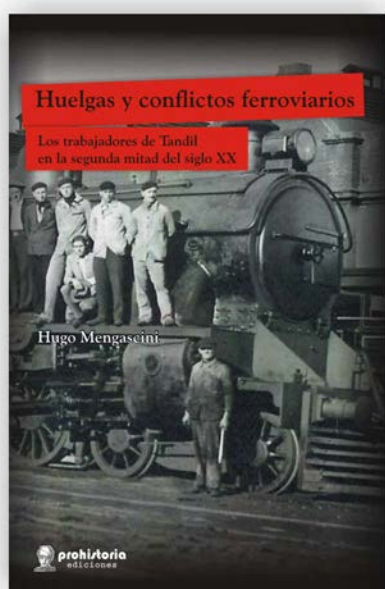


**Hugo Mengascini, *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario, Prohistoria ediciones, 2011, 216 páginas.**

**Por Ana Belén Zapata**

(UNLP/UNS)



Este trabajo recorre más de 30 años de progresivo desmantelamiento del sistema de ferrocarriles argentinos. La propuesta del autor se centra en analizar cuáles fueron los factores que concretaron tal desguace. La investigación establece un diálogo constante y fluido entre la situación ferroviaria desde una mirada local en la seccional de Tandil –parte de la línea del Ferrocarril General Roca- y los mismos procesos en una escala nacional.

Si bien el autor anuncia que delimitará su estudio desde la nacionalización de los ferrocarriles bajo el primer gobierno de Juan Domingo Perón hasta la dictadura de Juan Carlos Onganía, el

libro presenta un panorama mucho más amplio. Así se extiende por un lado desde fines del siglo XIX y principios del XX con los antecedentes de las organizaciones gremiales ferroviarias –La Fraternidad y Unión Ferroviaria- y por otro hasta los años de la década de 1990, planteando el “golpe final” de la política de desestructuración del sistema ferroviario argentino a partir del proceso de privatizaciones llevado a cabo por el menemismo.

Este trabajo reconstruye y analiza los procesos huelguísticos que se dieron en los años 1950-51, 1958 y 1961. Analiza las motivaciones de los obreros y sus entidades gremiales para llevarlos a cabo, las respuestas de los distintos gobiernos y su impacto hacia el interior de los dos sindicatos ferroviarios. Algunas de las tensiones que se recorren en estas instancias de lucha van desde lo complejo de buscar una recomposición salarial en pleno gobierno peronista, el armado de listas negras y las comunes estigmatizaciones de trabajador “filocomunista”, las movilizaciones y sus represiones en pleno plan CONINTES hasta los fallidos intentos por “desperonizar” a los obreros tras la proscripción del líder. Estas situaciones lograron efectos contrarios a los buscados, al habilitar la formación de nuevos cuadros y dirigentes de segunda línea que comenzaron a encabezar procesos de resistencia y defensa de los derechos perdidos.

El autor analiza las experiencias de los trabajadores del riel sin perder de vista aspectos más “duros” de la reconstrucción histórica, como cuando profundiza sobre el estado de los ferrocarriles antes y después del inicio de su desmantelamiento. Aporta datos concretos, por ejemplo sobre kilómetros de vías

disponibles, condiciones de los talleres de reparaciones, cambios tecnológicos e implicancias frente al proceso de *dieselización*. En relación a esto último, la “modernización progresiva” es incorporada al análisis como una variable más de conflicto y disputa cuando la misma repercute en la extensión de la jornada laboral y coloca al hombre al servicio de la máquina y no al revés.

Una de las luchas que se analiza en este libro es la llamada “Gran Huelga de 1961” que es entendida a la luz de la sistematización del proyecto de desmembramiento de los ferrocarriles y promoción de la industria automotriz en el país. En este sentido, esta última fue creciendo a raíz de la integración con empresas de capitales norteamericanos y europeos.

En Tandil la medida de fuerza del '61 fue ampliamente acatada por los ferroviarios y esa lucha se extendió por los 42 días de resistencia al proyecto de “racionalización” conocido como el “Plan Larkin”. Este plan del gobierno de Arturo Frondizi buscaba terminar con lo que consideraba un sistema de transporte deficitario. El proyecto contemplaba el levantamiento de ramales, la privatización de servicios y la modificación del régimen laboral en detrimento de las condiciones de trabajo. El autor plantea que, pese a las medidas de fuerza de los trabajadores, el Plan Larkin fue el que inauguró los sistemáticos planes de deterioro y desestructuración del sistema de transporte ferroviario que luego se fueron ejecutando en los años posteriores.

Fueron varios los factores desarrollados en esta investigación que -de manera muy bien documentada por cierto- apuntaron a dar cuenta del proceso de destrucción del sistema

ferroviario. Algunos de estos factores fueron las políticas para fomentar la multiplicación de autopistas y automotores que llevaron a la paulatina disminución de los trayectos férreos en el país, además del creciente deterioro y falta de mantenimiento de los pocos que siguieron funcionando. A todo esto hay que sumarle las derrotas en las luchas obreras, las represiones en tiempos dictatoriales así como también la imposibilidad de las organizaciones gremiales de sortear estas dificultades uniéndose y aunando esfuerzos a lo largo de los años.

Mengascini plantea que tanto las medidas que se tomaron en la dictadura instaurada en el año 1976 como las corrientes neoliberales que caracterizaron las políticas privatizadoras de los años '90 constituyeron claramente una continuidad del horizonte marcado inicialmente desde el Plan Larkin. Esto trajo aparejado el achicamiento de los ferrocarriles y otras consecuencias más inmediatas, como los masivos despidos de trabajadores y el abandono sistemático de la conectividad entre lugares que sólo el ferrocarril mantenía unidos, ciudades y pueblos que fueron desapareciendo con los años al quedar aislados. En este sentido, el autor concluye apelando a la necesidad de volver a poner en valor el sistema ferroviario como red de transporte eficiente en términos productivo-económicos pero también en términos de sus funciones sociales y de beneficio público para todo el país.