

Eje 4: Poder, conflicto, cambio social**Mesa 212:** Las formas de representación del conflicto social

Título de la ponencia: Modernización ferroviaria, represión y defensa de una fuente de trabajo en un pueblo ferroviario. Tafí Viejo, 1969-1970

Autor: José René Álvarez

Correos electrónicos: joserenealvarez99@gmail.com; rene.alvarez@filo.unt.edu.ar

Inserción institucional: Instituto de Investigaciones Históricas “Dr. Ramón Leoni Pinto” y Cátedra de Historia Social General, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán.

Introducción

La dictadura que tomó el poder en Argentina en 1966 tenía por objetivo lograr una modernización brusca, contundente y acelerada de la economía del país (Aroskind 2003) Según Marcos Novaro (2016) se trataba de un “autoritarismo desarrollista” (89) como el que se había instaurado, también a través de un golpe militar, en Brasil dos años antes. Era un proyecto autoritario y conservador. En materia ferroviaria, tuvo dos momentos, el primero, con un sistema de contratación de servicios y materiales en el sector privado y el segundo, con la elaboración del Plan de Mediano Plazo, que buscaba, reemplazar la tracción a vapor por la diésel;¹ sustituir los vagones y coches de madera por unidades metálicas; incrementar las ganancias del servicio y reducir y disciplinar al personal ferroviario. El proyecto en sus dos etapas afectaba directamente a Talleres Ferroviarios Tafí Viejo, un complejo ferroviario de veintidós hectáreas construido entre 1902 y 1910 para el montaje, reparación, conservación y luego reconstrucción de locomotoras a vapor; también poseía un taller de coches compuesto por las secciones Aserradero, Carpintería Mecánica y Afilaje de Sierras, en donde se construían coches de madera; y un taller de vagones dedicados a la reparación,

¹ Desde 1909 el Ferrocarril del Sud empezó a experimentar con el petróleo en las locomotoras a vapor, esta alternativa al carbón se difunde al finalizar la Primera Guerra Mundial, entre 1918 y 1921. Pero no fue algo generalizado y dependió de los recursos disponibles en las regiones que atravesaban las distintas empresas ferroviarias. Por ejemplo, en el sur del país el uso de petróleo era habitual, en las zonas cercanas a Río Turbio se continuó con el carbón mineral, mientras que en el Litoral utilizaron por mucho tiempo el carbón vegetal.

reconstrucción y contención de vagones; además se reparaba o construía todo tipo de repuestos para la industria ferroviaria (Dip, 2000, 34). Éstos talleres eran de propiedad estatal y estaban gestionados por la empresa Ferrocarril General Belgrano. Debemos señalar que los obreros de los talleres taficeños formaban parte de un colectivo más amplio a nivel nacional, los ferroviarios argentinos, quienes venían resistiendo una política estatal de reestructuración del sistema ferroviario que los excluía.² Además, éste complejo ferroviario está ubicado en Tucumán, provincia dedicada principalmente a la producción de azúcar. Allí la dictadura cerró por decreto once ingenios azucareros entre 1966 y 1968.³ Esto provocó innumerables protestas y movilizaciones por parte de los obreros azucareros que habían quedado sin trabajo. En el contexto de esta fractura económica provincial el gobierno de facto contrajo las actividades de Talleres Ferroviarios Tafí Viejo.

Al momento en que se escriben estas líneas no contamos con bibliografía sobre los efectos de las políticas ferroviarias de la dictadura de 1966-1973 en Tafí Viejo,⁴ por lo que a través de la prensa y testimonios orales, el texto presenta una reconstrucción narrativa de los hechos ocurridos en este pueblo ferroviario durante los años de

² Durante el gobierno de Arturo Frondizi se contrató en Estados Unidos los servicios de un grupo de consultoras extranjeras a cargo del general Thomas Larkin, las cuales harían un estudio integral de los transportes en Argentina para supervisar y asesorar al Banco Mundial. Este estudio se conoce oficialmente como Plan de Largo Alcance, pero se lo llama comúnmente Plan Larkin. Sus resultados fueron presentados en febrero de 1962. Tenía el objetivo de reducir la extensión de la red ferroviaria, suprimiendo ramales improductivos; con el material rodante obsoleto, como ser las locomotoras a vapor, setenta mil vagones y tres mil coches recomendaba su reducción a chatarra para luego venderla y comprar locomotoras diesel; las metas del plan también contemplaban cerrar doce de los veintiocho talleres existentes y despedir entre cincuenta o sesenta mil empleados. Antes de conocerse este estudio, el Estado comenzó a cerrar ramales desde mediados de 1961. Los ferroviarios reaccionaron con una huelga de 42 días. La radicalización de la protesta hizo dar marcha atrás el plan, aunque momentáneamente. Sin embargo, en 1961 se levantaron 10.000 km. de ramales y se radiaron 5.000 locomotoras a vapor. Este primer intento de reestructuración significó la pérdida del transporte de ganado y de las encomiendas. El Plan Larkin nunca se puso en marcha porque a poco de ser presentado el gobierno de Arturo Frondizi fue derrocado. Para profundizar se puede consultar López, Mario *et al Historia del ferrocarril en Argentina*, (Carapachay, provincia de Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora, 2016).

³ Para una lectura profunda y específica sobre el cierre de los ingenios azucareros tucumanos se puede consultar Pucci, Roberto, *Historia de la destrucción de una provincia. Tucumán, 1966*, (Bs. As.: Ediciones del Pago Chico, 2007) y Nassif, *Tucumán en llamas. El cierre de ingenios y la lucha obrera contra la dictadura (1966-1973)*, (Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, 2016).

⁴ Para estudiar este proceso de modernización ferroviaria, a nivel nacional y centrado en los trenes interurbanos se encuentra la obra de Alberto Müller (2018), donde se pueden consultar los aspectos económicos y técnicos del período; el libro de Hugo Mengascini (2011) ofrece en detalle las características de los planes de reestructuración ferroviaria encarados en la segunda mitad del siglo XX con especial énfasis en lo sucedido en la ciudad de Tandil (Buenos Aires).

elaboración del Plan de Mediano Plazo. Pero también, cómo fue representado el conflicto, tanto por la prensa como por sus protagonistas, quienes apelaron a los imaginarios a los procesos históricos del siglo XX para explicar sus posturas y definir y calificar a los principales actores de los hechos. ¿Cómo se organizaron los obreros y el pueblo taficeño para defender su fuente de trabajo ante el proyecto modernizador de la dictadura? ¿Qué características tuvo la violencia popular en este pueblo ferroviario? ¿Cómo fue la respuesta represiva de la dictadura? Son los interrogantes que intentaremos contestar.

Desde la historia ferroviaria y desde la historia social mostraremos, en primer lugar, que el anuncio del Plan de Mediano Plazo aportó un nuevo elemento de tensión a una provincia afectada por el cierre arbitrario de ingenios azucareros por parte de la dictadura. Aumentó el descontento social y sumó más obreros a las movilizaciones obreras del período. La protesta ferroviaria tuvo como protagonistas de la lucha frontal a militantes peronistas y comunistas. Estos fueron apoyados por la sociedad taficeña que combatió con ellos en las calles, paralizó a todo el pueblo en su apoyo. En segundo lugar, tanto la prensa como los protagonistas apelaron a los procesos históricos mundiales para representar el conflicto, siendo centrales los imaginarios de la descolonización del tercer mundo en la segunda mitad del siglo XX, como así también imaginarios de la guerra civil española y la revolución cubana. En tercer lugar, mostrar cómo el sepelio (o los sepelios) de una víctima (o de una de tantas) de la represión se transformó en espacio de repudio público a la dictadura.

El recorte temporal del texto, se centra en las huelgas del 30 de mayo y del 1° de julio de 1969, por su carácter antidictatorial realizadas en el contexto de radicalización de las protestas sociales abierta por el Cordobazo, momento en el que la violencia popular y la violencia estatal se hicieron presentes. Y tiene por límite el año 1970, cuando se comenzó a aplicar el Plan de Mediano Plazo, surgió la Comisión Pro Defensa de Tafí Viejo, un tipo de organización policlasista con antecedentes en los pueblos de ingenios cerrados, y se radicalizó la protesta y la represión estatal.

1. Plan económico de la dictadura y proyecto de modernización de los ferrocarriles

La dictadura buscaba la “modernización” de la economía, el control de la inflación, el mejoramiento del déficit fiscal y de la balanza de pagos, para que los sectores

agroexportadores, los industriales, tanto nacionales como multinacionales, pudieran invertir y para que el Fondo Monetario Internacional pudiera confiar (Mengascini 173)

En los primeros días del golpe el gobierno militar anunció su plan en economía. Se trataba de un eje que ellos llamaron “tiempo económico” y consistía en un programa para los próximos diez años. En lo que respecta a los ferrocarriles, en tanto empresa estatal, la dictadura tenía por meta su reestructuración, para “[...] lograr un gobierno ágil, honesto y desburocratizado [...]”.⁵ En cuanto medio de transporte, el gobierno militar buscaba que el servicio se adaptará “[...] a las exigencias derivadas de una mayor producción y de una mayor y más barata comercialización de bienes, lo que se logrará mediante la racionalización de EFEA y de otras empresas de transportes [...]”⁶; ésta meta se completaría con “[...] la construcción de caminos, vías férreas y la infraestructura aeronáutica [...]” (*Primera Plana*, 1966, 13)

La modernización ferroviaria implicaba inversiones en equipos e instalaciones, también se buscaba encarar el redimensionamiento de la red. El plan para reorganizar y modernizar los FF.CC. tuvo dos momentos. El primero en diciembre de 1966. Contemplaba un programa que establecía un sistema de contratación para la empresa estatal de ferrocarriles por la cual algunos servicios y obras serían derivados a la actividad privada (Mengascini 173). Para abril de 1970 comenzaron a darse los pasos para concretar este programa en el FF. CC. Belgrano. Funcionarios del Servicio de Abastecimiento del Ferrocarril Belgrano junto a los jefes de los Almacenes de Talleres Córdoba, Laguna Paiva, Libertad, San Cristóbal, Cruz del Eje, La Plata se reunieron en Tafí Viejo con las autoridades del Taller. En el conclave sentaron “[...] las bases necesarias para coordinar todo lo relacionado con una eficaz provisión de materiales [...] aspecto que señalaron de “[...] primordial importancia en el desenvolvimiento de la empresa ferroviaria [...]”.⁷ Los funcionarios concluyeron que la medida era favorable para la adquisición de repuestos en las plazas locales por el enorme aporte millonario que constituye para las provincias.⁸ Pero no tan favorable para Tafí Viejo, porque implicaba menos trabajo para sus Talleres Ferroviarios. Allí se fabricaban repuestos

⁵ A este proceso de reestructuración serían sometidas todas las empresas del Estado, Revista *Primera Plana*, [Bs. As.] 1966, 13

⁶ EFEA, Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, Revista *Primera Plana*, [Bs. As.] 1966, 13

⁷ “Plan de Acción Ferroviaria: fue considerado en varias reuniones. Con asistencia de numerosos funcionarios del Ferrocarril Belgrano. Conclusiones. Compra de repuestos en plaza local.”, *La Gaceta* [Tucumán] abril, 14 de 1969.

⁸ “Plan de Acción Ferroviaria: fue considerado en varias reuniones. Con asistencia de numerosos funcionarios del Ferrocarril Belgrano. Conclusiones. Compra de repuestos en plaza local.”, *La Gaceta* [Tucumán] abril, 14 de 1969.

para la industria ferroviaria. Además, el hecho de que los materiales a comprar fueran importados motivaron discursos de defensa de la industria nacional. Los comerciantes e instituciones culturales taficeñas, que se habían organizado en una Comisión Pro Defensa de Tafí Viejo⁹ manifestaron que la política que estaba siguiendo la empresa, era incomprensible porque comprar los “tornillos y tuercas” que se fabricaban en los talleres en el exterior significaba un gasto de divisas innecesarias que se podrían utilizar para reactivar los talleres.¹⁰ Para los obreros la medida adoptada formaba parte de una “muerte lenta” y recordaban el “[...] gran stock de piezas para el mantenimiento del material rodante [...]” que fabricaban y que habían dejado de producir.¹¹ A la vez, no recibían los materiales que la empresa había prometido comprar. El problema del abastecimiento de repuestos y materiales no se resolvió. En marzo de 1971 los obreros informaron a la prensa que las actividades estaban paralizadas por falta de materiales.¹² Días más tarde, la empresa decidió crear el Centro de Gestión de Stock para destinar más inversiones y aumentar la capacidad de compras en el sector privado.¹³ Pero el problema seguía sin resolverse. Orlando René Álvarez trabajaba en el taller de Herrería, en la sección Forjas y recuerda que en esa nave¹⁴ había alrededor de doscientos obreros

[...] y había gente que se desesperaba por trabajar, todos queríamos trabajar [pero] no nos daban material [...]

Nos daban planos, pero para qué queríamos papel, [...] nosotros queríamos materiales y que las herramientas que se rompan (sic) puedan ser arregladas por el mecánico y nos den los materiales para que produzcamos.¹⁵

⁹ Era una institución policlasista, que congregaba a sindicatos, obreros, comerciantes, políticos locales e instituciones representativas de un pueblo. Surgieron en el contexto de cierre de ingenios por parte de la dictadura de Onganía. Tafí Viejo usó este modelo de organización que defendía la fuente de trabajo de los pueblos azucareros para hacer lo propio en la defensa de los talleres ferroviarios. Surgió en mayo de 1970.

¹⁰ “La decadencia de Tafí Viejo”, *La Gaceta* [Tucumán] mayo, 23 de 1970; “¿Cierre de los Talleres de Tafí Viejo?”, *Noticias*, noviembre, 5 de 1970.

¹¹ “Tafí Viejo: los obreros reiteran denuncias”, *La Gaceta* [Tucumán] abril de 1971.

¹² “Tafí: la situación de los Talleres sigue inquietando”, *La Gaceta* [Tucumán] marzo de 1971.

¹³ “Talleres de Tafí Viejo. Sus metas para el corriente año”, *La Gaceta* [Tucumán] marzo, 30 de 1971.

¹⁴ Nombre que reciben los galpones donde funcionaba cada taller.

¹⁵ Orlando René Álvarez, nació en 1928 en La Fronterita, Famailla, provincia de Tucumán. Relata con exactitud haber ingresado a los Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo un 16 de febrero de 1952. Allí trabajó hasta su retiro forzoso durante la última dictadura un 18 de agosto de 1980. Cabe aclarar que el entrevistado no posee parentesco con el autor. Orlando René Álvarez, entrevista personal (Tafí Viejo, Tucumán, 27 de octubre de 2012 y 13 de febrero de 2020).

Una de las prácticas que hacían los ferroviarios para poder cumplir con sus tareas era el hurto de materiales. Álvarez relata que los obreros “[...] teníamos que andar robando material por ahí para poder trabajar. La verdad nos daba vergüenza de estar parados, prendidos todos los hornos y andando los compresores, [con] gasto de electricidad [...]”.¹⁶

A principios de 1967, el ministro de economía Néstor Salimei (responsable del cierre de ingenios azucareros tucumanos en 1966) era reemplazado por Adalbert Krieger Vasena. El nuevo ministro devaluó el peso un 40%, aumentó las tarifas de los servicios públicos, suspendió las convenciones colectivas de trabajo y aumento un 15% los salarios para congelarlos hasta diciembre de 1968 (Mengascini 176).

Días después de la asunción de Vasena se haría cargo de la presidencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) el general Juan Carlos De Marchi.¹⁷ Como administrador general del Ferrocarril General Belgrano asumiría el coronel Emilio Martínez. Según señala el economista Alberto Müller, “[...] el ferrocarril, durante el gobierno militar iniciado en 1966, se convirtió en un destino de militares en actividad [...] esto refleja la importancia que se daba en el ámbito castrense a la empresa estatal en la época [...]” (145). El objetivo de De Marchi era transformar a la empresa ferroviaria en una empresa comercial, para ello pensaba reordenarla, reducir el déficit y terminar con la indisciplina (Mengascini 181-182).

Ante las medidas del gobierno dictatorial, la Confederación General del Trabajo (CGT) y los gremios ferroviarios iniciaron un plan de lucha. La dictadura respondió suspendiendo la personería gremial a la Unión Ferroviaria, bajando de categoría al personal en huelga, congelando salarios por dieciocho meses y cesanteando dirigentes sindicales. Los militares lograron también interrumpir el funcionamiento de la CGT. Al poco tiempo, la central obrera se dividiría, por un lado, surgía la CGT de Paseo Colón o CGT de los Argentinos, liderada por Raimundo Ongaro, con una actitud de abierta oposición al régimen; y, por otro lado, la CGT Azopardo, conducida por Augusto Timoteo

¹⁶ Orlando René Álvarez, entrevista citada.

¹⁷ El general De Marchi, nació en 1919 e ingreso a la carrera militar en 1936. Fue ingeniero militar en la especialidad materiales de guerra. Durante el golpe de Estado de 1955 colaboró con la movilización militar de los ferroviarios. Durante su gestión en EFEA se desempeñó como secretario general de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles. Tuvo cuatro hijos, dos de ellos siguieron la carrera militar y quien lleva su mismo nombre fue condenado por crímenes de lesa humanidad durante la dictadura de 1976. Mengascini, 176, “Falleció el general (R) De Marchi”, *La Nación* [Bs. As.] oct. 29,2004.

Vandor, con una actitud más cauta frente a la dictadura. (James, 2003, 156-157). Con el gremio intervenido los obreros de los talleres organizaron una Comisión Coordinadora Ferroviaria (CCF) para ejercer la representación gremial de los trabajadores. Estuvo al margen de la Seccional Tafí Viejo de la Unión Ferroviaria. En ella participaron representantes de varios partidos políticos y los delegados de cada sección. Al principio la CCF se reunía en los talleres, luego en la casa de alguno de sus miembros y debido a las persecuciones comenzaron a reunirse en la Iglesia Inmaculada Concepción de María. Su párroco era David Dip Saade y fue uno de los centenares de sacerdotes que en América Latina se sumó a los preceptos del Concilio Vaticano II y a las encíclicas *Mater et Magistra* y *Populorum Progressio* comprometiéndose con los problemas sociales y económicos de su tiempo. Junto a otros sacerdotes posconciliares se abocó a denunciar las injusticias que vivía la provincia desde 1966 y a enfrentarse a la jerarquía eclesiástica tucumana.¹⁸ Esta iglesia se transformó en el espacio donde se debatía el destino de los talleres.

Luego de aplicar estas medidas represivas el gobierno anunció un aumento de tarifas para el transporte de pasajeros y de carga. El objetivo era actualizar los precios frente a la inflación, pero significó la caída de la demanda. Esto provocó la reducción del tonelaje transportado. Se retrocedía, de esta manera, a los valores que se transportaba en el año 1900. El transporte de leche, fruta y hacienda se redujo a la mínima expresión o dejó de usar el tren. El personal también se redujo. A fines de 1966 había 172.000 ferroviarios. Dos años después quedaban 160.000 (Mengascini 182-183).

Durante 1968 una comisión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), también conocido como Banco Mundial visitó Argentina para elaborar un informe sobre el estado de los transportes y se mostró dispuesto a ayudar a la dictadura a solucionar el déficit ferroviario a cambio de un plan de reestructuración (Mengascini 183). Se iniciaba así el segundo momento en la modernización ferroviaria.

En 1969 el gobierno dio a conocer el Plan de Mediano Plazo que se llevaría a cabo al año siguiente. Era el segundo plan de importancia en el ámbito ferroviario durante la

¹⁸ El padre David Dip, llegó a Tafí Viejo para abril de 1960. Aficionado a la historia escribió el primer relato historiográfico del pueblo llamado *Guía comercial e informativa de la ciudad de Tafí Viejo* (1961). También gustaba del periodismo, creó el periódico parroquial *El Faro*. Su labor pastoral fue amplia, se centró en reemplazar las viviendas precarias de un barrio marginal de Tafí Viejo y en acoger en esta ciudad a la organización dedicada a la caridad llamada Caritas. Gestionó la creación de un instituto de enseñanza agropecuaria preocupado por el éxodo de jóvenes de taficeños a raíz de la crisis ferroviaria que vivía la ciudad desde tiempos de Frondizi. Fue un sacerdote activo y preocupado por lo que pasaba en su comunidad, desde los problemas ferroviarios, pasando por las posibilidades turísticas del pueblo, los accesos viales hacia la capital tucumana, la prolongación de la avenida principal.

segunda mitad del siglo XX (Müller 147).¹⁹ El proyecto establecía: clausura de 3.000 kilómetros de vías, con la posibilidad de cerrar 10.000 más (antes de 1961 Argentina contaba con 44.000 kilómetros de vías, para 1969 se habían reducido a 34.000 kilómetros); clausura de talleres; reducción de personal a 38.000 en el lapso de cinco años; aumento de tarifas (lo que perjudicaba a los FF.CC. con respecto a la competencia con el transporte automotor); contratación de expertos extranjeros; eliminación de las máquinas a vapor y de los coches y vagones de madera (Mengascini 183-184).

Este era un plan modernización, pero solo tecnológica. Era también un plan de ajuste excluía a los trabajadores. Esto motivó a los obreros de Talleres Ferroviarios Tafí Viejo a iniciar acciones de protesta, pero debemos señalar que todo el movimiento obrero argentino ya manifestaba su descontento por las medidas económicas de la dictadura. El caldeado ánimo del sector obrero coincidía, a la vez, con la agitación estudiantil en todo el país. Los estudiantes repudiaban la intervención a las universidades, los cierres de los comedores universitarios y la muerte de sus compañeros como resultado de la represión de la dictadura (Gordillo, 2003, 348-350). Este clima de malestar hizo que las dos CGT convocaran a un paro nacional para el 30 mayo. Sin embargo, un día antes, el movimiento obrero y el movimiento estudiantil de Córdoba se adueñó de la ciudad capital, levantamiento que pasó a la historia como "Cordobazo". Volviendo a Tafí Viejo, el día del paro, el acatamiento en los talleres fue casi total. De los 3.000 obreros, unos 2.920 trabajadores de la planta hicieron huelga. Un vagón fue usado como barricada en las vías de entrada de la ciudad y se registraron fogatas en la zona. En Tafí Viejo se registraron enfrentamientos entre obreros y gendarmes, los primeros contaron con el apoyo de los pobladores (Nassiff 460). El paro en Tafí Viejo mostró continuidad en las prácticas desde las huelgas ferroviarias de 1917: material rodante como piquete, apoyo de la población y enfrentamientos callejeros con las fuerzas del orden. Las refriegas, en esta oportunidad, tuvieron lugar en el centro taficeño, en los alrededores de la Cooperativa Ferroviaria y en el portón principal del Taller.²⁰ La jornada terminó con el saldo de diez heridos de bala, nueve de ellos eran vecinos taficeños, el décimo era un gendarme.²¹ Mayo de 1969 abría una nueva etapa en las formas de oposición de la clase obrera contra la dictadura, donde el uso de la

¹⁹ El primer proyecto en materia ferroviaria fue el Plan de Largo Alcance.

²⁰ La Cooperativa Ferroviaria, era una especie de mercado donde los ferroviarios realizaban sus compras para todo el mes, el monto era descontado por planilla. Allí se podían adquirir productos de almacén, ropa, calzado, artículos para el hogar. Bessero y Enrico, 1999, p. 27.

²¹ "Tafí Viejo: con un nuevo incidente, los heridos de bala suman ahora 10, incluyendo al gendarme", *La Gaceta*, [Tucumán] jun. 1, 1969.

violencia popular fue frecuente. Pero también fue frecuente la radicalización de la violencia estatal (Nassif 462).

2. Grupos de acción y la huelga del 1° de julio de 1969

Luego de los sucesos de mayo de 1969, en el que el acontecimiento de mayor resonancia nacional fue el “Cordobazo”, las manifestaciones populares en contra de la dictadura continuaron por el resto del año. Según Tcach (2003) el Cordobazo se convirtió en un mito político, “[...] un punto de inflexión en las luchas sociales [...] que marcaba a las organizaciones populares un camino para oponerse a la dictadura [...]” (54).

En este clima de descontento varios sindicatos programaban una huelga para el 1° de julio.²² Según Sebastián Carassai (2013) el año 1969 anticipaba la violencia que sería moneda corriente durante la dictadura de 1976. Para este sociólogo, “[...] la dialéctica política cedió paulatinamente su terreno a la de las armas y la lógica de la represalia [...]” (122). El 30 de junio fue ametrallado en su despacho blindado Augusto Timoteo Vandor. Su muerte fue el pretexto de la dictadura para decretar el estado de sitio en todo el país.²³

Con la aplicación del régimen de excepción quedaba prohibida la huelga programada. Aun así, la medida de fuerza se realizó, pero con menor acatamiento. En esto influyó el estado de sitio y la falta de apoyo de la CGT Azopardo. Sin embargo, se produjeron acciones de lucha y la protesta adquirió características semejantes al paro del 30 de mayo.²⁴ En los Talleres la mayoría de los trabajadores pararon. La minoría que fue al trabajo estuvo compuesta por personal jerárquico, unos cuantos empleados

²² Adhirieron al paro: la CGT tucumana, FOTIA, ATEP, Gráficos, Madereros y el sindicato de la Alimentación. Los motivos del paro eran los siguientes: la libertad incondicional de los trabajadores, estudiantes y dirigentes gremiales presos, la derogación de la legislación represiva, la devolución de los sindicatos intervenidos y la restitución de las personerías gremiales suspendidas; la fijación de un salario mínimo, vital y móvil acorde al real costo de vida, la derogación de la ley 17.224 sobre congelamiento de salarios y la vigencia plena de la ley de Asociaciones Profesionales; también reivindicaban la defensa del patrimonio nacional. También se sumaron los centros de estudiantes y la Coordinadora Universitaria convocó un paro universitario, Nassif 467.

²³ “Se cumplen 45 años del homicidio del líder metalúrgico, un crimen que quedó impune Vandor: un asesinato que nadie quiso esclarecer y anticipó los '70”. Web. Mar., 3, 2020. Disponible en <https://www.clarin.com/politica/politica/>. También puede consultarse Nassif 466.

²⁴ “Expectativa en medios gremiales por la cesantía de los ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] julio, 5 de 1969.

y sólo tres obreros.²⁵ Según Nassif, “[...] la ciudad de Tafí Viejo fue una zona en la que se produjeron los enfrentamientos de mayor envergadura entre fuerzas represivas y los sectores obreros y populares” (467). La prensa apeló al imaginario de la guerra civil española y de la revolución cubana para definir a los obreros más radicalizados durante la protesta como “grupos de acción”, quienes hicieron estallar durante la jornada bombas molotov y de estruendo.²⁶ ¿Quiénes formaban estos grupos de acción? Los testimonios orales nos permitieron identificar dos grupos: los Mau Mau provenientes del peronismo y los militantes taficeños del Partido Comunista, conocidos como comunos o comunas.²⁷

En los Talleres se había formado un grupo de militantes de la resistencia peronista conocido como *Mau Mau*. El nombre de esta sociedad surgió de una práctica y de un imaginario. Enrique Ortega (2017) relata que “los Talleres de Tafí Viejo, [...] por sus dimensiones y su amurallamiento perimetral, parecían ser otra ciudad dentro de la ciudad. [...]”. En ella todos los trabajadores se conocían, pero no por sus identidades personales, sino por sus apodos (186).²⁸ A la vez, en el imaginario de los ferroviarios taficeños influyó el conocimiento de los diferentes movimientos de liberación nacional del tercer mundo. Los Mau Mau eran guerrilleros keniatas que lucharon contra el imperio británico por la independencia de su país entre 1952 y 1960. El mito de decapitar a sus enemigos los hizo famosos. La comparación surgió porque este grupo de peronistas hizo renunciar a los jefes de los talleres en la huelga ferroviaria de 1958. Incluso llegaron a nombrar a su propio interventor.²⁹ En base a estos hechos, este grupo fue bautizado como aquellos partisanos africanos. Francisco Roldán, médico de la planta y cronista de los talleres, definió a los *Mau Mau* como estadistas y auténticos intérpretes de la opinión taficeña (Roldán, 1984).

Orlando René Álvarez formó parte de ellos y al relatar sus actividades de sabotaje durante la huelga de 1961 recuerda que con los *Mau Mau* levantaron en una noche unos 200 metros de rieles en un paraje a las afueras de la ciudad de Tafí Viejo. El objetivo era descarrilar un tren con gendarmes.³⁰

²⁵ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

²⁶ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

²⁷ Comuno o comuna era el término con el que los obreros de los Talleres se identificaban a los militantes del Partido Comunista.

²⁸ El relato de Ortega (2017) es corroborado por testimonios orales, en muchos de ellos se menciona esta práctica.

²⁹ Este grupo fue protagonista de varias acciones en defensa de su fuente de trabajo, hasta el momento creemos que actuaron en el período comprendido entre 1958 y 1973.

³⁰ Orlando René Álvarez, entrevista citada.

La mayoría de los obreros de talleres adhería al peronismo. Pero también era importante la presencia de militantes del Partido Comunista. Los testimonios orales nos brindan un panorama de la cuestión. Juan José “Petu” Palacios, es militante de Derechos Humanos y estuvo afiliado al Partido Comunista, ingresó a los Talleres en 1975 como peón y recuerda que el comunismo era significativo en Tafí Viejo. Según Palacios: “[...] En Tafí Viejo había comunistas, como para hacer dulce. Era un partido muy fuerte [...] en Tafí Viejo y eso se lo debemos al Taller, porque en qué otro lugar se puede desarrollar un comunista, si no es en un taller obrero [...]”³¹. La presencia de los comunistas en los talleres fue menguando hacia 1976 cuando ocurre el golpe de Estado. Palacios explica que la mayoría fueron cesanteados, trasladados o “desaparecidos” por los militares. Para 1976 recuerda que quedaban un par de afiliados y él. Pero no por mucho tiempo. La cesantía le llegaría al año siguiente.

Existían diferencias entre estos dos grupos en cuanto a los métodos de lucha. Orlando René Álvarez se define a sí mismo como un nacionalista y recuerda que no le gustaba la forma de pensar y de actuar de los *comunas*. El mau mau recuerda las discusiones que se generaban en el recinto de la Iglesia Inmaculada Concepción, con los militantes comunistas.

De acuerdo a nuestro entrevistado, la primera se relaciona con el uso de jóvenes como carne de cañón y el empleo de armas. Por aquellos años, relata Álvarez, la policía taficeña le impartió una golpiza a un joven. A raíz de esto, los dirigentes comunistas enviaron a un militante veinteañero a una reunión en la iglesia a buscar a Álvarez para pedirle armas con el objeto de responder a la agresión. Nuestro narrador a pesar de ser un experto saboteador, no poseía armas de fuego. La solicitud desató un intercambio de palabras con los ferroviarios comunistas:

“[...] nosotros estábamos en la Iglesia y llega este *chango* [un joven de apellido Sánchez] a pedirme armas, porque le habían pegado a un chico la policía. Cuando yo salgo, lo veo [a uno de los dirigentes comunistas] y le he dado una puteada [...] Porque a los chicos no se los puede explotar, hay que cuidarlos. Nosotros éramos grandes de experiencia, y a nosotros no nos han volteado a ninguno, por qué, porque tenemos que hacer las cosas bien. La estudiábamos para hacerla [...]”³²

³¹ Juan José “Petu” Palacios, entrevista personal (Tafí Viejo, Tucumán, 25 de febrero de 2017).

³² Orlando René Álvarez, entrevista citada.

Desde la subjetividad de Álvarez los comunistas de los Talleres “[...] tiraban la piedra y escondían la mano [...]”.

La otra discusión que recuerda en la Iglesia tenía que ver con la organización de una de las huelgas del período, cuyo objetivo era paralizar totalmente la actividad en Tafí Viejo. El tema de debate giraba en torno al incendio de colectivos. Álvarez no estaba de acuerdo y argumentaba lo siguiente:

“[...] Vos le podés poner un *miguelito*, le podés poner cualquier cosa para hacerle pedazos las cubiertas, pero incendiarlo no. Porque a lo mejor va un señor que no tiene nada que ver y va con suma urgencia a un hospital a ver que su hijo está grave, que lo tienen que operar, que esto, que lo otro y nosotros le vamos a cortar el viaje [...] No puede ser. Tenemos que respetar [...]”³³

La memoria de Álvarez no nos pudo precisar cuando ocurrió lo narrado. Pero en el paro del 1° de julio, los manifestantes paralizaron el servicio de ómnibus hacia San Miguel de Tucumán. La prensa relató que un par de colectivos lograron circular por poco tiempo hasta que fueron apedreados. Los transportes resultaron con los vidrios rotos y se suspendió el servicio.³⁴ Tafí Viejo se había paralizado, no sólo por la fuerza. Hubo una huelga ciudadana. Los comercios del pueblo cerraron en solidaridad con los ferroviarios.

Mientras tanto en los talleres, las autoridades de la planta intimaron a los trabajadores a concurrir a sus puestos de trabajo bajo amenaza de cesantía y de cierre definitivo del complejo ferroviario taficeño. La bravata fue confirmada por el administrador del Ferrocarril Belgrano el coronel Emilio Martínez.³⁵ La posibilidad de declarar un *lockout* no era nueva para los administradores de la empresa. Era un arma recurrente desde las huelgas ferroviarias de 1917, lo que marcaría una continuidad en las formas de presionar a los obreros del taller (Álvarez, 2019). Las diez de la mañana fue la hora fijada por la jefatura de los talleres para la reincorporación a las tareas. A la hora señalada se presentaron los trabajadores en el acceso a los talleres, pero no para declinar en su determinación. No ingresaron a trabajar y se registraron los primeros tumultos. Pasado unos minutos los obreros decidieron marchar hacia la avenida central del pueblo para organizar un mitin.

³³ Orlando René Álvarez, entrevista citada.

³⁴ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

³⁵ “Problemas de los ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 21, 1969.

Al aproximarse el fin de la jornada laboral, a eso de las 14:00 horas, los manifestantes decidieron volver al portón de los talleres. Comenzaba otra etapa de la jornada de protesta con una tragedia.

Los jefes de los talleres decidieron resguardar la integridad física de los escasos empleados que asistieron ese día. Era personal que debía retornar a San Miguel de Tucumán en el “tren obrero” y para evitar agresiones dispusieron que sea custodiado por un auto-vía con personal de la policía ferroviaria.³⁶ A la salida del pueblo en un lugar conocido como Apeadero Tiro Argentino los grupos de acción estaban obstruyendo las vías con una buena cantidad de rieles. Al llegar el auto-vía descendieron los uniformados y comenzaron a realizar disparos al aire para dispersar a los manifestantes y levantar la barricada de rieles. Mientras realizaban esta tarea, bajo una copiosa pedrea que le propinó el vecindario, el tren obrero chocó con el auto-vía volcándolo a un costado de la trocha. El convoy continuó su viaje y el vehículo policial comenzó a ser incendiado. Al cabo de una hora, dos vehículos cargados con policías ferroviarios vestidos de civil regresaron al lugar. Para ese entonces los ánimos estaban calmados, “[...] ya no existía ningún tumulto, ni gritos, ni insultos [...]”.³⁷ Sin embargo, otra vez hubo disparos al aire, pero esta vez una bala perdida hirió gravemente a Elba Susana del Valle Guerrero, una niña de cuatro años que estaba jugando en el patio de su casa ubicada a 200 metros del lugar de los hechos. Los policías se fueron mientras se prestaba atención médica a la pequeña.³⁸

Rubén Soto, en ese momento miembro de CCF y militante del Partido Comunista Argentino, recuerda que la bala impactó en el corazón de la pequeña y que con sus compañeros avistaron al sospechoso del disparo:

“[entre la calle] y la vía había un tipo que estaba parado esperando que venga el tren (...) y se ve que él es el que había hecho el tiro. Entonces nosotros vamos ahí y lo alcanzamos a ver a este hombre raro, entonces viene justo pasando el tren cuando él logra subir [...] y se le cae la pistola...”

³⁶ Si bien la mayoría de los obreros de los talleres residían en Tafí Viejo, una parte importante de la dotación vivía en San Miguel de Tucumán. Cuando los talleres comenzaron a funcionar, se habilitó un tren especial para trasladar a los trabajadores y empleados de la capital tucumana. Este servicio recorría las estaciones intermedias hasta Tafí Viejo y era conocido como “tren obrero” (Moreno, Daniela, *et al*, 2017: 365 y Ortega, 2017:135). La policía ferroviaria era una división de la policía federal argentina. Un auto vía es un vehículo automotor acondicionado especialmente para circular por las vías, en vez de cubiertas usa ruedas parecidas a la que usan los vagones.

³⁷ Este dato fue aportado por tres policías provinciales, “Se pidió la investigación de la muerte de la menor en Tafí Viejo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 9, 1969.

³⁸ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

*Yo me acuerdo que la tenía en la mano [...] y la llevamos nosotros y hacemos la denuncia pero todo ha quedado en la nada porque estaban complotados.*³⁹

La jornada continuó con la búsqueda de los culpables en la comisaría local. Tras aclarar que los efectivos de la delegación taficeña no estaban involucrados, los manifestantes retornaron al lugar de los hechos para encarrilar el auto-vía y empujarlo hasta una de las avenidas de acceso al pueblo,⁴⁰ donde lo volcaron y le prendieron fuego nuevamente.

Una larga columna de humo se observaba desde el centro de la ciudad cuando desde la estación ferroviaria Tafí Viejo el tren proveniente de la vecina provincia de Salta conocido como “El Salteño” se aprestaba a salir. Había estado detenido allí debido al bloqueo del trayecto con el auto-vía. A las 21:00 horas el tren de pasajeros decidió emprender el viaje hasta su destino en la capital tucumana. Para romper la nueva barricada una locomotora a vapor iría adelante a modo de ariete. En el convoy viajarían policías ferroviarios, quienes al acercarse al bloqueo iniciaron una tercera ronda de disparos al aire. Luego de que los trenes rompieron los obstáculos los huelguistas volvieron a cerrar el paso con el auto-vía. Esa madrugada moría Elba Susana Guerrero. El padre de la niña acusó al jefe de los talleres, el ingeniero Oscar Castelar García, como responsable del crimen. Mientras que sobre el autor material del hecho solo se recogieron datos fisonómicos “es bajo, delgado, de anteojos” pero sin lograr identificarlo.⁴¹

3. Sepelio y repudio público hacia la dictadura

Una de las escenas más dramáticas se vivió al día siguiente de la huelga. Durante la tarde “[...] una gran cantidad de personas, especialmente obreros, desfiló por la casa mortuoria, una humilde vivienda [...]”.⁴²

Soto recuerda la noche del velatorio de esta manera:

“El asunto es que a la noche se hace el velorio de la chiquita acá. ¡Hacía un frío, me acuerdo! Nosotros tratamos de ver como solucionábamos porque era

³⁹ Entrevista a Rubén Soto citada en Nassif 467-468.

⁴⁰ Se trata de la avenida Julio Argentino Roca.

⁴¹ “Se pidió la investigación de la muerte de la menor en Tafí Viejo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

⁴² “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

un ranchito la casa donde la iban a velar a esta criatura y la cantidad de gente que había ¿cómo hacíamos nosotros para contenerla a esa gente por el frío que hacía? Entonces entramos al taller, hablamos con el portero. [y] empezamos a sacar durmientes y hacemos una fogata inmensa para que la gente se quede aquí...⁴³

El asesinato de la niña fue una manifestación pública de repudio a la violencia estatal. Estuvieron presentes agrupaciones gremiales y políticas tucumanas junto a los principales actores políticos taficeños. La Comisión Coordinadora de Agrupaciones Ferroviarias de Tafí Viejo calificó de “vandálico atentado” el homicidio de Elba Guerrero, “[...] una nueva víctima que pasa a engrosar la inmensa galería de mártires de la clase obrera [...]”.⁴⁴ La CGT Unificada de Tucumán denunció públicamente “el atropello policial contra los trabajadores de Tafí Viejo que dejará como lamentable y trágico saldo la muerte de la niña de 4 años [...]”. Para el comando unificado de la CGT tucumana el accionar de los uniformados fue “bárbaro” e “irresponsable”, merecedor de la condena unánime del pueblo.⁴⁵

Los representantes de la Juventud Peronista emitieron una declaración en la que acusaba “[...] los dictatoriales procedimientos que utilizan las fuerzas de la represión para acallar el clamor del pueblo argentino y esta vez la víctima fue una inocente y angelical criatura que regó con su sangre las tierras taficeñas [...]” y a la vez denunciaban la impunidad en la que terminará este crimen.

En los discursos se hicieron llamados de unión, lucha y justicia. En el cementerio habló Raúl Mauricio Lechesi, miembro de los *Mau Mau* y en ese momento delegado de los ferroviarios. Manifestó que el crimen de la niña “merece el unánime repudio de la población taficeña”.⁴⁶ Agregó que “[...] la muerte de esta inocente criatura nos sirve para unirnos en la lucha, y para que en esta patria no haya más gente que mate jóvenes

⁴³ Entrevista a Rubén Soto citada en Nassif 467-468.

⁴⁴ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

⁴⁵ “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969.

⁴⁶ Raúl Mauricio Lechesi, fue un dirigente obrero de los Talleres Ferroviarios Tafí Viejo, participó de la resistencia peronista en el grupo de los *Mau Mau*. Entre 1973 y 1976 fue diputado provincial por el Frente Justicialista de Liberación (FREJULI). Como legislador estuvo a cargo de una comisión investigadora de los crímenes políticos perpetrados contra el pueblo desde 1955. Fue secuestrado un 17 de junio de 1976 por un grupo de tareas. “Tafí Viejo: una criatura fue gravemente herida durante una intervención de policías ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 2, 1969. <https://www.argentina.gob.ar/obraspublicas/comision-ddhh/lechesi-raul-mauricio, tafiviejo.gob.ar/raul-lechesi-a-44-anos-de-su-desaparicion-recuerdan-al-militante-taficeno/>

[...].⁴⁷ Afirmaba que su llamado a la lucha no estaba cargado de “odio” ni “resentimiento” sino de “dolor”. Monseñor David Dip fue el encargado de dar el responso y luego en el campo santo manifestó que el crimen de la niña fue un punto de quiebre. “[...] (H)a terminado un proceso de lucha y de angustia con la entrega inocente de una vida. Esta ofrenda –afirmó- es la simiente de la liberación [...]”. El sacerdote, al igual que Lechesi, hizo un llamado de unión y de lucha, exhortando que “[...] a todos nosotros nos une el derecho de reclamar por una justicia para todos y no para unos pocos [...]”. Dip expresó que “[...] la lucha por la liberación proseguirá sin claudicaciones [...]”. Luego señaló que “[...] no se puede asesinar impunemente a un pueblo que reclama una vida justa y digna [...]”.⁴⁸

El velorio de la niña taficeña también presentó una enorme fuerza simbólica. La inhumación fue comparada con la de Hilda Guerrero de Molina, quien era una militante de la Rama Femenina Peronista de Santa Lucía, un pueblo ubicado a 55 km al sur de la capital tucumana. Esposa de un obrero azucarero, su familia se vio afectada por la política de cierre de ingenios del período.⁴⁹ A principios de 1967 fue asesinada por las fuerzas represivas de la dictadura. Tras su muerte fue considerada una referente de las luchas obreras del período. En el sepelio de la niña taficeña hubo elementos simbólicos que estuvieron presentes en el velorio de Guerrero de Molina. Una bandera argentina cubrió su féretro y contó con una corona fúnebre que llevaba una cinta con el nombre de Juan Domingo Perón, tuvo ofrendas florales de varias agrupaciones gremiales. Una gran cantidad de público acompañó al ataúd. Los comercios del pueblo cerraron sus puertas en adhesión al duelo y hasta las autoridades municipales, a pesar de manifestar su “[...] total identificación con los altos postulados de la Revolución Argentina [...]”⁵⁰ enviaron flores y se encargaron de la cobertura económica del velatorio. Al día siguiente la bandera de los talleres fue izada a media asta en señal de luto.⁵¹

El pueblo de Tafí Viejo estaba conmocionado y enardecido por la muerte de la niña. La prensa menciona un incidente durante el responso: “[...] un grupo de jóvenes

⁴⁷ “Tafí Viejo: fue imponente el sepelio de la criatura muerta durante el tiroteo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

⁴⁸ “Tafí Viejo: fue imponente el sepelio de la criatura muerta durante el tiroteo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

⁴⁹ Para ampliar sobre este crimen consultar Nassif 2016.

⁵⁰ *Reseña de gobierno municipal 1968*, 13 de febrero de 1969.

⁵¹ “Murió la niña que fue herida de un balazo en Tiro Argentino”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 3, 1969. “Tafí Viejo: fue imponente el sepelio de la criatura muerta durante el tiroteo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969. “9 obreros cesantes en los Talleres de Tafí”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

inquirió a una persona que se hallaba entre el público sobre su identidad, ya que su actitud les resultó sospechosa [...] ⁵² El individuo se identificó como periodista, al principio de una revista porteña y luego de un canal de televisión. Ante la poca claridad de las explicaciones y las dudas que levantaba fue agredido a golpes de puño. Esto ocurrió mientras se ponía en marcha el cortejo fúnebre y es entonces que el grupo de jóvenes decide lincharlo. Sin embargo, fue liberado. ⁵³ El testimonio de Soto recuerda el acontecimiento. Según Soto, se trataba de un agente de los servicios de inteligencia. Los ferroviarios agarraron un sospechoso y lo interpellaron. Le sacaron la ropa y le encontraron un carnet de la policía federal. Luego lo llevaron a la iglesia Cristo Obrero. Allí la gente decidió ahorcarlo. En la iglesia había unas tipas altas y de una rama colgaron una soga. El sacerdote del templo impidió el linchamiento calmando los ánimos. En palabras de Soto, “[...] era un estado entero de nerviosismo en Tafí [...]” ⁵⁴

Terminada la huelga nueve obreros, la mayoría dirigentes gremiales fueron cesanteados. Entre ellos Soto.

La cesantía de los ferroviarios taficeños mantuvo en expectativa a los medios gremiales tucumanos. Las organizaciones obreras manifestaron su repudio a la medida y expresaron su solidaridad con los trabajadores de los talleres. La CGT unificada convocó a un plenario para tratar la situación que sesionó en forma secreta. El Sindicato de Obreros de la Industria Maderera señaló lo inconstitucional de la medida y justificó la protesta por la desastrosa política económica de la dictadura. Mientras tanto la Comisión Coordinadora Ferroviaria se reunió con el jefe de los talleres quien comunicó a los delegados gremiales dos cosas: la primera, que la resolución fue tomada por la administración general del Ferrocarril Belgrano y la segunda que los directivos de la empresa vendrían a Tafí Viejo a tratar el tema. Por tal motivo, los obreros dejaron en suspenso las medidas de fuerza, pero se mantuvieron en estado de alerta. ⁵⁵

Las conclusiones de la entrevista entre la Comisión Coordinadora Ferroviaria y el administrador general del Ferrocarril General Belgrano, coronel Emilio Martínez se conocieron a través de un comunicado que los ferroviarios entregaron a la prensa tucumana. La versión de los hechos y de las deliberaciones por parte de la jefatura de los talleres y de los directivos se desconocen. Las autoridades de los talleres se

⁵² “Tafí Viejo: fue imponente el sepelio de la criatura muerta durante el tiroteo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

⁵³ “Tafí Viejo: fue imponente el sepelio de la criatura muerta durante el tiroteo”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

⁵⁴ Soto, Rubén, entrevista personal (Tafí Viejo, Tucumán, 18 de abril de 2021).

⁵⁵ “Expectativa en medios gremiales por la cesantía de los ferroviarios”, *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

negaron a conceder entrevistas a la prensa acerca de la situación de los cesanteados y de los talleres. En dos oportunidades se le negó el acceso al corresponsal del diario de mayor tirada de la provincia.⁵⁶

Palabras finales

La modernización del sistema ferroviario argentino durante la dictadura de 1966-1973 tuvo dos momentos. El primero desde 1966 a 1969 con cambios en la dirección de la empresa estatal de ferrocarriles; los puestos jerárquicos estuvieron a cargo de militares y se cambió la denominación de Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino a Ferrocarriles Argentinos. En esta primera etapa se le permitió a la empresa estatal contratar servicios y obras en el sector privado, lo que provocó la disminución de trabajo en los talleres ferroviarios. En el segundo momento se elaboró el Plan de Mediano Plazo, fue el segundo proyecto en importancia para el modo ferroviario argentino. El proyecto coincidía con el Plan Largo Alcance elaborado durante la presidencia de Frondizi, recomendaba el cierre de ramales de escasa circulación y la renovación de las vías más usadas; la clausura de talleres; la reducción de personal; el aumento de tarifas; la eliminación de las máquinas a vapor y de los coches y vagones de madera y su reemplazo por material tractivo a diésel y material remolcado metálico. En el marco de este plan se realizó el último gran contrato de adquisición de locomotoras diésel (Müller, 85). La tracción diésel se hizo presente en casi todos los ramales, pero no se logró la total dieselización. Por su parte, las locomotoras a vapor quedaron relegadas al área de maniobras o como se vio en este texto al uso como material de choque. También se renovaron los coches y vagones.

Desde el aspecto técnico, el proyecto aportó una modernización moderada. Desde el aspecto social, supuso la exclusión de miles de ferroviarios. La aplicación de éstas en Tucumán se hizo en el contexto de un clima insurreccional provocado por el cierre arbitrario, por parte de la dictadura, de varios ingenios azucareros. Esta situación se potenció, a nivel nacional, con el estallido del Cordobazo. Por lo que el anuncio del Plan de Mediano Plazo aportó un nuevo elemento de tensión en la provincia. Aumentó el descontento social y sumó más obreros a las movilizaciones contra la dictadura. La protesta ferroviaria, frontal y violenta contó con dos grupos de acción como protagonistas: los Mau Mau de extracción peronistas y los ferroviarios comunistas.

⁵⁶ "Expectativa en medios gremiales por la cesantía de los ferroviarios", *La Gaceta* [Tucumán] jul. 4, 1969.

Aunque diferían en ideología y en la metodología en cuanto al uso de la violencia estuvieron juntos para defender su fuente de trabajo.

El texto narra lo ocurrido en una ciudad ferroviaria durante las huelgas del 30 de mayo y el 1° de julio de 1969. Huelgas que revistieron un carácter pre-insurreccional sobre todo a partir del "Cordobazo". En las dos huelgas la violencia popular estuvo presente. Hubo barricadas y refriegas entre obreros y uniformados (gendarmes el 30 de mayo, policías ferroviarios en la del 1° de julio). También la violencia estatal estuvo presente. En la huelga del 30 de mayo dejó un saldo de nueve obreros con herida de bala y en la del 1° de julio una muerte inocente.

El velorio de Elba Susana de Guerrero de cuatro años presentó una enorme fuerza simbólica, fue un espacio social de manifestación pública de repudio contra la violencia estatal, donde expresaron su repudio agrupaciones gremiales y políticas tucumanas junto a los dirigentes taficeños y el sacerdote del pueblo. No fue la primera vez que un sepelio adquirió estas características. El antecedente provincial del funeral de Hilda Guerrero de Molina ofreció una especie de modelo en el que el duelo se transformó en crítica. La importancia de los sepelios como espacio de crítica a la dictadura fue percibida por el gobierno de facto como un lugar a silenciar, pronto llegaron a prohibirse como fue el caso de los velatorios públicos de los guerrilleros asesinados en Trelew (1972).

En todas estas jornadas el pueblo taficeño acompañó a los trabajadores del riel. Durante las huelgas se cerraron los comercios, en los enfrentamientos los vecinos apedrearon a las fuerzas de seguridad y se organizaron institucionalmente en una Comisión Pro Defensa y Desarrollo de Tafí Viejo, una organización policlasista de destacada actuación en los años por venir y que merece un tratamiento especial. A pesar, de toda las formas de defender la fuente de trabajo del pueblo, el proceso de transformación tecnológica continuaba con la exclusión de Talleres Ferroviarios Tafí Viejo.

Obras citadas

Fuentes primarias

Periódicos

La Gaceta, [Tucumán] 1969/1970.

Revistas

Primera Plana, Año IV, 30 de junio de 1966, Buenos Aires.

Manuscritos

Informe sobre la actividad productiva de los Talleres Tafí Viejo (1958-1963)

Comisión Pro Defensa y Desarrollo de Tafí Viejo. Declaración de propósitos, 1970.

Entrevistas

Entrevista a Orlando René Álvarez, realizada por José René Álvarez, Tafí Viejo, Tucumán, 27 de Octubre de 2012.

Entrevista a Pedro Díaz, realizada por José René Álvarez, Tafí Viejo, 22 de marzo de 2020.

Entrevista a Miguel Ángel Herrera y Karina Ruíz, realizada por el autor Tafí Viejo, Tucumán, 19 de marzo de 2020.

Entrevista a Juan José “Petu” Palacios, realizada por José René Álvarez, Tafí Viejo, Tucumán, 25 de febrero de 2017.

Fuentes secundarias

Álvarez, José René y Facundo Nanni, *Historia del municipio de Tafí Viejo*, Bs. As.: Imago Mundi, 2017.

Álvarez, José René, *La huelga ferroviaria de 1917 en los Talleres Ferroviarios Tafí Viejo*, XVII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Catamarca, 2019.

Aroskind, Ricardo, “El país del desarrollo posible” y Healey, Mark Alan, “El interior en disputa: proyectos de desarrollo y movimientos de protesta en las regiones extrapampeanas”, en James, Daniel (dir.), *Nueva Historia Argentina, Tomo IX, Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)*, Bs. As., Sudamericana, 2003.

Béssero, Antonio Pedro y Carlos Alberto Enrico, *Tafí Viejo, 100 años de historia*, Tafí Viejo, Tucumán: s/e, 1999.

Consejo Federal de Inversiones-Genoma. Álvarez, José René, “De hospital a hospedaje. Apuntes sobre los orígenes de la hostería de Tafí Viejo, 1946 dC.”, disponible en: <http://genoma.cfi.org.ar/enciclopedia/evento?eventold=40389>.

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Secretaría de Derechos Humanos, *Plan Conintes. Represión política y sindical*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Secretaría de Derechos Humanos. Archivo de la Memoria, 2014.

Carassai, Sebastián, *Los años setenta de la gente común. La naturalización de la violencia*, Bs. As.: Siglo XXI Editores, 2013.

Consejo Federal de Inversiones-Genoma. Álvarez, José René, “De hospital a hospedaje. Apuntes sobre los orígenes de la hostería de Tafí Viejo, 1946 dC.”. Web. Disponible en: <http://genoma.cfi.org.ar/enciclopedia/evento?eventold=40389>.

Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, *Actualización de Estudios. Plan CIMOP 2014*.

Dip, David, *Guía comercial e informativa de la ciudad de Tafí Viejo*, Tafí Viejo, Tucumán: 2° edición, ed. Fundación del Centenario Taficeño, 2000.

Loaeza, Soledad, “Estados Unidos y la contención del comunismo en América Latina y en México, *Foro Internacional*, Vol. 53, n° 1, enero-marzo, 2013.

López, Mario *et al Historia del ferrocarril en Argentina*, Carapachay, provincia de Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora, 2016.

Mengascini, Hugo, *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*, Rosario: Prohistoria, 2011.

Moreno, Daniel *et al* (2017). “Conformación histórico patrimonial del conjunto de los Talleres Ferroviarios y la Villa Obrera de Tafí Viejo, Tucumán”. En *VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria: ferrocarriles, historia y patrimonio industrial* [CD-ROM]. Yerba Buena, Tucumán.

Müller, Alberto, *La cuestión ferroviaria en la Argentina*, Ciudad Autónoma de Bs. As.: Biblos, 2018.

Nassif, Silvia, *Tucumanazos. Una huella histórica de luchas populares, 1969-1972*, Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, 2012.

Tucumán en llamas. El cierre de ingenios y la lucha obrera contra la dictadura (1966-1973), Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, 2016.

Novaro, Marcos, *Historia de la Argentina, 1955-2010*, Siglo XXI Editores, Bs. As., 2016.

Ortega, Enrique Julio (2017). *Los Talleres de Tafí Viejo y su entorno (una mirada diferente)*. S/l. S/e.7

Pucci, Roberto, *Historia de la destrucción de una provincia. Tucumán, 1966*, Bs. As.: Ediciones del Pago Chico, 2007.

Roldán, Francisco, *Tafí Viejo y su taller*, Tafí Viejo, Tucumán: Imprenta Biblos, 1984.

Santos Lepera, Lucía, "La Iglesia católica y su relación con el gobierno peronista, 1943-1955" en Gutierrez, Florencia y Gustavo Rubinstein (comp.) *El primer peronismo en Tucumán. Avances y nuevas perspectivas*, Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, EDUNT, 2012.

Tcach, César, "Golpes, proscripciones y partidos políticos" en James, Daniel (dir. de tomo), *Nueva historia argentina: violencia, proscripción y autoritarismo, 1955-1976*, Bs. As.: Sudamericana, 2003.

Varios autores, *Vías argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, Argentina: Milena Caserola, 2010.