que la profundidad de las denominadas políticas anti ferroviarias aplicadas en los 60 representaron una nimiedad en comparación a las medidas empleadas a partir de 1990. Por ejemplo, al analizar la construcción temporal sobre la crisis que hace en su narrativa uno de los entrevistados –el obrero Juan Tomás– podemos percibir la presencia de distintos períodos que corresponden a momentos que afectaron sensiblemente la capacidad productiva de los talleres. Existe una clara articulación entre distintas temporalidades tanto personales como colectivas, incluso el presente se cuela en dicha narrativa. Ese uso temporal y colectivo que se desprende de la memoria se relaciona con lo indicado por Dora Schwarzstein (2001) referido a como el proceso de recordar nunca es algo estrictamente individual sino por el contrario colectivo y determinado por un proceso cambiante. La memoria adquiere distintas significaciones en torno a los condicionantes que impone el presente. Ese aspecto colectivo de la memoria se refleja en aquellos puntos claves para la historia del taller como fueron el año 61 (gran huelga contra el plan Larkin), el año 78 (los talleres pierden la fundición, a pesar que el entrevistado lo ubica en año 61) y la llegada del “*patilludo*” (haciendo alusión a Carlos Menem y su política privatista).

¿Cuál es la causa que genera que estos tres obreros, con experiencias, edades y oficios distintos, puedan hacer la misma significación de un período? Desde las conceptualizaciones realizadas por la psicología social podemos decir que existen procesos identitario que se vinculan con un espacio y una historia en común. Uno de los espacios sumamente importante en la experiencia de todo individuo es el ámbito del trabajo como afirma Zulma Segura, “la relación con el trabajo es fundamental para nombrarse desde la continua lucha para subsistir. El decirse a partir de un nosotros, es la forma

de producción popular más auténtica, marca profunda de identidad, que permite reconocerse en y con los otros como parte de una misma situación histórica” (Racedo et al., 2004, p. 176-177). Por ello el trabajo resulta un condicionante determinante de las prácticas que se desarrollan en la vida cotidiana y representan un elemento estructurante de la subjetividad (Quiroga, 2002).

El plan Larkin y la huelga del año 61, son expresiones de acontecimientos que modificaron la cotidianeidad de dichas relaciones laborales estructuradas desde una cierta dinámica y bajo un imaginario fuertemente arraigado en la tradición ferroviaria, es decir “el ferrocarril como símbolo de progreso y estabilidad laboral” (Rinaldi; Funes, 2009). Este imaginario se quiebra absolutamente en esta década y la memoria de sus trabajadores produce indefectiblemente una asociación negativa con el período.

Los ferrocarriles pasaron de ser el transporte del progreso y la modernidad como se habían planteado en la lógica liberal a fines del s. XIX, a constituirse en un transporte atrasado y deficitario que impide el desarrollo de la nación. Entendiendo al trabajo como una parte estructurante del ser humano, “sin el trabajo, como sin el lenguaje no puede ser pensada la especificidad del hombre” (Rieznik, 2001, p. 5). Este cambio en las relaciones en el mundo del trabajo ferroviario implicó la formulación e identificación con un pasado en común, un discurso de la historia como trabajadores, en este sentido la huelga del año 61 tiene la significación de ser tomada desde el relato de estos obreros como un punto de partida para una historia, que por casi treinta años llevará al movimiento ferroviario a un proceso de lucha y resistencia ante el ataque sistemático de su fuente de trabajo.

A este discurso que podríamos denominarlo “decadente”, producida por la memoria de los trabajadores se acopla otro período: los años de dictadura a partir de 1976. Si bien luego del plan Larkin no se volvió a plantear programas tan ambiciosos sobre racionalización y reducción del sistema ferroviario, por lo menos hasta su privatización a partir de 1990, la etapa de la dictadura es incorporada a este relato teñido de decadencia.

Los recuerdos sobre estos años de dictadura en el taller giran en torno a dos ejes: la represión militar,⁷ y el traslado de la fundición y el posterior cierre del taller en 1980.

7 La represión que aplicó el golpe militar de 1976 sobre los trabajadores de los talleres de Tafi Viejo, tuvo como objetivo desactivar el movimiento sindical provocando la desaparición de 18 obreros. Por razones de espacio no desarrollaremos en profundidad los aspectos relacionados con la represión.

En relación el cierre de la fundición, tal vez es uno de los recuerdos más recurrentes en la memoria de los trabajadores, fue para muchos la sección que constituía el corazón de dicha fábrica, era lo que daba identidad a estos talleres:

Había una hermosa fundición que ha trabajado 50 años, todo eso han empezado a querer dismantelar. Entonces nosotros veíamos que ya nos empezaban a achicar, ya la gente que se jubilaba no se reemplazaba. Había gente de fundición que la trasladaron a Laguna Paiva, entonces ya nos empezaban a achicar. (Héctor, 2013).

Desde otro relato, se adjudica a este suceso la muerte lenta pero constante del taller. Cito:

[...] en el 78 nos llevan a Córdoba la fundición, nos quedamos sin fundición. Hacen desaparecer la calderería de caldera que reparaba máquinas de vapor. En ese momento que desaparecen calderería de caldera, ya van desapareciendo dos secciones en ese momento... ya no se fábrica más maquinas a vapor, pero la fundición la llevan a trabajar allá. Y es algo que queremos que vuelva acá, que estamos luchando para volverla a instalarla a la fundición en Tañi Viejo. (Pablo, 2013).

Es pertinente señalar que el traslado de dicha fundición está enmarcado en el proceso de reconversión del parque de locomotoras a vapor a locomotoras diesel. Dicho proceso de reconversión ya había comenzado a mediados de los años 50, sin embargo, los vaivenes de la política ferroviaria retrasaron dicho proceso. Fue recién a mediados de los 60 cuando con cierto vigor se impulsó la compra de locomotoras diesel para el reemplazo definitivo de las viejas locomotoras a vapor, proceso completado finalmente por la dictadura de 1976 (Megascini, 2011). Por ello, el traslado de la fundición tuvo un impacto también desde lo subjetivo en los trabajadores, ya que simbolizó el advenimiento de una nueva época donde sus saberes, habilidades y conocimientos técnicos ya no tenían lugar. Esto podemos advertirlo en la narrativa del obrero Pablo donde reflexiona desde el presente la necesidad de reabrir la fundición. Situación que a pesar de ser poco factible nos releva el significado que posee esta sección de la fábrica en la subjetividad de sus trabajadores ya que representa los tiempos de gloria del taller, los tiempos donde el taller

era productivo. Volvemos a advertir que la memoria no actúa solamente en relación al recuerdo/ pasado, sino también influye concretamente generando aspiraciones a futuro (Schwarzstein, 2001).

Este cambio tecnológico impuso transformaciones drásticas en la funcionalidad productiva de los talleres de Tafi Viejo, ya que su propósito original había sido la reparación de locomotoras a vapor, tecnología que en 1970 significaba un anacronismo para la industria. Frente a esta situación muchos obreros interpelan argumentando que nunca existió una política para reconverter el taller a la especialización de reparación de máquinas diesel, estos anhelos a más de treinta años de distancia forman parte de un sentimiento que con cierta nostalgia, buscan todavía explicaciones a aquellos sucesos dolorosos que dejó el cierre del taller.

La dieselización ferroviaria aumentó la dependencia tecnológica del país no sólo por la compra de locomotoras, sino además por el flujo constante de repuestos que comenzó a necesitar el nuevo sistema. Por otro lado, la dieselización puso fin a la necesidad que los talleres de Tafi Viejo conserven su fundición provocando su desmantelamiento en 1978, y dos años después en 1980 la dictadura bajo la lógica de prescindibilidad y de un nuevo esquema ferroviario nacional, cuyos argumentos estaban basados en una supuesta eficacia y reducción del gasto público, dispuso el cierre total de dicha estructura ferroviaria.

Con la utilización de instrumentos como Jubilaciones anticipadas, indemnizaciones y renunciadas forzadas, la dictadura pudo llevar a cabo la reducción de los mil setecientos operarios. Sin embargo, a pesar de la presión impuesta por la dictadura un pequeño grupo no renunció lo que permitió evitar la depredación total del taller durante los años que el taller estuvo clausurado.

Esta política de racionalización ferroviaria de la dictadura tuvo un alcance nacional, debido a que no solo Tafi Viejo sufrió su cierre en 1980 sino previamente en 1977 los talleres de Cruz del Eje en Córdoba fueron desactivados (Roldan, 1984). Este proceso de reducción de la participación del estado en la fabricación de elementos para la industria ferroviaria, producto de la desactivación de los talleres estatales favoreció de forma directa a la industria privada donde por ejemplo talleres como Materfer, Siam di Tella, Fiat comenzaron a cubrir el mercado proveyendo de material rodante a esta nueva etapa dominada por las locomotoras diesel.

El menemismo y la desmantelación de los talleres

El retorno de la democracia bajo la presidencia de Raúl Alfonsín (1983-1989), significó la reactivación de los talleres de Tafi Viejo y de alguna manera un freno a las políticas de achicamiento que se habían aplicado durante los años de dictadura. En el caso concreto de Tafi Viejo, Raúl Alfonsín cumplió su promesa preelectoral de reapertura de dichos talleres Concretándose la misma el 3 de agosto de 1984, sin embargo la reapertura no pudo revertir en su totalidad la situación que había generado el cierre.

La reapertura se concretó con la reincorporación de tan solo 400 obreros y muchas de las secciones clausuradas por la dictadura no fueron reactivadas. En el aspecto productivo, los talleres de Tafi Viejo quedaron orientados a ser solamente como una planta dedicada a la reparación de vagones de carga. Estas limitaciones en torno a la política ferroviaria, se debió en gran parte a la compleja situación que atravesó el gobierno de Alfonsín que imposibilitó un desarrollo y modernización de la industria ferroviaria evidenciando ciertas tendencias del camino que seguiría la política ferroviaria durante la democracia, muestra de ello fue el “plan Terragno” uno de los primeros intentos de privatización ferroviaria en democracia.

Con la llegada de Carlos Menem (1989-1995 y 1995-1999) previa entrega anticipada del poder por parte de Alfonsín y con una situación compleja desde lo económico, el menemismo encarna una construcción hegemónica de la política.

El proyecto neoliberal del menemismo se pone en funcionamiento a partir de la concreción de una serie de leyes fundamentales que permitieron abrir las puertas al proceso privatización del patrimonio estatal, estas leyes son la de Reforma del Estado y Emergencia Económica.

Dicho proceso de reforma le permitirá al menemismo en un tiempo relativamente corto, ir construyendo una hegemonía política. Esta situación se concreto debido a la estabilización de la inflación, medida que generó cierto consenso y un importante apoyo de los sectores medios y bajos que habían sido golpeados fuertemente por los procesos hiperinflacionarios de mediados de los 80 (Pucciarelli, 2011; Bonnet, 2007).

La implementación del neoliberalismo no debe ser entendida exclusivamente como un proyecto económico impulsado por el capital internacional, sino también un cambio de paradigmas y concepciones que las sociedades

habían construido sobre el trabajo, el estado y el mercado desde mediados del siglo XX bajo los lineamientos del estado de bienestar (Vilas, 2000; Murillo, 2012). Estas lógicas fueron abruptamente subvertidas por un dogma totalizante denominado neoliberalismo, que fue la expresión más agresiva del capital financiero en busca de un nuevo reparto de la renta. En este sentido Claudia von Werlhof (2011, p.106) agrega “lo más novedoso del neoliberalismo actual es su funcionalidad como modelo generalizador y homogeneizante aplicado a todas las áreas de la economía y todos los sectores de la sociedad...”.

Esta avanzada del capitalismo pudo concretarse a partir de la participación de sectores internos, que lograron aplicar dichas reformas a la realidad Argentina. La instauración de dichas lógicas, estuvo marcada por un proceso que con cierto consenso académico se inició durante la dictadura de 1976 y se profundizó a partir de la década de 1990.

En esta construcción hegemónica del consenso político y la urgencia por llevar adelante las reformas necesarias. El menemismo provocó una desarticulación abrupta en las relaciones que se establecían en el mundo del trabajo, rompiendo abruptamente con la tradición que existían entre los trabajadores de las empresas pertenecientes al estado.

Estas transformaciones en el mundo del trabajo generaron profundos debates académicos, particularmente en lo que atañe al rol del movimiento sindical en el contexto del neoliberalismo. Recientes estudios centraron su temática en los alcances y límites del accionar sindical en la defensa de los derechos de los trabajadores.

En el caso concreto de los obreros ferroviarios, existen elementos que deben tenerse en cuenta al momento de plantear un análisis de las estrategias de resistencia que implementó la clase obrera en este período. El mismo está marcado por:

- El rol del sindicalismo ferroviario en el contexto liberal.
- El ferrocarril y las limitaciones en el proceso de privatización.
- Los lazos de solidaridad y experiencias en prácticas organizativas que manifiestan los trabajadores.

En relación a los márgenes de negociación por parte del sindicalismo en los últimos treinta años, advertimos la presencia de importantes transformaciones. El poder de presión y negociación del sindicalismo alcanzó un límite en 1975, pero con el advenimiento del golpe militar de 1976 y el despliegue del aparato represivo orquestado en contra del movimiento obrero dicho

proceso se interrumpe.⁸ Al retorno de la democracia con el triunfo del radicalismo el gremialismo (vinculado en su mayoría al partido peronista) sufre su derrota política, sin embargo en un proceso de recomposición interna logrará restaurar mecanismos de presión a medida que la situación económica del país se volvía cada vez más delicada. De esta manera, el sindicalismo impulsará situaciones de conflicto abierto con el gobierno radical a partir de 1987 (Palomino, 2005).

Con la llegada del peronismo en 1989, se produce una caída abrupta de la protesta. Esta situación se podría vincular en primer lugar con la crítica situación económica que limitaba todo tipo de negociación salarial y en segundo lugar, con la “adhesión automática” de la mayoría del arco sindical al nuevo gobierno peronista. Esta política de “acompañamiento”, por parte del sindicalismo a las reformas neoliberales del gobierno llevó a la pérdida progresiva de las conquistas sociales del movimiento obrero.⁹ En el caso puntual de los gremios ferroviarios, los dos sindicatos más importantes como son la Unión ferroviaria y La Fraternidad acompañaron el proceso de reestructuración ferroviaria propuesto por el menemismo.¹⁰

De esta forma, las reformas neoliberales para el ferrocarril significaron la reducción drástica del personal y la pérdida de casi el 80% de la extensión de vías que poseían ferrocarriles argentino antes del menemismo. Despidos, cesantías, jubilaciones anticipadas, fueron algunos de los mecanismos que se utilizaron para reducir la masa de ferroviarios. Ante la falta de defensa de los intereses de los trabajadores por parte de las cómplices estructuras gremiales, las acciones de resistencia que se plasmaron en este período por parte de las bases obreras enfrentaron directamente a las cúpulas sindicales. Estas acciones se enmarcan para algunos autores, en una conceptualización definida como “nuevas formas de protestas” o “nuevos movimientos sociales”. En

8 Debemos diferenciar que la represión instrumentada por la dictadura estuvo dirigida especialmente al sindicalismo revolucionario o aquellos sectores obreros que expresaban esta tendencia. La burocracia sindical en gran parte fue copartícipe con el gobierno militar. Ver Pozzi (2008).

9 Autores como Gordillo (2004), hablan de la actitud de los gremios en los 90 entendida desde las estructuras de oportunidades y marcos culturales que condicionaron como también permitieron la movilización social gremial.

10 En el presente trabajo no problematizaremos en profundidad el rol del sindicalismo ferroviario en este período, sino que nos enfocaremos en el accionar de las bases obreras del taller. Fair (2013) señala que los sindicatos ferroviarios constituyeron un pilar fundamental en la constitución de la hegemonía menemista.

este punto haremos un paréntesis para señalar que existe una fuerte discusión historiográfica en torno a este concepto, ya que esta conceptualización del conflicto en este período lleva a posicionar al sindicalismo en una postura que podríamos denominar “derrotista”. En este sentido autores como Nicolás Iñigo Carrera (2009) sostiene que el sindicalismo no tuvo una acción pasiva a lo largo de la década de los 90, sino todo lo contrario, ya que el protagonista principal en los conflictos obreros durante este período continuó siendo protagonizado por los sindicatos. Sin embargo, desde otra visión autores como Farinetti sostienen que estas nuevas formas de protestas poseen un “carácter discontinuo en el tiempo cuando consiste en una acción episódica, aun cuando sea parte de una lucha más amplia o devenga en modalidades de acción y expresión más permanentes (por ejemplo, la protesta puede dar lugar a o ser expresión de un movimiento social con una base institucional y programática estable)” (Farinetti, 1999, p. 1).

Este nuevo escenario altamente conflictivo, donde las bases obreras no solamente debían resistir contra las reformas gubernamentales sino también luchar contra la complicidad de las cúpulas sindicales que legitimaban el proceso de reforma. Consolidó lazos de solidaridad en las bases, generando nuevos escenarios de resistencia y protesta orientadas en su mayoría a la solución de conflictos concretos (reincorporaciones, pago de salarios atrasados, etc.).

Los nuevos canales de negociación abiertos por la “bases”, cuestionaban directamente las direcciones de los gremios. Éstos, por su parte, actuaron de modo vacilante durante el período enunciándose desde la condena abierta hasta el respaldo tibio de algunas reivindicaciones. Es necesario a su vez diferenciar la actitud de las seccionales gremiales del interior del país, como en el caso de la seccional de la Unión Ferroviaria Tañi Viejo que a pesar de estar alineados a la política impulsada por el gremio a nivel nacional, presentaron enormes diferencias al momento de resolver las tensiones con las bases. Es por ello que podemos advertir contradicciones entre las direcciones de los gremios y las seccionales del interior. Para graficar mejor, la seccional de Tañi Viejo manifestó su desacuerdo con la política llevada a nivel nacional mostrando su preocupación por los posibles despidos que se avecinaban a causa de la política ferroviaria instrumentada (Comunicado Unión Ferroviaria, 13 mayo 1991).

Con el avance del menemismo en materia privatista la tensión entre el sindicato y las bases fue en aumento. Este divorcio se evidenció en la huelga ferroviaria de febrero de 1991, en dicha oportunidad el accionar de las bases obreras fue estigmatizada por el gobierno y el gremio a través de la prensa

como “seccionales rebeldes” (La Gaceta, 15 feb. 1991). Al identificar las bases con “seccionales rebeldes”, la lógica del discurso hegemónico menemista (gremios-gobierno) fue aislar a las bases exponiendo que sus acciones estaban por fuera de toda estructura y lógica de los marcos normales de negociación. El objetivo de hecho, no sólo fue aislar a los obreros e interrumpir sus canales de negociación sino a su vez, deslegitimar la protesta frente a la comunidad usuaria del servicio ferroviario.

Por ello es imprescindible analizar cuáles son las representaciones que poseen los trabajadores ferroviarios Taficeños sobre el accionar de dichos gremios, a continuación citaré algunas reflexiones:

[...] la Unión Ferroviaria que era peronista. El sindicato en sí no te salió a defender. El sindicato ha salido a respaldarlo a Menem porque le daba cooperativa a ellos, nosotros la gente de abajo hemos tenido que hacer una intersindical donde salimos a defender los puestos de trabajo, eso nos lleva a ponerlos en la palestra y desconfiar en ponernos adelante y luchar por el taller ahí empieza la gran lucha nuestra de querer defender todos los puestos de trabajo. (Pablo, 2013).

[...] no, la Unión Ferroviaria era los señores que estaban acá a cargo eran en la última época... iba y nos botoneaba en el gobierno que nosotros éramos unos zurdos, delincuente de todo. Tal es así que logramos que el gobernador viniera aquí a Tafi Viejo un día 18 y 19 de diciembre al frente de la parroquia de la Inmaculada Concepción y él se comprometió en hacer gestiones para recibirnos a nosotros una comisión coordinadora para que encarguemos una serie de diálogo... (Raúl, 2013).

En ambos relatos existe un fuerte cuestionamiento al gremio como órgano representativo de los trabajadores. Al concretarse la fractura del vínculo entre representantes –representados, se formalizan las comisiones internas como el refugio donde plantear la resistencia y defensa de los puestos de trabajo. Los trabajadores asumen la necesidad de accionar estrategias de resistencia por sí solos, y el sindicato es visibilizado como una herramienta de las patronales y del gobierno. Un caso similar es la situación que experimentaron los talleres de Laguna Paiva en la provincia de Santa Fe durante la década de los 90, sus obreros también recuerdan al sindicato en el lugar de ejecutor de las políticas gubernamentales, accionando medidas tendiente a quebrar cualquier

organización y resistencia entre los obreros e imponiendo el proceso de cooperativización de los talleres (Brill, 2010). En síntesis, podemos definir el accionar del sindicalismo como un ejecutor de las reformas impulsadas desde el ejecutivo nacional. Esta alianza entre sindicato - gobierno fue fundamental para concretar los procesos de privatización convirtiendo a los sindicatos en la patronal de sus afiliados. Un ejemplo de ello, lo representó la Unión Ferroviaria, encargada a partir de 1997 de la explotación de la línea Belgrano.

En medio de este panorama negativo para los trabajadores, la concreción del armado de las comisiones en Tafi Viejo constituirá el núcleo movilizador de las acciones y formas de protestas que canalizarán los reclamos de este período. Hay que señalar que el funcionamiento de estas comisiones no son experiencias nuevas dentro del movimiento sino por el contrario, forman parte de una larga experiencia de organización, lucha y resistencia de los obreros ferroviarios ya que estas comisiones internas lograron activar los mecanismos de resistencia en períodos de fuerte represión sobre el movimiento obrero, especialmente en momentos de dictadura cuando los sindicatos eran intervenidos o las comisiones directivas encarceladas (Lucita, 1999; Cena, 2009).

El accionar de la comisión interna de los talleres de Tafi Viejo durante la década de los 90, encabezó la resistencia a la política antiferroviaria del menemismo dicho accionar puede dividirse en dos etapas donde en cada una de ellas, las estrategias y los resultados fueron diferentes.

Primera etapa (1994-1996)

La primera etapa abarca desde 1994 a 1996. Este primer periodo se caracterizó por la aparición de las medidas tendientes a la reducción de la masa ferroviaria, durante este período se concretan los primeros despidos masivos. Esta situación que no solo atañe a los talleres de Tafi Viejo sino una política aplicada a la mayoría de las empresas que se privatizaban o estaban en vías de privatización, significó un momento álgido en la conflictividad social coincidiendo con los primeros años en la presidencia de Carlos Menem.

En el ámbito ferroviario y específicamente en los talleres de Tafi Viejo, la lucha se centró en la necesidad de conservar los puestos de trabajo y resistir a los despidos que comenzaron a manifestarse a fines 1992 y principios de 1993, sumado a que la falta de trabajo (vagones para ser reparados) comenzaba a ser una preocupación importante entre los trabajadores.

El Estado Nacional ante las dificultades de la privatización la Línea Belgrano¹¹ a la cual pertenece el taller, inició la reducción del personal a partir de despidos. El funcionamiento de la comisión interna comienza a gestionar distintas estrategias todas orientadas a generar acciones, tanto dentro como fuera del taller que impacten en el ámbito público de la sociedad taficeña. En este sentido las primeras reuniones de la comisión interna se realizaron fuera de los talleres, con el objetivo de hacer una “convocatoria amplia” conformándose como multisectorial, cuya intención era no solo poner en el tapete la problemática ferroviaria, sino de la comunidad taficeña en general.

Estas nociones de integrar diversos sectores de la sociedad se evidencian en el relato de este trabajador, cito:

Cuando nosotros hacemos la comisión interna hacíamos asambleas permanentes. Te estoy hablando de 1992. Al año siguiente, no me acuerdo con precisión, en diciembre del 92 porque aparte de hacerse la asamblea, interna dentro del taller, afuera. A nivel gremial y con el apoyo de familiares, organizamos marchas con apoyo del pueblo y sectores, se hicieron marchas de forma semanal, también se hacía una reunión en el centro de comerciante, nosotros programamos hacer una marcha hacia la capital... él se entero de la marcha nos mando un enviado, diciendo que no marche- mos que él iba a venir a Tañi Viejo. Pensábamos ir por la diagonal hasta la plaza independencia y en la Iglesia de la Inmaculada Concepción hay un Cristo grande, ahí en la iglesia se hizo la reunión con Palito Ortega y en esa reunión dijo ‘yo me comprometo a gestionar la reincorporación de los 17 compañeros’ y él hizo la gestión y en menos de una semana fueron reincorporados los 17, vos tenés que señalar el efecto de la lucha pero también el gesto del gobernador... (Miguel Ángel, 2010).

En este período las gestiones siempre se orientaron a concretar canales de diálogo con el ejecutivo. Los ferroviarios supieron actuar entre los intersticios y contradicciones que existía en la aplicación de las políticas a nivel nacional en la realidad provincial.

11 La Línea Belgrano mostró dificultades en el proceso de privatización, al ser la línea más extensa implicaba no ser rentable por lo cual no hubo oferentes en sus llamados a licitaciones. En 1997 al no poder privatizarse la explotación fue concesionada al gremio Unión Ferroviaria (Felder, 2009).

Los obreros al comprender que el Estado Nacional definitivamente se desprendía de la administración del taller, la comisión interna orientaban todos sus esfuerzos a lograr la provincialización del taller. Esto en parte fue posible a que dentro del esquema de privatización ferroviaria propuesto por el Estado Nacional, existía la posibilidad que las provincias se hicieran cargo de los servicios, es decir la provincialización. Esta opción fue considerada la más viable por la comisión interna ya que entendían que de esta forma lograban seguir operando bajo el gerenciamiento del estado y además evitar la propuesta del sindicato de cooperativización del taller, ya que según sus argumentos esta opción significaba el despido de la mayoría de los compañeros.

Este proceso que culminará con la provincialización de los talleres, provocó la agudización de las tensiones entre el gremio Unión Ferroviaria y las bases constituidas en comisión interna. Esta última empleará un discurso que se centrará en la defensa de los puestos de trabajo y del taller, aduciendo que los proyectos de cooperativas impulsadas especialmente por el gremio y el gobierno nacional estaban destinados a la reducción del personal y la paralización de la producción. Una estrategia de la comisión interna para desgastar la propuesta del sindicato fue poner como ejemplo la situación que vivían los Talleres de Laguna Paiva (Provincia de Santa Fé) luego del proceso de cooperativización, donde la desocupación y la inactividad del taller eran las características de la nueva propuesta (La Gaceta, 8 ene. 1994).

El contrapoder que generó la comisión interna fue desgastando la acción del gremio entre los trabajadores del taller, y paulatinamente fue perdiendo fuerza la propuesta de corporativizar. Debido a este contexto las negociaciones entre la comisión interna y el estado provincial se encarrilaron hacia la provincialización del taller. Proceso que no estuvo exento de dificultades, ya que algunos miembros del gobierno provincial presionaban bajo recomendaciones del poder nacional por cooperativizar. Un ejemplo de esta disputa y presiones que se libraron en la negociación, fue la propuesta del interventor de Ferrocarriles Argentino Ignacio Ludueña ofreciendo contratos por \$6 millones de dólares si se cooperativizaban los talleres (La Gaceta, 14 feb. 1994).

A pesar de los intereses que pugnaban cada proyecto, la comisión interna logró imponer la propuesta de provincialización que se plasmó en la ley 6.536 de abril de 1994. Dicha ley implicó la transferencia de la planta funcional y del predio de 22 hectáreas que ocupan los talleres a la administración provincial.

Esta medida marcó un rumbo distinto de los talleres de Tafi Viejo respecto de otros talleres del país, ya que fue uno de los pocos que logró mantenerse en

el ámbito estatal (en este caso provincial) y ligado al trabajo ferroviario, por lo menos en esta primera etapa. La mayoría de los talleres en el país cayeron en los procesos de cooperativización o desactivación y cierre total.

Los miembros de la comisión interna se atribuyeron esta ley como un triunfo político frente a la privatización, sin embargo advertimos que en las memorias de los obreros existen significaciones distintas sobre la importancia de aquella medida, ya que para muchos es un período plagado de incertidumbres. Lo interesante a resaltar del análisis de dichas narrativas es que a medida que los relatos pertenecen a miembros directos o vinculados estrechamente a la comisión interna, las percepciones y balances de la provincialización son sumamente positivos. No obstante, y por el contrario, a medida que nos alejamos del círculo directivo el balance se torna pesimista y negativo.

Estas diferencias en las percepciones se vinculan con la necesidad del sector dirigente de identificar la provincialización como un triunfo político frente al menemismo. Sin embargo, como advertimos en las narrativas, el proceso de provincialización no fue asumido de tal forma por el resto de los trabajadores.

Dicha experiencia de los talleres bajo la administración provincial, duró apenas dos años y en su ínterin presentó innumerables desafíos que obligó a la comisión interna a un continuo ejercicio de gestión para solucionar problemas que derivaban de la administración provincial en un contexto nacional de constante reducción de la actividad ferroviaria¹².

Segunda etapa (1996-2003)

Muchas de las estrategias de resistencia y logros parciales estuvieron íntimamente ligadas a la correlación de fuerzas que podían impulsar las bases obreras frente al poder.

Si el período anterior estuvo dominado por las conquistas de la comisión interna y las oportunidades de negociación que brindó el gobierno de Ramón "Palito" Ortega (1991-1995) a los ferroviarios. El panorama cambiaría significativamente con la llegada del Bussismo (1995-1999) al gobierno de la provincia donde el ex militar Antonio Domingo Bussi, conocido por

12 La primera dificultad que presentó para los obreros la administración provincial, fue la regulación del cobro de sueldos, en la nueva administración se registraron demoras de hasta tres meses. El accionar de la comisión interna se enfocó en la necesidad de resolver este tipo de problemáticas.

los trabajadores de los talleres por la feroz represión que instaló en los talleres durante su intervención en la provincia en la última dictadura. En los tiempos democráticos llegó a la gobernación derrotando al peronismo con un gran apoyo electoral obteniendo el 46% de los votos (Crenzel, 2003).

A comienzos de su gobierno el bussismo pondría fin a la administración de los talleres por parte de la provincia. La propuesta de cooperativización sería planteada nuevamente como la única vía para la subsistencia del taller, el estado provincial también bajo la lógica de reducción de déficit se desentendía de la administración del mismo.

En este nuevo marco de tensiones, la contradicción no se enfocó en gobierno/sindicatos – obreros como había ocurrido en la primera etapa, sino por el contrario el bussismo hábilmente pudo trasladar la contradicción al interior de las bases obreras ofreciendo la continuidad de la fuente laboral en tanto el taller se cooperativice.

El movimiento se fracturó en distintas posiciones,¹³ por un lado los que continuarían la lucha en defensa del taller bajo una administración estatal y por otro, el grupo que comenzó a ver en la cooperativa la única opción viable de preservar el trabajo. Todo ello enmarcado en un contexto donde Tafí Viejo sufría niveles de desocupación que en 1994 rondaban el 26% (La Gaceta, 15 ene. 1994).

La contradicción finalmente se dirimió por la “necesidad” y la mayoría de los trabajadores optó por la cooperativa. El proceso de resistencia iniciado años antes, había provocado un fuerte desgaste de los lazos de solidaridad anteriormente construidos. El movimiento, ya fracturado, se dividió finalmente entre los cooperativistas y los anti-cooperativistas.

Sin embargo, y a pesar de las razones que cada grupo sostuvo para determinar su posición en relación al futuro del taller existe un punto de significación coincidente en las narrativas acerca de la cooperativa. Para ambos grupos, este proceso significó el fin de los talleres vinculado a la actividad ferroviaria. Un obrero cooperativista refiere, sobre el periodo:

[...] después del 96 el grupito de gente comienza a gestionarla [a la cooperativa], el 9 de octubre del 97 le dan matrícula como cooperativa pero como habían un montón que no aceptaban la cooperativa también estaban

13 Los trabajadores siguieron en relación de dependencia con el estado provincial hasta el 30 de julio de 1996, la cooperativa se arma recién en diciembre del mismo año.

en contra, han quedado poquito en la cooperativa 100 personas... menos, y dentro de los 100 que habían quedado hacían los trabajos, de ese primer momento que eran lo de las casas prefabricadas, trabajo chicos. [Sobre el trabajo ferroviario] no porque gestionaban y en los primeros meses no habían conseguido nada, en el año 98 consiguen 12 vagones creo y después de esos vagones no consiguieron más. (Ricardo, 2012).

Ambos grupos tanto los que se quedaron dentro del taller como aquellos que tuvieron que resistir por fuera del mismo, entran en un período difícil de constatar donde advertimos una pérdida absoluta de esa identidad ferroviaria.

La mayoría de los anti cooperativistas expulsados del taller optó por buscar una alternativa de trabajo, de esta forma vemos que la lógica neoliberal había triunfado sobre estos obreros ya que lejos de un accionar conjunto, la única salida posible que les dejaba el sistema “salvarse por sí solos”. Otros, los menos, plantearon seguir resistiendo con lo que ellos denominaron “la carpa del aguante”, instalada frente del portón de ingreso de los talleres:

[...] otros decidieron no seguir, de la manera en que yo lo planteaba. Como yo había dicho cuando cerró el taller, que no iba a trabajar más, que iba a pelear por el taller. No sé si porque era muy tozudo, pero si yo tenía que estar 24hs frente al taller lo hacía... había un poco de desgaste, ellos renegaban mucho de la traición del compañero. Me decían: ‘Para que pelear por esta gente, si no merecen ¿por quién peleas vos?’ y le decía, ‘Yo peleo por el taller ellos también son víctimas’. Era entendible ese resentimiento, que yo también lo tengo... muchos simpatizaron con la carpa se fueron acercando, como ser los cirujas esos que andan en la calle, muchos ferroviarios se deprimían con el ambiente de la carpa...aprendimos a como pelearle al poder, con mucho con poco y con nada... (Miguel Ángel, 2010).

Como puede advertirse en este relato, los lazos de solidaridad que habían permitido a estos trabajadores ferroviarios resistir el primer embate de la política neoliberal impulsada desde las estructuras tanto gubernamentales como sindicales, no pudo consolidar un grupo homogéneo que logre de alguna manera resolver las fuertes tensiones que existían al interior de las bases. Sin embargo, como podemos observar la estrategia de la carpa significó en cierta forma una necesidad para estos ex ferroviarios, ahora desocupados, de continuar manteniendo algún vínculo con ese espacio que no solamente

significó toda su vida laboral sino además, moldeó aspectos profundos de su identidad. La resistencia estuvo orientada a conservar ese vínculo, al instalarse en las afueras de los portones ese espacio los seguía identificando a ellos como ferroviarios.

A partir de 1998 la cooperativa comienza un proceso de desmantelamiento de los talleres, “chatarreando” y vendiendo material ferroviario a privados (El Taficeño, mar. 1998), situación impulsada desde organismos oficiales como la ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes). Este desenlace no representó un caso particular de estos talleres sino fueron muchos las dependencias ferroviarias que siguieron el mismo destino.

La cooperativa durante este período utilizó los galpones de los talleres para simplemente sobrevivir. A partir de 1999, el agravamiento de la crisis económica impactó en la disminución al mínimo de la producción. El funcionamiento de dicha cooperativa a esa altura se sostenía de trabajos encargados por el estado provincial.¹⁴ En el año 2000, la instalación de la municipalidad en el edificio de la administración de los talleres de Tafi Viejo completa el proceso de despojo y desmantelamiento ferroviario.

Ante la pérdida de la ayuda estatal al funcionamiento de la cooperativa, se gestionaron distintas acciones vinculadas a la utilización de los galpones ferroviarios como depósitos de cemento, azúcar y en el año 2002 la instalación en la nave principal (Locomotoras) de la insumos manejados por previsión social de la Nación, encargada de sanear la trágica situación de desnutrición que padecían los sectores humildes de la provincia luego de la devastadora crisis de 2001 en Argentina.

Estos sucesos hicieron que los talleres lentamente perdieran su identidad ferroviaria, todas las políticas desde la estructuras de poder durante esta década se encaminaron a sellar al ferrocarril como un transporte obsoleto y perimido.

El imaginario construido durante el menemismo de un país carente de transporte ferroviario, se evidencia en la multiplicidad de proyectos que se presentaron a lo largo del período para darle otra finalidad al predio de los talleres. Un ejemplo cabal de esta concepción, es la instalación de la municipalidad de Tafi Viejo en el edificio de dirección de los talleres predio que continua ocupando hasta la actualidad.

¹⁴ El último trabajo importante que realizó la cooperativa, fue la construcción de la cúpula de madera para la casa de gobierno de Tucumán, que se había destruido tras un incendio en diciembre de 1995.

Esta situación se mantuvo hasta mediados del año 2003, cuando la nueva gestión del entonces presidente Néstor Kirchner cambiaría parcialmente la realidad con una simbólica reapertura. De esta manera estos talleres y sus trabajadores entrarían en una nueva etapa de su centenaria existencia.

Conclusión

El proceso de privatización del sistema ferroviario Argentino en los 90, fue una de las acciones más devastadoras en cuanto a la ruptura del entramado social, afectando no solo a los trabajadores que estaban insertos en dicha estructura sino además a las comunidades cuya economía se encontraba vinculada a este sistema de transporte. A más de 20 años del proceso de privatización ferroviaria el resultado es lúgubre; 90.000 ferroviarios fueron despedidos o jubilados, el 80% de la red férrea se encuentra inutilizable, y cientos de localidades que vivían del mercado generado por el ferrocarril están hoy convertidos prácticamente en pueblos fantasmas.

A pesar de lo traumático que significó este proceso privatista para casi la mayoría de los ferroviarios, las memorias que se constituyen a partir de sus experiencias de trabajo en el ferrocarril ubican la privatización de los 90 como el desenlace de una política que se pergeñó y estructuró desde los años 60. Esta experiencia moldeó de alguna forma el carácter e identidad de estos trabajadores, situándolos en el lugar de resistencia y de lucha por la conservación de la fuente de trabajo.

Este cúmulo de experiencias en torno a una fuente laboral en “crisis”, nutrió de ciertas herramientas estratégicas y de participación a este movimiento que fueron implementadas en los 90, al momento de la privatización y cuya puesta en práctica no solo se dieron por fuera de la estructura del sindicato sino que además, desplazaron a este como órgano de representación de los trabajadores. Estas nuevas formas de participación se canalizaron especialmente en las comisiones internas, herramienta que permitieron a este grupo de trabajadores resistir al primer aluvión privatista.

A pesar de ciertos éxitos parciales por parte de estos trabajadores, las condiciones en el transcurso de la década no mejoraron. La llegada del busismo al gobierno de la provincia logró fracturar los lazos de solidaridad construidos entre los trabajadores, permitiendo la división del movimiento y la posibilidad de introducir la propuesta de cooperativización del taller

agudizando el proceso de desmantelamiento del taller. En este contexto los trabajadores cambiaron de estrategia, la resistencia es suplantada por la adaptación y porque no simplemente por la supervivencia.

La llegada del Kirchnerismo en 2003 permitió que los talleres de Tañ Viejo fueran nuevamente reabiertos sin embargo, las políticas antiferroviarias implementadas por casi tres décadas continúan siendo visibles y palpables al recorrer el taller.

Referencias

ARTESE, Martín. Una historia de novedades: aspectos a revisar sobre las acciones de protesta durante la década de 1990 y sus caracterizaciones. In: MASSETI, A.; VILLANUEVA, E.; GÓMEZ, M. *Movilizaciones, protestas e identidades políticas en la Argentina del bicentenario*. Buenos Aires: Nueva Trilce, 2010.

BONNET, Alberto. *La hegemonía menemista: el neoconservadurismo en la Argentina, 1989-2001*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.

BRILL, Nuria. Laguna Paiva: ya nunca me verás cómo me vieras. In: VV. AA. *Vías argentinas: ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Editorial Milena Caserola, 2010.

CARRERA, Nicolás Iñigo. La situación de la clase obrera en la Argentina del capitalismo financiero. *THEOMAI: Estudios Críticos sobre Sociedad y Desarrollo*, Buenos Aires, n. 19, 2009.

CENA, Juan Carlos. *El ferrocarril*. Buenos Aires: La Rosa Blindada, 2003.

_____. *Ferrovianos: sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: Editorial La Nave de los Locos, 2009.

CRENZEL, Emilio. *Memorias enfrentadas: el voto a Bussi en Tucumán*. 2003. Disponible en: <www.comisionporlamemoria.net/bibliografia2012/memorias/Crenzel.pdf>. Acceso en: 22 set. 2014.

D'ANDREA DE DINGEVAN, Ana María. *Tañ Viejo no hay olvido*. Tucumán: Ediciones Lucio Pieróla, 2000.

FAIR, Hernán. Hegemonía e impacto interpelativo: análisis de las discursividades público mediáticas en torno al menemismo y las reformas neoliberales en los actores políticos clave de tradición peronista (1993). *Revista Conflicto Social*, Buenos Aires, año 6, n. 10, jul./dic. 2013.

FARINETTI, Marina. ¿Qué queda del movimiento obrero? Las formas del reclamo laboral en la nueva democracia Argentina. *Trabajo y Sociedad: Indagaciones sobre el Empleo*, la

Cultura y las Prácticas Políticas en Sociedades Segmentadas, Santiago del Estero, n. 1, v. 1, jun./sep. 1999.

FELDER, Ruth. ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarriles después de las privatizaciones. *Transporte y Territorio*, Buenos Aires, n. 1, 2009.

_____. La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina: la dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. *Gestión y Política Pública*, v. X, n. 1, 2001.

GORDILLO, Mónica. Reforma del estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991. *Entrepasados*, Buenos Aires, año XIII, n. 26, 2004.

LÓPEZ, Mario J.; WADDEL, Jorge E. (Comp.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere, 2007.

LUCITA, Eduardo (Comp.). *La patria en el riel: un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*. Buenos Aires: Ediciones del pensamiento nacional, 1999.

MEGASCINI, Hugo. *Huelgas y conflictos ferroviarios: los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario: Ediciones Protohistoria, 2011.

MURILLO, Susana. *Posmodernidad y neoliberalismo: reflexiones críticas desde los proyectos emancipatorios de América Latina*. Buenos Aires: Ediciones Luxemburg, 2012.

PALOMINO, Héctor. Los cambios en el mundo del trabajo y los dilemas sindicales. In: SURIANO, Juan. *Nueva historia argentina: dictadura y democracia (1976-2001)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2005. t. 10.

POZZI, Pablo. *La oposición obrera a la dictadura (1976-1982)*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2008.

PUCCIARELLI, Alfredo. *Los años de Menem: la construcción del orden neoliberal*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2011.

QUIROGA, Ana. *Crítica de la vida cotidiana*. Buenos Aires: Ediciones Cinco, 2002.

RACEDO, J. et al. *Patrimonio cultural e identidad: culturas populares, memoria social y educación*. Buenos Aires: Ediciones Cinco, 2004.

RIEZNICK, P. Trabajo, una definición antropológica. *Razón y Revolución*, n. 7, 2001.

RINALDI, M.; FUNES, C. Memoria de la tierra donde no pasa el tren: las estaciones del ferrocarril de la ciudad de San Luis (Argentina). *Testimonios*, año 1 n. 1, 2009.

ROLDAN, Francisco. *Tafí Viejo y sus talleres*. Tafí Viejo: Gráfica Biblos, 1984.

SCHWARZSTEIN, Dora. História oral, memória e histórias traumáticas. In: ENCONTRO REGIONAL SUL DE HISTÓRIA ORAL, 2, 2001, São Leopoldo.

VILAS, Carlos. La reforma como cuestión política. In: CAMARERO, Hernán et al. *De la revolución libertadora al menemismo*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2000.

WERLHOF, Claudia von. La globalización del neoliberalismo, sus efectos y algunas alternativas. *THEOMAI: Estudios Criticos sobre Sociedad y Desarrollo*, Buenos Aires, n. 23, 2011.

Prensa

La Gaceta (Tucumán)

Días consultados: 15 feb. 1991; 8 ene. 1994; 15 ene. 1994; 14 feb. 1994.

El taficeño (Tafí Viejo, Tucumán)

Ejemplar consultado: año VII, mar. 1998.

Fuentes orales

HÉCTOR (ex ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo, 2 abr. 2013.

JUAN TOMÁS (ex ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo, 15 abr. 2013.

MIGUEL ÁNGEL (ex obrero ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo 7, 14, 21, 28 ago: 4, 11 set. 2010.

PABLO (obrero ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo, 25 mar. 2013.

RAÚL (ex ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo, 1º abr. 2013.

RICARDO (ex ferroviario). Entrevista concedida a Alberto Sosa Martos. Tafí Viejo, 27 jul. 2012.

Documentación

Comunicados de prensa Unión Ferroviaria seccional Tafí Viejo. Material inédito.

Video

LA PRÓXIMA ESTACIÓN. Dirección: Fernando "Pino" Solanas. Argentina, 2008.

Resumen: Los talleres ferroviarios de Tafi Viejo sufrieron, al igual que el resto de la estructura ferroviaria del país, el impacto de las políticas de privatización y desmantelamiento ejecutadas por los gobiernos de Carlos Menem (1989-1999). Las políticas de privatización instrumentadas desde las estructuras estatales y avaladas por los sindicatos, significaron para el movimiento obrero ferroviario el despido de aproximadamente 90 mil trabajadores. En el caso concreto de los talleres de Tafi Viejo (Tucumán), la década menemista provocó el cierre y desmantelamiento de este emplazamiento industrial. A pesar de la gravedad de esta situación, en la memoria de estos trabajadores los años del neoliberalismo en la década de 1990 son resignificados como el desenlace, y no el comienzo, de una política que venía instrumentándose desde los años 1960. La complicidad sindical tensionó al conjunto del movimiento obrero, obligando a las bases a buscar distintas estrategias de resistencia para impedir el cierre del taller y conservar la fuente de trabajo. La estrategia utilizada consistió en la conformación de nuevos espacios de participación que no solo cubrían el vacío dejado por los sindicatos, sino además fueron un potente cuestionador a las estructuras gremiales. El neoliberalismo implementó un nuevo modelo de país en materia de transporte. El ferrocarril era reducido a su mínima expresión, provocando el despido de miles de trabajadores y transformando los aspectos identitario de ese colectivo social.

Palabras clave: neoliberalismo, ferrocarril, obreros, resistencia, identidad.

A long road to privatization: memory and workers resistance in Tafi Viejo workshops (Tucumán, Argentina)

Abstract: Tafi Viejo's railway workshops suffered, as the rest of the railway structure of the country, the impact of the policies of privatization and dismantlement executed by the governments of Carlos Menem (1989 - 1999). These politics of privatization were orchestrated from the state structures and supported by the unions. In this context, 90,000 railway workers were dismissed. In the concrete case of Tafi Viejo's workshops (Tucumán), the Menem decade led to the closing and dismantlement of this industrial site. Despite the seriousness of this situation, in memory of these workers the years of neoliberalism are re-signified as the outcome, and not the beginning, of a policy that was being orchestrated from the years 1960. Union complicity pushed the whole labor movement, forcing the foundation into finding different strategies of resistance, to prevent the closing of the workshop and to preserve the source of work. The strategy used consisted in conforming new spaces of participation that not only covered the gap left by the unions, but also powerfully questioned the union structures. Neoliberalism implemented a new model of transport in the country. The railway was reduced to its simplest form, provoking the dismissal of thousands of workers and transforming the identity aspects of this social group.

Keywords: neoliberalism, railway, workers, resistance, identity.

Recebido em 25/03/2014

Aprovado em 1º/07/2014