



El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992

Fernando Javier Guida Bria^(*)

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/pkvm7kz43>

Resumen

Este artículo se propone indagar sobre el rol de los medios de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Al tomar como estudio de caso el diario La Capital de Rosario, Santa Fe, buscamos identificar las características del discurso y las estrategias de comunicación que legitimaron el plan privatista. Para ello, se apeló a la realización de un análisis del discurso y del encuadre noticioso desplegado por el periódico en los primeros años del gobierno de Carlos Menem (1989-1992). Para su análisis tomamos como ejes su postura frente: a las políticas neoliberales, al estado del servicio ferroviario y a las huelgas ferroviarias. El diario La Capital desarrolló una narrativa favorable al capital privado, crítica de la gestión estatal del servicio y antihuelguística. La caracterización del capital privado como símbolo del progreso y la condena de la lucha social se encontraron en la base de su argumento a favor de la privatización del servicio ferroviario.

Palabras clave: Ferrocarril; Privatización; Prensa; Discurso; La Capital.

***La Capital* in the “change of era”. Discourse and communication strategies around the privatization of Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992**

Abstract

This article aims to investigate the role of the media around the privatization of Ferrocarriles Argentinos. By taking the newspaper La Capital of Rosario, Santa Fe as a case study, we sought to identify the characteristics of the discourse and the communication strategies that legitimized the privatization plan. To do this, an analysis of the discourse and news framing deployed by the newspaper in the first years of Carlos Menem's government (1989-1992) was resorted to. For its analysis we take as axes its position regarding: neoliberal policies, the state of the railway service and the railway strikes. The newspaper La Capital developed a narrative favorable to private capital, critical of the state management of the service and anti-strike. The characterization of private capital as a symbol of progress and the condemnation of social struggle were found at the basis of his argument in favor of the privatization of the railway service.

Key words: Railway; Privatization; Press; Discourse; La Capital.

^(*) Profesor de Historia (Universidad Nacional de Rosario). Argentina. Email: jgbfernando@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9886-332X>



El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992

Introducción

Hacia fines de los años 1980s, bajo el gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989), Argentina se vio sumida en una crisis político-financiera producto de la hiperinflación y la deuda externa que generó un profundo malestar social y que dio como resultado la asunción anticipada de Carlos Menem a la presidencia de la Nación el 8 de julio de 1989.

Esta crisis fue la base de legitimación del programa de reformas del gobierno menemista (1989-1999) cuyo objetivo era lograr una transformación considerable del rol del Estado (Felder, 2000). Aun así, más que una ruptura, el menemismo dio continuidad y profundizó el intenso proceso de desindustrialización signado por el *largo ciclo neoliberal* inaugurado por la última dictadura militar argentina en 1976 (Wainer y Shorr, 2022).

El plan de privatizaciones no formó parte de las propuestas de la campaña electoral del Partido Justicialista para las elecciones de 1989 (Fair, 2014), pero sí fue de las primeras medidas que se implementaron, y, a la que le allanaron su trayectoria legal mediante la aprobación de la Ley 26.696 de Reforma del Estado¹ que declaraba “en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos” y tenía como fundamento prioritario el plan de privatizaciones.

Indagaremos en el proceso de privatización del servicio ferroviario que implicó la fragmentación de la empresa *Ferrocarriles Argentinos* y su posterior vaciamiento y concesión al sector privado, y que suscitó una de las huelgas más importantes en los primeros años de gobierno.

A partir del análisis de estudios sobre la historia del ferrocarril en Argentina (López y Waddell, 2007; Müller, 2018; Cena, 2008) se infiere que el ciclo de retracción del sistema ferroviario inició con las políticas impulsadas por el gobierno de Frondizi. Este ciclo de casi 40 años que se extendió desde los años 1960s tuvo como corolario el proceso de privatización en los 1990s, que dio como resultado el desguace del sistema ferroviario en nuestro país. La supresión de miles de kilómetros de ramales, el cierre de estaciones y la caída del empleo en el sector dejaron a la red ferroviaria reducida y vacía de su contenido socio-territorial (Benedetti, 2002). La red pasó de tener 45 mil kilómetros a 18 mil operativos en la actualidad. Otros trabajos (Agostini, 2021; Agostini & Brandolini, 2016; Brandolini, 2016; Sagastume, 2023; Corsi, 2021; Sosa Martos, 2014) señalan las resistencias y consecuencias del largo proceso de racionalización del servicio porque exponen la capacidad de comunicación e integración de los ferrocarriles, motor de prosperidad y trabajo en los pueblos donde la industria ferroviaria constituía el eje de la estructura económica y de la vida social. La privatización no solo implicó un redimensionamiento de la red ferroviaria, debido al cierre de ramales y estaciones, con consecuencias a nivel socio-territorial, sino que también ocasionó la pérdida de miles de puestos de trabajo. La empresa pasó de tener 102.941 empleados en 1985 a 36.557 en 1992 según los cálculos de Nunes (2018), número que continuó cayendo en los años posteriores.

¿Cuáles fueron las condiciones que posibilitaron el desguace definitivo Ferrocarriles Argentinos? ¿Cómo fue posible que el servicio ferroviario que supo ser símbolo de modernización y progreso, y paladín del modelo productivo tradicional argentino, haya sido tan denostado y destruido? Sin descartar la multiplicidad de factores que ocasionaron el vaciamiento del servicio, propusimos pensar el rol que jugaron los medios de comunicación en la construcción de consenso y legitimidad del plan de privatización del servicio ferroviario en los años 1990s.

Otros autores han investigado previamente el papel de los medios durante la avanzada privatista. Algunos se ocuparon de indagar en el discurso periodístico y el encuadre noticioso en torno a casos específicos como la privatización de los Canales 11 y 13 (Califano, 2011) y ENTel (Aruguete, 2015), mientras que otros realizaron un análisis de los discursos sobre el proceso de privatizaciones en general (Coscia, 2008; Mainini, 2019). En estas investigaciones ha sido señalada la amplia cobertura otorgada por los medios al proceso privatista y su agencia en la legitimación de dicho proceso.

¹ Ley 26.696 de Reforma del Estado. 18 de agosto de 1989.

En nuestro caso, tomamos como objeto de estudio el diario *La Capital* de Rosario, Santa Fe. Y nos centramos en el estudio de su posicionamiento frente al caso ferroviario. Con el fin de identificar las características del discurso que le invistió al proceso de privatización ferroviaria y las estrategias de comunicación que llevó a cabo para legitimar dicho proyecto, definimos los siguientes ejes de análisis: su postura ante las políticas neoliberales, el funcionamiento de los ferrocarriles y las huelgas ferroviarias.

La periodización abarca los años 1989-1992. Inicia con la cobertura de los debates parlamentarios sobre la Ley de Reforma del Estado en agosto de 1989. Desde allí, es visible como la dicotomía entre público y privado se hace presente en las preocupaciones de los escritores del diario. Mientras el plan privatista avanzaba, primero bajo la modalidad de racionalización del servicio para hacerlo más rentable, las resistencias de los trabajadores comenzaron a expresarse, y el diario *La Capital* centraba su atención en ellas hacia febrero de 1991, cuando estalló la huelga más larga en la historia del movimiento ferroviario, y que dio inicio a un ciclo de lucha y resistencia que culminaría en abril de 1992. Hacia principios de 1991, el gobierno venía ejerciendo un fuerte ajuste fiscal que repercutía en el congelamiento de los salarios del personal del Estado. Asimismo, el plan ferroviario correspondiente al decreto 666/89² estipulaba que *Ferrocarriles Argentinos* debía reducir su presupuesto. Para ello se llevaron a cabo estrategias de racionalización del trabajo ferroviario, mediante jubilaciones anticipadas, reducciones de personal, retiros voluntarios y reubicación en otras dependencias del Estado como la DGI (Gordillo, 2004). Ante la inacción de las conducciones sindicales nacionales, fueron las seccionales locales lideradas por los maquinistas de La Fraternidad las que llevaron a cabo la huelga, lo que les valió la denominación de “seccionales rebeldes.” La periodización culmina en abril de 1992, tras la última gran huelga ferroviaria y el fin del ciclo de lucha. En este momento nos encontramos con un movimiento ferroviario debilitado por el desgaste, la fragmentación y la fuerte reducción de su personal. Si bien el relevamiento del diario se extendió hasta la privatización del servicio de pasajeros el 10 de marzo de 1993, por considerarse un momento bisagra en la desarticulación del servicio ferroviario, el análisis de este último momento no fue encuadrado en la periodización. Esta decisión remite a los objetivos planteados por este artículo.³

La Capital, durante el período comprendido por esta investigación, fue el periódico de más amplio tiraje de la ciudad de Rosario y de más amplia presencia regional en el sur de Santa Fe. Como han destacado otros autores (Charles, Noé y Valentini, 2009), tal masividad actuó como vector en la implantación de ideas en un amplio espectro social constituyéndose en un actor político de relevancia mediante sus postulados editoriales, sus primeras planas y noticias principales. En este sentido, este caso nos permite revelar cómo el eco del discurso del gobierno nacional se expresó en escenarios locales a través de los medios de comunicación, y cómo la línea discursiva local participó en la construcción de consenso para la implementación de políticas en un plano regional más amplio.

Para el desarrollo de este trabajo se contempló la función social y política de los medios de comunicación en función del marco teórico propuesto por Bourdieu (1995; 1998) en torno a la *influencia del periodismo* y la *ilusión del consenso generalizado* con respecto al rol de los medios como constructores de sentido y de opinión. Con el objetivo de dilucidar el aspecto ideológico del diario *La Capital*, abordamos el análisis, por un lado, de la columna editorial, para identificar los argumentos utilizados por la redacción; y por otro, de las primeras planas y la sección *Nacionales* para indagar sobre la posición que el periódico tomó frente a las huelgas ferroviarias. A la hora de realizar una lectura crítica de las distintas secciones del diario seguimos los lineamientos propuestos por Hornos Paz y Nacimovich (1997) para identificar las distinciones entre la columna editorial y las noticias. Las diferencias narrativas de ambas requirieron de tratamientos particulares al momento de su análisis.

² Decreto 666/89. Intervención de Ferrocarriles Argentinos para el cumplimiento del plan de coyuntura. 6 de septiembre de 1989.

³ Hacia 1993 nos encontramos con un reposicionamiento más crítico de *La Capital* hacia la forma en la que el gobierno había llevado a cabo las privatizaciones. Con las privatizaciones puestas en marcha y con la lucha ferroviaria desarticulada, la necesidad de avalarlas ya no era necesaria. Para este momento, el programa de ajuste fiscal del gobierno ya había generado miles de despidos de trabajadores del Estado, mientras que el sector privado no estaba preparado para absorber tal masa de trabajadores desempleados. El problema central que emergía en esta etapa para el diario era la cuestión de los despedidos y el desempleo.

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”

En el orden del análisis de las noticias, Díaz (2011) y Califano (2012), nos habilitan a pensar sobre el carácter “hermesiano”⁴ del periodismo, es decir, el poder de filtro y encuadre de los medios, su habilidad por inducir a los lectores hacia una interpretación de la realidad. Con el objetivo de identificar las características de la narrativa periodística del diario *La Capital* nos preguntamos ¿Cuáles eran las características particulares del discurso privatista y anti ferroviario? Bajo este aspecto tomamos como modelo las herramientas propuestas por Fairclough (2000) sobre las representaciones del cambio en el momento de la emergencia de un nuevo orden capitalista mundial. El autor destaca la importancia del rol del lenguaje y asigna una serie de características al discurso neoliberal, las cuales podemos encontrar en la narrativa del periódico.

Además de contar con el diario como fuente primaria, apelamos también a la ley de Reforma del Estado, el decreto 666/89 de privatización ferroviaria, y el decreto 2184/90 de reglamentación de huelga.⁵ También, contemplamos discursos de funcionarios del poder ejecutivo como el informe de Menem y Dromi (1990), *Reforma del Estado y Transformación Nacional*, para demostrar las conexiones entre sus discursos y la narrativa del diario *La Capital*.

El Diario La Capital. Decano de la Prensa Argentina

El diario *La Capital* fue fundado por Ovidio Lagos y Eudoro Carrasco en 1867, bajo el padrinazgo de Justo José de Urquiza. Durante más de un siglo su gestión se mantuvo bajo la dirección de la familia Lagos, hasta 1997 cuando el diario fue adquirido por el Grupo Uno. Muchos otros periódicos emergieron en el sur de Santa Fe desde fines del siglo XIX, pero el único que logró perdurar e imponer su primacía fue *La Capital*, que es al día de hoy el periódico más antiguo del país, todavía en circulación. Para el período abordado por esta investigación se presentaba a sí mismo bajo el título de “Decano de la Prensa Argentina”. No solo por su condición de ser el periódico de más amplia tirada de la región, el más leído y el de mayor prestigio, sino por su intensión de marcar la agenda de discusión pública.

Durante el período abordado, desde mediados de 1989 y hasta julio de 1990, fue dirigido por Carlos María Lagos, Eduardo Bustos Lagos y Jorge Washington Lagos. En adelante, la dirección del diario quedó a cargo solamente de Carlos. Sus nombres y sus cargos aparecían en los encabezados de las columnas editoriales del diario. Los argumentos esgrimidos en tal sección representaban el posicionamiento de sus directores frente a los temas y problemas locales, regionales, nacionales e incluso sobre conflictos internacionales que se exponían en la sección de noticias. Este periódico, diariamente llegaba al hogar y a los bares de la ciudad de Rosario, pero también de sus alrededores. Se preocupaba por los acontecimientos rurales como así también por las novedades políticas, sociales y culturales de las ciudades del sur de la provincia y de la Nación. Según el Instituto Verificador de Circulaciones (IVC), relevado por Smerling (2013), llegó a vender en promedio 54.730 ejemplares diarios en 1992, manteniendo números similares en el resto del período abordado por esta investigación. Vale mencionar también que, en 1987 recibió una “mención especial” por su labor periodística y comunicacional por parte de la Fundación Konex. Ello da cuenta del prestigio con el cual contaba el periódico durante esta etapa.

En todos sus números, *La Capital* contaba con una página editorial, donde se exponían tres notas bajo su título de presentación: “Decano de la Prensa Argentina”, su fecha de fundación y su lema: “las columnas de La Capital pertenecen al pueblo”. El análisis de esta última sección es de importancia debido a que no todos los diarios cuentan con columnas editoriales. “Los diarios que incluyen editoriales poseen una mayor influencia sobre la opinión pública y los poderes oficiales y privados” (Hornos Paz y Nacimovich, 1997, p. 26).

La Capital, a pesar de ser un periódico local de la ciudad de Rosario, con gran alcance regional en el sur de Santa Fe, no buscaba ser un simple recopilador de sucesos locales, sino que pretendía trascender los límites geográficos y ocuparse de cuestiones centrales para el devenir del país. Sus columnas, editoriales y la forma en que presentaba las noticias expresaban su encuadre a nivel nacional. Las notas que aparecían en la tapa eran generalmente referidas a sucesos político-nacionales. Desarrollaba un seguimiento minucioso de la política nacional y marcaba la agenda

⁴ Díaz utiliza esta categoría para dar cuenta de la estrategia comunicacional instrumentada por los diarios *La Nación* y *Clarín* para el período 1976-1980.

⁵ Decreto 2184/90. Procedimientos para prevenir o encauzar los conflictos de trabajo. 19 de octubre de 1990.

de discusión al poner estos temas en sus secciones principales. Se consideraba a sí mismo un actor relevante en el devenir histórico nacional, presente en todos sus procesos y transformaciones:

Este país que durante tantas décadas *La Capital* vio debatirse entre la pobreza y el atraso, crecer luego hasta convertirse en uno de los primeros del mundo, padecer más tarde crisis de diferente índole, y al que contempla hoy en una circunstancia difícil pero prometedora de su historia, a raíz de los propósitos innovadores que tienden a devolverle su lugar en el concierto de los pueblos avanzados de la Tierra... Este diario no fue solo testigo ni es únicamente memoria, sino actor del proceso de transformación de la Argentina.⁶

Así, proponía una narrativa histórica destacada por la nostalgia de los “años dorados”, en una clave de lectura que nos permite reconocer la continuidad de su ideología que, desde principios del siglo XX, se había destacado por la defensa del liberalismo decimonónico (Filiberti, 2007). A su vez, contemplaba con esperanza el momento actual del país, debido a las tentativas de cambio y modernización en manos del nuevo gobierno. Debido a que en este trabajo contemplamos noticias y columnas editoriales, es preciso realizar un desarrollo en cuanto a sus distintivos estilos periodísticos.

Las noticias se caracterizan por un estilo periodístico narrativo, donde prima el recuento de los sucesos de manera descriptiva. Para dilucidar su carácter político es preciso indagar sobre los que se dice y lo que no se dice, o más bien, como lo llama Díaz (2011), su carácter “hermesiano”, su habilidad por inducir a sus lectores hacia una interpretación de la realidad que invisibiliza otra. Como señalan Hornos Paz y Nacimovich (1997) “una avalancha de noticias inunda las redacciones, pero sólo se alcanza a procesar una mínima porción de ellas” (p. 9). En sintonía con este aporte, Califano (2012) destaca el poder de filtro y encuadre de las noticias de los medios que tienen la capacidad de seleccionar qué noticias son pasibles de formar parte de sus agendas mediáticas. Es en esa selección de noticias donde radica el carácter político del periódico. La elección de noticias a presentar y a destacar, explicita el interés de los editores en cuanto al perfil del diario. Por otro lado, “las columnas editoriales son el espacio reservado para que el director o el editor de la publicación exprese su opinión sobre un tema de interés” (Hornos Paz y Nacimovich, 1997, p. 25). Las ideas expresadas en la columna editorial son una muestra de los temas y problemas que el diario mismo considera de mayor importancia. Pareciera que en ellas el principio de objetividad es descartado, ya que se presentan balances juiciosos y posicionamientos explícitos mediante una prosa argumentativa. Siguiendo a Díaz (2011), “si la ideología de un periódico se puede leer en todos sus artículos y secciones, en el caso de las editoriales se trata de una sistematización explícita” (p. 158). Reconocer la ideología mediante el editorial nos habilita a ejercer una interpretación más fina del encuadre noticioso.

Las columnas editoriales de *La Capital* se destacaban por presentar argumentativamente las opiniones de sus directores frente a los temas y problemas de relevancia. Ellos, ejercieron un compromiso permanente con el carácter público del diario, ya que sentaron posición sobre los principales eventos destacados en sus páginas. Encontramos que los posicionamientos del diario se asociaban con el pensar de sus presuntos lectores, o como el propio periódico sintetizaba “las columnas de *La Capital* pertenecen al pueblo”. Esa frase ubicada en el encabezado de la página editorial, buscaba justificar toda opinión, posicionamiento y consideración de la columna, que de otra forma no podría haberse expuesto más que como una opinión aislada. Coherente con su lema, encontramos que en el desarrollo argumentativo la apelación a “la población”, “la comunidad”, etc. era recurrente.

“Hidra de mil cabezas...” La Capital en la coyuntura de la reestructuración del Estado

El modo de producción capitalista se distingue históricamente por su capacidad de renovar periódicamente las bases de su expansión económica, y con ello las relaciones entre lo económico, lo político y lo social (Harvey, 2007). Desde los 1970s, más específicamente desde la crisis del

⁶ *La Capital*, columna editorial “Vigencia de una trayectoria al servicio de la Nación”, Rosario, 15 de noviembre de 1990.

petróleo de 1973, el modelo de acumulación que se consolidó tras la Segunda Guerra Mundial y que dio origen a las políticas públicas de bienestar y protección social entró en crisis. La expresión dominante de este proceso fue la instauración del neoliberalismo, un proyecto político orientado a la reestructuración de las relaciones sociales conforme a las demandas de un capitalismo global irrestricto que implicó la creciente subsunción de las relaciones extraeconómicas a la lógica de acumulación del capital (Anderson, 2003; Bourdieu, 1998). Tal proyecto fue abrazado por las sociedades post-socialistas y por los países que buscaban reemplazar las desacreditadas economías mixtas y el Estado de bienestar.

La presidencia de Carlos Menem implicó la adopción de los postulados del Consenso de Washington (1989): desindustrialización, creciente dependencia externa, concentración y extranjerización del poder económico, ordenaron la economía argentina alrededor de la apertura comercial y financiera, la desregulación de los mercados y la privatización de empresas públicas, generando así una crisis aguda en el mercado laboral y mayores inequidades distributivas (Wainer y Shorr, 2022). Las reformas impulsadas por el nuevo gobierno no solo se vieron favorecidas por el contexto mundial y nacional orientado a la transformación del rol del Estado, sino también por los usos del lenguaje, aspecto que Fairclough (2000) ha señalado como un factor determinante. El autor sostiene que, en los discursos que promovían la aceptación de esta “nueva etapa”, el cambio se presentaba como algo inevitable, que debía aceptarse sin reversibilidad y que no tenía actores responsables, sino que era el curso normal de las sociedades hacia la modernización y la prosperidad. “El proyecto del nuevo orden es, en parte, un proyecto lingüístico... la lucha en torno al nuevo orden pasa por una lucha desde el lenguaje” (p. 14).

En el caso argentino, el uso del lenguaje neoliberal se expresó en la amplia cobertura mediática de las reformas estructurales propuestas por el Partido Justicialista que alcanzó un grado de presencia nunca antes vista, sobre todo en cuanto a las medidas referentes a la privatización de las empresas estatales (Aruguete, 2010). Consideramos que los discursos efectuados desde los medios aportaron al sostenimiento del plan privatista al instalar en la opinión pública la interpretación de una realidad que suponía un “cambio de época”: el fin del Estado ineficiente y una profunda confianza en la iniciativa privada, en detrimento y ocultamiento de otra, sus consecuencias en el mundo del trabajo.

Como señala Muñiz (2006), “los medios proporcionan una serie de encuadres noticiosos que sirven como referencia a la opinión pública para interpretar y discutir sobre los asuntos públicos” (p. 4). En el caso de *La Capital*, la Reforma del Estado, el plan de privatización y el abordaje de las huelgas ferroviarias supieron tener en sus columnas una importante exposición. Durante el mes de agosto de 1989, el diario emprendió la cobertura del debate legislativo por la Reforma del Estado. Publicó dos notas editoriales en las que dejó asentada su posición frente al proyecto menemista y elaboró un estado de situación de la crisis argentina para justificar el cambio de rumbo que proponía el plan de reestructuración del Estado:

El prolongado estancamiento que sufre el país, y que define una profunda crisis, requiere medidas drásticas... que permitan aventar, de una vez por todas, la maraña de disposiciones administrativas que vienen asfixiando la vida de la Nación, al influjo de un estatismo paralizante que amenaza con desembocar en un temido colapso.⁷

La situación de crisis generalizada se utilizaba como justificativo para designar como necesarias una serie de medidas. Los cambios que apoyaba la narrativa periodística no eran eventuales o solo aplicables al período de crisis, sino indicativos de las falencias estructurales del Estado, y, por tanto, no alcanzaba con medidas paliativas, sino que debían posibilitar una reestructuración fundamental: “que permitan no solo conjurar la grave situación que singulariza a la realidad actual, sino proceder a una categórica redefinición de la función del Estado.”⁸

La Capital expuso de forma continua y abultada la tesis de la ruina colectiva a manos de un Estado “elefantiásico” e “ineficiente”. A su vez, al hablar del “cambio de época” y el fin del abuso de la

⁷ *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

⁸ *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

intervención estatal, le otorgaba un marco más amplio que la mera experiencia nacional. Lo vinculaba con el retroceso de la experiencia soviética y la consolidación de las medidas efectuadas por la “Dama de Hierro” cuya “popularidad” respondía, según el propio periódico, “al vigor con que había venido cumpliendo el programa de privatización de empresas.” Señalaba el apoyo menguante hacia las políticas estatistas que “se encuentran en franco retroceso prácticamente en todo el mundo”.⁹ Aquí, podemos identificar un rasgo distintivo del discurso neoliberal. El cambio político y económico se presentan como hechos globales, intenta manifestar la universalidad del proceso de transformaciones “inevitables, inapelables y externas, a las cuales, población, gobiernos y otros actores sociales han de ajustarse” (Fairclough, 2000, p. 24).

El editorial del 3 de agosto fue una crítica rotunda al “vetusto” intervencionismo estatal y una celebración por un cambio de época. En ella se refería al Estado como “hidra de mil cabezas”, “administración todopoderosa y monstruosa” causante de la crisis, estancamiento y amenaza de la cadena productiva, que había generado situaciones conflictivas y deficitarias durante décadas. Bajo su epígrafe, “Las columnas de *La Capital* pertenecen al pueblo,” imponía la “ilusión del consenso generalizado” (Bourdieu, 1999), en este caso, sobre el hastío ciudadano frente a la política, al señalar que “todos los integrantes del país anhelan terminar con las administraciones ruinosas, ineficientes, politizadas y corruptas, que condujeron al tembladeral que caracteriza hoy a la vida nacional.”¹⁰ *La Capital*, a través de su columna editorial, se expresaba como un sujeto analítico del sentir social y como voz ciudadana al mismo tiempo. Y continuaba, “La comunidad... ha terminado por convenir en la necesidad impostergable de una reforma estructural del Estado lo suficientemente drástica como para aventar, para siempre, la calamitosa interferencia gubernamental.”¹¹

Los ferrocarriles en el eje de la cuestión

El gobierno presentaba como prioridad el desplazamiento de la gestión pública en beneficio del sector privado para mejorar la calidad del servicio ferroviario y reducir el gasto público (Corsi, 2021). La función del Estado se veía reducida a la de clasificar ramales y racionalizar los gastos del servicio para hacer de él una actividad rentable y atractiva para atraer inversores. Se comprometía a designar ramales rentables y deficientes, al mismo tiempo que se proponía reducir drásticamente el personal de la empresa (Felder, 2000). En *La Capital*, además de identificar el apoyo al plan de privatizaciones y el esbozo de un relato histórico del origen de la crisis argentina, también pudimos reconocer su ideología en torno a la relación entre lo público y lo privado. Los directores del diario se preocupaban por señalar las falencias del Estado que “carece de aptitudes naturales para ser comerciante e industrial, o incluso para delinear estrategias que apunten a la formación del lucro”.¹² Tal concepción del carácter “natural” del Estado era utilizada para establecer un contraste con la eficiencia del sector privado: “Las empresas del Estado son intrínsecamente ineficientes por la rigidez de su sistema administrativo, como también por su inevitable politización”. Mientras que la iniciativa privada era expuesta como:

Deseosa de obtener utilidades y huir de las pérdidas. No puede ser reemplazada por los reglamentos burocráticos, el cargo público y la gestión sindical. Si de lo que se trata es de eliminar déficits operativos y de transferir grupos burocráticos monopólicos al sector privado, la normativa aprobada es idónea.¹³

Anticipándose a las declaraciones de Roberto Dromi, ministro de Obras y Servicios Públicos, a mediados de agosto, en ocasión de la aprobación de la Ley 23.696, “Nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado” (Solanas, 2004), en las columnas editoriales se indicaba como prioritario el apartamiento del Estado de todas las actividades que no habían aceptado los constitucionalistas de 1853, es decir, todas excepto la administración de justicia, defensa,

⁹ *La Capital*, columna editorial: “Privatizaciones”, Rosario, 7 de octubre de 1989.

¹⁰ *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

¹¹ *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

¹² *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

¹³ *La Capital*, columna editorial: “La reestructuración del Estado”, Rosario, 23 de agosto de 1989.

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”

seguridad, áreas sanitarias y educativas. Finalmente, en la nota editorial, se hacía hincapié en las dos armas principales para la narrativa antiestatal, “desde la fabricación de vagones ferroviarios, a la red telefónica.”¹⁴

No es casualidad que ferroviarios y telefónicos aparecieran como ejemplo de empresas estatales ineficientes. Ya ha demostrado Aruguete (2015) la amplia cobertura mediática sobre la privatización de ENTel, y su respaldo a los planes de reestructuración del menemismo.¹⁵ Aquí, adhiriendo a sus aportes, constatamos que en la primera nota editorial referida al “cambio de época”, ya se encontraba en los papeles la denuncia de la ineficiencia del Estado conforme a la cuestión ferroviaria. Sobre la privatización de Ferrocarriles Argentinos, Felder (2000) señala que el servicio ferroviario fue presentado como ejemplo de empresa estatal deficiente para legitimar el programa integral de privatizaciones. Desde el gobierno se argumentaba que sus fallas estructurales, la obsolescencia de su infraestructura y sus problemas fiscales “respondían a criterios erróneos de gestión que típicamente se producen en el estado y que impiden un uso racional de los recursos” (p. 23). Incluso en el informe realizado por Menem y Dromi (1990) sobre la Reforma del Estado, la empresa Ferrocarriles Argentinos era “el ejemplo que mejor expresa el déficit y la ineficiencia” (p. 163).

La sanción del decreto 666/89 de intervención de la empresa Ferrocarriles Argentino tenía por objetivo “una fuerte disminución de la necesidad de financiamiento de la misma”¹⁶. Proponía efectuar una fuerte racionalización del servicio, tanto de en el nivel de su infraestructura como de su personal operativo. Para el diario, la medida era necesaria e ineludible, debido al carácter deficitario de la empresa, y consideraba que gran parte del personal operativo ocupaba puestos políticos innecesarios que suponían un importante gasto del presupuesto público. Por tal motivo, “nada debía impedir el propósito comprendido de promover la reducción efectiva del personal estatal”.¹⁷ La voz institucional del diario enlazaba la crisis argentina con el deterioro del servicio ferroviario, y celebraba la iniciativa del gobierno que buscaba terminar “de una vez por todas el crónico déficit que soporta dicha empresa desde el momento mismo de su nacionalización.”¹⁸

Nuevamente, y con el fin de exponer su posicionamiento como parte de un sentir ciudadano, afirmaba que la ineficiencia de *Ferrocarriles Argentinos* había llegado a una situación que “ha venido pesando sobre el erario público durante demasiado tiempo... soportada por toda la comunidad, que debió sufrir el creciente deterioro de la calidad del servicio”.¹⁹ Bajo esta afirmación centrada en el carácter presupuestario, *La Capital*, ignoraba los beneficios que el servicio ferroviario le otorgaba a la población, tanto en su matriz económica productiva referente al transporte de carga y la conexión de las economías regionales, el carácter del ferrocarril como eje económico y social de las ciudades y pueblos desarrollados a partir de la actividad ferroviaria, y la capacidad del servicio en lo referente a la absorción de mano de obra. Así, desde las columnas del diario, la discusión sobre qué hacer con el servicio ferroviario se veía circunscripta a las cuestiones macroeconómicas fiscales, invisibilizando sus efectos a nivel territorial y socioeconómico.

Cuando se concretó el primer concurso de licitación – el corredor ferroviario Rosario-Bahía Blanca, el 5 de diciembre de 1990²⁰ – *La Capital* la celebró como el primer paso del proceso que prometía la eliminación del déficit en la empresa y la esperanza de modernización del servicio. El diario detallaba de forma incompleta las condiciones bajo las cuales el ramal era otorgado en concesión. En contraste con la poca importancia dada a los detalles de concesión, se ocupaba de señalar las “grandes” inversiones y los importantes ingresos que esta operación le otorgaba al erario público:

¹⁴ *La Capital*, columna editorial: “La reforma del Estado”, Rosario, 3 de agosto de 1989.

¹⁵ En su Tesis Doctoral, Aruguete realiza un análisis de la cobertura mediática y el encuadre noticioso de la privatización de ENTel en cinco diarios de alcance nacional *Clarín*, *La Nación*, *Ámbito Financiero*, *Crónica* y *Página/12*.

¹⁶ Decreto 666/89. Intervención de Ferrocarriles Argentinos para el cumplimiento del plan de coyuntura. 6 de septiembre de 1989.

¹⁷ *La Capital*, columna editorial: “Recortes”, Rosario, 8 de septiembre de 1989.

¹⁸ *La Capital*, columna editorial: “Privatización ferroviaria”, Rosario, 17 de septiembre de 1989.

¹⁹ *La Capital*, columna editorial: “Privatización ferroviaria”, Rosario, 17 de septiembre de 1989.

²⁰ Al momento de la adjudicación este corredor estaba orientado principalmente al transporte de granos, era uno de los más extensos al constituirse por una longitud de 5.287 kilómetros de vías que atravesaban el corazón de la pampa húmeda y conectaba las provincias de Santa Fe, Córdoba, La Pampa y Buenos Aires. El grupo empresario que obtuvo la adjudicación del ramal estaba compuesto por Techint, IOWA, Interstate Railroad, Gesiemes, Chase Manhattan Investments, Eaca, Riobank, Comercial del Plata y Union Pacific.

Fernando Javier Guida Bria

El futuro concesionario ha comprometido una inversión de 490 millones de dólares, en tanto los ingresos para el Estado serán de unos 110 millones de dólares en concepto de canon, alquiler y peaje estimado; lo que permitirá reducir en una suma equivalente el déficit anual del sistema.²¹

En el editorial del 12 de diciembre de 1990 se celebraba la concesión del ramal Rosario-Bahía Blanca: “se pone en marcha una nueva y positiva etapa en la privatización de los servicios de Ferrocarriles Argentinos” y criticaba nuevamente la mala administración del servicio durante la gestión estatal, “que durante décadas ha ocasionado al Estado enormes déficits debido a falencias operativas.” La adjudicación no solo se recibía con los brazos abiertos por posibilitar la reducción del gasto fiscal, sino también por las promesas de inversiones que “permitirán optimizar el servicio en este tramo de vital importancia por la potencialidad económica de la extensa región a la que habrá de servir.” El posicionamiento del periódico era claro y contundente, y concluía:

No solo contribuirá a la reducción del crónico déficit de la empresa, sino que además permitirá la modernización, mediante las inversiones que el Estado no puede realizar, de un servicio que no debe perder vigencia, pero que en el país estaba totalmente desamparado y abandonado a su propia suerte.²²

En esta nota editorial podemos identificar la condensación de varias ideas que ya venimos mencionando en apartados precedentes: el problema del déficit, la incapacidad del Estado para mantener un servicio de calidad y la cuestión en torno al cambio de etapa. Esta última aparece nuevamente como un suceso globalizado en el que la única opción que tiene el país es el deber de ingresar a esa trama mundial moderna para abandonar el “atraso.”

En el discurso de *La Capital* sobre el sistema ferroviario se reprodujeron las tradicionales caracterizaciones que buscaban justificar su racionalización en las décadas precedentes. La cuestión deficitaria, la calidad del servicio, la incapacidad del Estado para su gestión, la irregular puntualidad en los horarios, la ausencia de controles en el pago de los boletos, y el deterioro y falta de renovación de su infraestructura y tecnología. Según la opinión de los editores del periódico, vender, alquilar u otorgar en concesión se presentaban como las únicas soluciones frente al “estado calamitoso” dejado por la gestión estatal, y celebraba la iniciativa gubernamental como “una nueva etapa para uno de los servicios esenciales de la Nación.”²³

El diario La Capital frente a las huelgas ferroviarias

El apoyo del diario a los planes del gobierno nacional se reconoce también en el ataque a los sectores que se oponían a las medidas de ajuste. Desde los primeros momentos, el periódico supo reconocer que el camino abierto por la nueva gestión “no estaría exento de dificultades... dado que el poder sindical se opone a las privatizaciones”, y recomendaba al gobierno nacional “ejercitar su articulado con ponderable decisión, no cediendo a la resistencia, que, seguramente, interpondrán sectores privilegiados.”²⁴ Consecuentemente instaba a los sindicatos a ejercer un cierto grado de responsabilidad y señalaba la “necesidad impostergable de que se ubiquen adecuadamente frente a la penosa realidad de un país empobrecido... con el lastre de empresas estatales altamente ineficientes.”²⁵

En sus páginas afirmaba que el país se encontraba en un momento bisagra. Se había desatado una de las mayores crisis económicas de su historia, y, aun así, era un momento de oportunidad para la apertura hacia una “nueva etapa de prosperidad.”

Uno de los instrumentos gracias a los que el diario pudo justificar su crítica negativa hacia la lucha social, fue la sanción del decreto 2184/90, que tenía por objetivo reglamentar el derecho a huelga. Este decreto aplicaba la categoría de “servicio esencial” a los sectores “cuya interrupción

²¹ *La Capital*, “Adjudicaron el ramal Rosario-Bahía Blanca”, Rosario, 6 de diciembre de 1990.

²² *La Capital*, columna editorial: “El ramal Rosario-Bahía Blanca”, Rosario, 12 de diciembre de 1990.

²³ *La Capital*, columna editorial: “Privatización ferroviaria”, Rosario, 17 de septiembre de 1989.

²⁴ *La Capital*, columna editorial: “La reestructuración del Estado”, Rosario, 23 de agosto de 1989.

²⁵ *La Capital*, columna editorial: “Sindicalismo y realidad”, Rosario, 9 de noviembre de 1989.

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”

total o parcial pueda poner en peligro la vida, la salud, la libertad o la seguridad de las personas,”²⁶ —el transporte era considerado uno de ellos—. Además, estipulaba que las huelgas debían ser anunciadas con anticipación y convenir “las modalidades de prestación de servicios mínimos que deberán mantenerse mientras dure el conflicto.”²⁷ Esta normativa amenazaba con la suspensión de salarios, despidos o la quita de personería gremial al sindicato. *La Capital* reiteró continuamente en las noticias la ilegalidad de las medidas de fuerza por no suscribir al decreto de reglamentación de huelgas, no acatar la conciliación obligatoria y expresarse al margen de las dirigencias sindicales.

Durante el período 1989-1991 se llevaron a cabo huelgas impulsadas por las conducciones sindicales nacionales. Pero bajo la amenaza de la pérdida de la personería gremial y la conciliación obligatoria no duraron más que unos pocos días y no contaban con la fuerza necesaria para revertir el proceso llevado a cabo por el gobierno nacional. Gordillo (2004) ha señalado la postura de las dirigencias frente al gobierno. Según la autora, el período de lucha entre 1989-1991 estuvo marcado por la incapacidad en la instauración de las demandas en el espacio público debido al “margen de espera y tolerancia otorgado al gobierno” (p. 91).

La huelga ferroviaria de febrero-marzo de 1991 no fue la primera durante el gobierno de Menem, pero sí fue la primera impulsada por dirigentes y trabajadores de las seccionales sin contar con el aval de las conducciones nacionales de los distintos gremios ferroviarios —La Fraternidad, La Unión Ferroviaria y la Asociación de Señaleros—. El 5 de febrero estalló una huelga espontánea, impulsada por 15 seccionales de La Fraternidad, en demanda por el deterioro de sus salarios. Las conducciones nacionales intentaron contener el movimiento convocando a una huelga para el 18 de febrero. Sin embargo, el despido de 30 trabajadores que habían adherido a la huelga impulsó a los movimientos de base a construir un programa de resistencia propio. Llamaron a una huelga por tiempo indeterminado a partir del 13 de febrero, ahora, en reclamo por la recomposición salarial, pero también por la reincorporación de los compañeros despedidos. En un primer momento, eran 18 seccionales fraternales (Kilómetro Uno, Temperley, Tolosa, Olavarría, Remedios de Escalada, San Martín, José León Suárez, Caballito, Castelar, Haedo, Luján, Mecha, Lincoln, Pehuajó, Darragueira, Gral. Pico, Trenque Lauquen y Realicó), que en crítica a la dirigencia nacional llamaban al paro y convocaban al resto de las seccionales del país y a todos los trabajadores ferroviarios a incorporarse a la lucha.

Ante un nuevo ciclo de lucha obrera, la sentencia del diario *La Capital* fue rotunda:

Como si los argentinos no tuviéramos ya muchos motivos de preocupación, ni soportáramos suficientes fastidios y frustraciones, una nueva y sorpresiva huelga dispuesta por dirigentes señaleros y maquinistas de seccionales opositoras a las conducciones nacionales de sus gremios provocó la paralización total de las líneas Roca y Sarmiento.²⁸

Aquí se presenta uno de los rasgos esenciales utilizados por la redacción para denunciar la huelga: su carácter inorgánico. Mientras las dirigencias sindicales nacionales se mantenían al margen e intentaban entablar negociaciones con el gobierno nacional, fueron las seccionales locales las que llevaron a cabo la huelga en febrero y marzo de 1991. Estas fueron llamadas “rebeldes” por el discurso oficial, lo cual fue replicado en el diario *La Capital*. La mención continua de que “los gremios involucrados en las huelgas de las seccionales rebeldes reiteraron que los paros no responden a una decisión orgánica”²⁹ buscaba instalar la interpretación de que eran unos pocos trabajadores los que atentaban contra el funcionamiento normal del servicio.

La columna editorial del 8 de febrero de 1991 concentraba los aspectos centrales de la narrativa anti huelga que se expuso durante el mes y medio siguiente. Estos son: el carácter ilegal de la huelga en relación al decreto 2184/90; la actitud “rebelde” de las seccionales frente a la dirigencia nacional; y el atentado contra los usuarios y trabajadores que dependían del funcionamiento del servicio:

²⁶ Decreto 2184/90. Procedimientos para prevenir o encauzar los conflictos de trabajo. 19 de octubre de 1990. Art. 1.

²⁷ Decreto 2184/90. Procedimientos para prevenir o encauzar los conflictos de trabajo. 19 de octubre de 1990. Art. 5.

²⁸ *La Capital*, columna editorial: “Otro paro”, Rosario, 8 de febrero de 1991.

²⁹ *La Capital*, “Se extiende el paro ferroviario”, Rosario, 14 de febrero de 1991.

Numerosos contingentes turísticos quedaron inmovilizados en Mar del Plata... hay motivos para afirmar que mucho más grave fue la multitud de perjuicios que debieron sufrir miles de trabajadores, que fueron obligados por la decisión unilateral de algunos dirigentes gremiales a una privación inadmisibles en un servicio esencial.³⁰

La cobertura del periódico sobre el paro ferroviario fue exhaustiva y ocupó un lugar destacado en sus páginas durante todo el proceso. Poco a poco, seccionales del resto del país se plegaron a la medida de fuerza. El 17 de febrero, *La Capital* anunciaba la suspensión del servicio casi en su totalidad: 5 de las 6 líneas paradas, excepto la Belgrano.³¹ Inició así, un proceso de lucha y tensiones con el gobierno nacional que duró 45 días.

Con respecto a la exposición mediática de la huelga ferroviaria, Corsi (2021) ha identificado en algunos diarios de tirada nacional (*Clarín* y *La Nación*) que a la hora de relatar los sucesos construyeron un discurso que situaba a los pasajeros como rehenes de la huelga, “a través de la difusión de una imagen que asociaba al trabajador ferroviario a la vagancia y funcional a un sistema deficitario para la Nación (p. 371).

En el caso de *La Capital*, con el objetivo de instalar que el paro funcionaba en perjuicio de los usuarios, las notas iban acompañadas de fotografías de las estaciones abandonadas o incluso con fotos de usuarios varados a la espera de la reactivación del servicio. Algunos epígrafes graficaban la situación: “Un anciano, solo en un andén de la línea Mitre, espera vanamente la salida a su destino,”³² “Largas colas para esperar el colectivo, debido al paro ferroviario,”³³ “Un niño con un bolso espera poder llegar a su casa,”³⁴ “Una familia duerme y espera en el hall central de la estación del Ferrocarril Roca en Capital Federal,”³⁵ “Un grupo de turistas espera para partir de vacaciones sin tener en cuenta la huelga de los ferroviarios.”³⁶ (Ver Anexo).

En sintonía con la empatía hacia los usuarios y el carácter heroico del gobierno, el diario levantaba noticias referentes al “rescate” de turistas varados tanto mediante un puente aéreo habilitado por aviones militares, como por la acción de trabajadores que no adherían a la huelga. “El enemigo eran los trabajadores ferroviarios en huelga, el héroe de la hipotética película, personal jerárquico que no adhería a las medidas de fuerza... que se trenzaron a golpes de puño con los huelguistas” y se enfrentaron a los peligros de “explosiones y ataques”, comentaban en relación al “rescate” de 700 pasajeros varados en Mar del Plata.³⁷

Finalmente, en el seguimiento que realizó el diario durante el desarrollo de la huelga se pudo reconocer su intención de exponer el debilitamiento de la huelga frente a la dureza de las medidas del gobierno para desarticular el plan de lucha: la clausura de las negociaciones por negarse a tratar con las seccionales “rebeldes”, los despidos masivos y cesantías, las amenazas del cierre de ramales y la militarización el sector ferroviario.

La cobertura cerró con una nota donde se catalizaban los aspectos centrales mencionados. Establecía un balance sobre el devenir del proceso e instalaba que el mismo había llegado a su fin debido a que los huelguistas se encontraban “Acorralados por la intransigencia gubernamental, la desertión de varias seccionales y el desgaste de la más extensa huelga en la historia del movimiento ferroviario”³⁸. Además, volvía a destacar el carácter inorgánico que le valió la debilidad en las negociaciones: “se desarrolló huérfano de estructuras sindicales que pudieran sustentarlo... quedando reducida a una coordinadora de seccionales que tampoco logró hacer pie como expresión de una corriente sindical alternativa”.³⁹ Así, no solo deslegitimaba la huelga, sino que buscaba exponer en el imaginario público su incapacidad de imponer sus condiciones.

³⁰ *La Capital*, columna editorial: “Otro paro”, Rosario, 8 de febrero de 1991.

³¹ *La Capital*, “FF.CC envió nuevos telegramas”, Rosario, 17 de febrero de 1991.

³² *La Capital*, “Se extiende el paro ferroviario”, Rosario, 14 de febrero de 1991.

³³ *La Capital*, “Otros cien despidos en Ferrocarriles”, Rosario, 15 de febrero de 1991.

³⁴ *La Capital*, “Se agrava aún más el conflicto en Ferrocarriles”, 17 de febrero de 1991.

³⁵ *La Capital*, “Intransigencia de los huelguistas y del gobierno en el paro ferroviario”, 18 de febrero de 1991.

³⁶ *La Capital*, “Frustrado acuerdo con los ferroviarios”, Rosario, 21 de febrero de 1991.

³⁷ *La Capital*, “El tren del fin del mundo”, Rosario, 21 de febrero de 1991.

³⁸ *La Capital*, “Acorralados por el gobierno y el desgaste”, Rosario, 28 de marzo de 1991.

³⁹ *La Capital*, “Acorralados por el gobierno y el desgaste”, Rosario, 28 de marzo de 1991.

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”

La aceleración de la privatización y el debilitamiento del movimiento obrero ferroviario

Finalizada la huelga en marzo de 1991, el diario publicó una serie de notas que señalaban la multiplicidad de falencias del servicio ferroviario. Consideraba que el mismo, a la espera todavía de su privatización total, contaba con una serie de problemas estructurales que acarrearía perjuicios a la comunidad.

El ferrocarril no cumple ni medianamente con su cometido esencial, pues no hay máquinas ni vagones en condiciones, los ramales son obsoletos, las estaciones están en pésimo estado, no se cumplen las frecuencias estipuladas.⁴⁰

En este período, el gobierno nacional les imprimió un impulso acelerador a las negociaciones para concretar las adjudicaciones de ramales. La aceleración del vaciamiento y transferencia del servicio ferroviario se vio acompañada por un endurecimiento de la crítica en *La Capital* hacia el estado de un servicio que “no responde a las actuales exigencias del transporte de cargas o de pasajeros”. La urgencia por la llegada de inversiones se hizo patente en un problema que hasta el momento no había aparecido en las páginas de *La Capital*: la seguridad, en dos sentidos, delictiva y vial. Por un lado, señalaba que “en algunos servicios, viajar implica una gravísima amenaza... pasajeros han sido asaltados y golpeados, o han sido arrojados fuera de los coches por bandas criminales,” y por otro:

Los pasos a nivel en todas las latitudes de Argentina siguen careciendo de barreras automáticas – o al menos accionadas manualmente –, por lo que estos obligados lugares de paso se han convertido en verdaderas trampas mortales... han convertido estos cruces en el lugar más frecuente de los accidentes de tránsito.⁴¹

En los meses siguientes se expusieron titulares como: “Preocupa la seguridad en el transporte ferroviario,”⁴² “Menem pide erradicar la violencia en los trenes,”⁴³ “Pánico en Retiro. Un tren sin control ingresó a la estación. Un muerto,”⁴⁴ “Seguridad en los ferrocarriles,”⁴⁵ “Cruces de ferrocarriles intransitables.”⁴⁶ Si bien, estas noticias correspondían a sucesos del área metropolitana el diario los tomaba como una condición general del estado de los ferrocarriles, y en ocasión del accidente de Retiro publicaba una nueva nota editorial en desprecio del estado del servicio ferroviario.

La columna editorial partía del problema de los robos y atentados permanentes a la propiedad ferroviaria, el hurto de cables y partes de vagones, que dejaban “fuera de servicio a numerosos coches y creaban serios inconvenientes en ramales completos.” Los redactores encontraban en el propio personal de la empresa a los culpables de los robos debido a que esos ilícitos sólo podrían concretarse “al amparo de la desidia y la falta de control de los responsables de velar por el patrimonio de la empresa”, y sentenciaba finalmente: “seguramente esto no ocurrirá cuando los ramales sean privatizados.” El diario se refería a estos problemas como uno más que se le agregaba a la propia ineficiencia del servicio cuya infraestructura se encontraba deteriorada a tal punto que perdía su función social:

Hay trenes que desarrollan largos recorridos y sus maquinistas no saben si la locomotora podrá llegar a destino. De los baños sin agua y la falta de higiene, mejor no hablar. A ello se le agrega el estado de deterioro del material que provoca accidentes tan graves como el de Retiro.⁴⁷

Con la profundización de las medidas de reestructuración del servicio, la aceleración de los acuerdos de transferencia de ramales y el apoyo de los medios de comunicación en la concreción de las privatizaciones, hacia 1992 encontramos un movimiento obrero ferroviario debilitado, fragmentado por las dirigencias sindicales

⁴⁰ *La Capital*, columna editorial: “Pasos a nivel sin barrera”, Rosario, 3 de abril de 1991.

⁴¹ *La Capital*, columna editorial: “Pasos a nivel sin barrera”, Rosario, 3 de abril de 1991.

⁴² *La Capital*, Rosario, 16 de julio de 1991.

⁴³ *La Capital*, Rosario, 23 de julio de 1991.

⁴⁴ *La Capital*, Rosario, 7 de septiembre de 1991.

⁴⁵ *La Capital*, Rosario, 28 de febrero de 1992.

⁴⁶ *La Capital*, Rosario, 4 de marzo de 1992.

⁴⁷ *La Capital*, columna editorial: “Robos en los ferrocarriles”, Rosario, 7 de septiembre de 1991.

y reducido por los despidos, las jubilaciones anticipadas, los retiros voluntarios y los traspasos a otras oficinas gubernamentales. La empresa *Ferrocarriles Argentinos* sufrió un recorte abismal de su personal. En tan solo un año la empresa pasó de tener 96.000 empleados a 85.000, y entre 1991 y 1992 se llevó a cabo la cesantía de 27.500 empleados más, bajo el acuerdo con el Banco Mundial de la reducción de su personal hacia 40.000 empleados en 1993 (Gordillo, 2004).

La transferencia de la línea Mitre es indicativa del momento delicado que estaba atravesando el sector ferroviario. Tras su adjudicación al grupo Sociedad Comercial del Plata, el gobierno declaraba que los restantes 9.123 kilómetros de vías férreas del país serían transferidos a las provincias o clausurados. *La Capital* destacaba los montos de inversiones cuando se anunciaban las adjudicaciones, pero también mencionaba la cantidad de trabajadores que serían cesanteados: “NCA comprometió una inversión de 410 millones de dólares y el pago de un canon mensual de 273.000 dólares. El traspaso a manos privadas significará el pase a retiro de 4.200 trabajadores del total de 6.000.”⁴⁸

A partir de este momento, podemos identificar algunos reposicionamientos de la línea editorial de *La Capital* con respecto al gobierno: la preocupación por el creciente desempleo y el cuestionamiento a la forma en que las privatizaciones se venían llevando a cabo. Sin embargo, esta posición crítica que emergía contra el gobierno no fue un obstáculo para despojar de validez la huelga ferroviaria que se desataría unas semanas más tarde.

El 6 de marzo de 1992, La Fraternidad llamó a un paro de 24 horas para el 13 de marzo, mientras que cinco seccionales “rebeldes” (Kilómetro Uno, Kilómetro Cinco, Remedios de Escalada, Temperley y Tolosa) convocaron a un paro para el 9 de marzo.⁴⁹ Este último fue declarado ilegal por el Ministerio de Trabajo e inorgánico por la conducción nacional de La Fraternidad. Las seccionales “rebeldes” definieron por asamblea levantar su medida y adhirieron a la propuesta de La Fraternidad para llevar a cabo una medida de fuerza en conjunto.⁵⁰ Desde las columnas del diario se hacía hincapié en que las cinco seccionales “rebeldes” que ahora decidían plegarse a la medida de la dirigencia nacional, eran las mismas que el año anterior habían impulsado la huelga de 45 días. Debido a la presión del gobierno nacional y el llamado a conciliación obligatoria, La Fraternidad, dio marcha atrás con la medida de fuerza. Ante esta situación, las seccionales “rebeldes” llevaron a cabo la medida de fuerza de forma espontánea el 12 de marzo.

La Capital en ningún momento se interesó por indagar en los reclamos de los trabajadores ferroviarios, sino que centró su atención en los usuarios para deslegitimar la huelga. Según la nota que tituló “A pie y golpeados frente a los andenes”, el carácter sorpresivo de la suspensión del servicio en Constitución (Kilómetro Uno) generó malestar en los usuarios, situación que terminó en disturbios y con un escenario represivo:

La multitud entró al despacho del personal ferroviario y comenzó a romper cristales y destruir todo lo que encontró a su paso... dio pie a la policía ferroviaria a reprimir... Mientras la policía reprimía con golpes de bastón y culatazos de Itakas, por los parlantes de la terminal ferroviaria se anunciaba que el servicio de trenes quedaba interrumpido hasta nuevo aviso.⁵¹

Durante la cobertura de este proceso, el diario reproducía la versión del gobierno nacional, que denunciaba la actividad de “grupos de izquierda” dentro del sector obrero ferroviario, y la de la dirigencia sindical, que señalaba la actividad de infiltrados que incitaban a la violencia dentro de las seccionales.

Si bien el periódico recogía en algunas de sus notas los testimonios de integrantes de las seccionales en lucha, estas no ocupaban los lugares destacados de sus páginas, eran de corto desarrollo, y sus titulares y ubicación poco notorios. La impresión de los sucesos que otorgaba el diario era la del gobierno y la de las conducciones sindicales. Esta era expuesta en sus primeras

⁴⁸ *La Capital*, “Fue preadjudicada la línea Mitre”, Rosario, 15 de enero de 1992.

⁴⁹ *La Capital*, “Anuncian un paro nacional de trenes”, Rosario, 7 de marzo de 1992.

⁵⁰ *La Capital*, “Ratifican paro ferroviario”, Rosario, 10 de marzo de 1992.

⁵¹ *La Capital*, “A pie y golpeados frente a los andenes”, Rosario, 13 de marzo de 1992.

planas y en notas de amplio desarrollo en las páginas principales del diario, donde se hacía hincapié en el activismo de izquierda y el despido de huelguistas. La huelga siguió su curso. Los trabajadores reclamaban la reincorporación de los empleados despedidos, mientras que el gobierno nacional insistía en la declaración de la ilegalidad de la huelga y continuaba con los telegramas de despidos hacia sus adherentes.

El paro ferroviario de 1992 no tuvo la fuerza y el alcance que supo ostentar la huelga de 1991. En la huelga de 1992, solamente llegó a suspenderse el funcionamiento de la línea Roca, y parcialmente, las líneas San Martín y Sarmiento. Estas medidas de fuerza se circunscribieron al ámbito metropolitano de la ciudad de Buenos Aires y no tuvieron el mismo impacto en las seccionales del resto del país. *La Capital* expuso el carácter aislado y minoritario de quienes llevaron adelante la huelga: “Las 5 seccionales rebeldes del Roca quedaron ayer virtualmente aisladas cuando el titular de La Fraternidad, desautorizó a los trabajadores en conflicto.”⁵² El diario replicó las mismas estrategias expresadas en 1991 contra la huelga: su carácter ilegal e inorgánico, reproducía las imágenes de los usuarios afectados por la paralización del servicio, y mostraba el carácter intransigente del gobierno que amenazaba con despidos y la clausura de ramales.

Los límites hacia dentro del movimiento ferroviario fueron exhibidos en algunas notas, sobre todo cuando se reactivaron algunos servicios como resultado de las negociaciones entre el gobierno y los sindicatos.⁵³ La división y el debilitamiento eran visibles en las páginas de *La Capital* bajo titulares como: “Ferroviarios siguen de paro, pero algunos trenes ya funcionan,”⁵⁴ “Con pocos trenes, el ferrocarril Roca llega ahora algo más lejos,”⁵⁵ “El Roca puso en marcha el primer tren de larga distancia.”⁵⁶

Luego de un mes de iniciada la huelga, el desgaste se hacía cada vez más presente en las columnas del diario. Para el 14 de abril, cuando las seccionales decidieron suspender temporalmente el paro para entablar negociaciones con el gobierno, el diario *La Capital* anunciaba erróneamente el fin de la huelga: “El poder de los maquinistas rebeldes, quienes efectuaban el paro desde hace un mes al margen de la conducción nacional de La Fraternidad, fue mermando con el correr de los días ante la intransigencia del gobierno.”⁵⁷

Si bien la huelga fue reiniciada, el diario señalaba dualmente el carácter inflexible del gobierno y el agotamiento de la medida de fuerza: “El paro ferroviario tuvo una deserción,”⁵⁸ “La huelga ferroviaria comenzó a mostrar signos de debilitamiento.”⁵⁹ A diferencia de la cobertura de la huelga de 1991, en 1992 no hubo nota o balance sobre el fin de la huelga, simplemente la noticia se disolvió con el debilitamiento de la medida de fuerza.

A pesar de que en la construcción noticiosa del periódico sobre la huelga del 1992 podemos encontrar los mismos recursos discursivos que caracterizaron a la de 1991, en este caso la línea editorial no se preocupó por exponer un posicionamiento explícito en carácter de denuncia a la huelga a través de sus columnas editoriales. Consideramos que el abordaje de ambos sucesos de manera diferenciada, tiene que ver con las características que revistieron las huelgas en dos momentos distintos.

En 1991 el movimiento ferroviario estaba más articulado, los ramales apenas estaban comenzando a adjudicarse, los despidos todavía no eran suficientes como para debilitar la lucha del sector. Ante la fuerza de la huelga ferroviaria de 1991 y el ansia de reformas estructurales el diario elaboró un ataque argumentativo desde su columna editorial. Mientras que para 1992, con el movimiento ferroviario debilitado, la lucha circunscripta al ámbito de Buenos Aires y las privatizaciones en marcha, tal operación ya no era necesaria y bastaba con su exposición mediante su encuadre noticioso.

⁵² *La Capital*, “Las amenazas no mueven los trenes”, Rosario, 17 de marzo de 1992.

⁵³ *La Capital*, “Funciona el servicio de cargas del Roca”, Rosario, 25 de marzo de 1992.

⁵⁴ *La Capital*, Rosario, 27 de marzo de 1992.

⁵⁵ *La Capital*, Rosario, 31 de marzo de 1992.

⁵⁶ *La Capital*, Rosario, 3 de abril de 1992.

⁵⁷ *La Capital*, “Después de un mes, fue levantado el paro ferroviario”, Rosario, 14 de abril de 1992.

⁵⁸ *La Capital*, Rosario, 18 de abril de 1992.

⁵⁹ *La Capital*, Rosario, 19 de abril de 1992.

Consideraciones finales

Bajo la consigna de que era necesario hacer todo lo posible para culminar de una vez por todas con la “crisis terminal” que estaba atravesando el país, el gobierno de Carlos Menem propuso un amplio programa de reformas. Rápidamente, la crisis fue atribuida al excesivo estatismo y a la ineficiencia del Estado. El discurso oficial apuntaba que la única forma de ponerle fin a la crisis era mediante la transformación del rol del Estado, promoviendo su retiro de las actividades económicas y el ajuste del gasto público.

Los medios de comunicación llevaron a cabo una amplia cobertura de las transformaciones que proponía el Justicialismo para “salir del atraso.” La instantánea aprobación de la Ley de Reforma del Estado, dotaba al gobierno de las herramientas legales para llevar a cabo el plan de reestructuración y el aval mediático le proveía los apoyos necesarios para la construcción del consenso en torno a las reformas.

Así, en este artículo identificamos el rol que jugaron los medios de comunicación en la legitimación del plan de privatizaciones. Tomamos el servicio ferroviario y la agencia del diario *La Capital* como estudio de caso. Caracterizamos los discursos y estrategias de comunicación del diario que validaron uno de los aspectos más sobresalientes del programa menemista.

La privatización de Ferrocarriles Argentinos no fue la primera en llevarse a cabo. Antes sucedieron las privatizaciones de los Canales de Televisión 11 y 13, ENTel y Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, el caso ferroviario fue el primero sobre el cual el diario se ocupó y presentó un posicionamiento claro. *La Capital* entendió el proyecto de privatización de Ferrocarriles Argentinos como “una nueva etapa” para el funcionamiento del servicio. A partir de su estrategia discursiva el diario buscó instalar la idea de que las privatizaciones ferroviarias ofrecían una salida exitosa no solo a los problemas particulares del servicio sino también a la “vetusta” matriz económica-estatal argentina.

La postura desplegada por *La Capital* se compuso de elementos típicos del discurso neoliberal, como lo es su concepción del “cambio”: positivo, necesario e inevitable. La adopción de las reformas estructurales se presentaba como un momento de oportunidad y al mismo tiempo como un proceso globalizado expuesto como única vía para alcanzar la modernización. El recurso permanente del “cambio de época” promovía el abandono del viejo e ineficiente modelo por uno nuevo y moderno, a tono con las tendencias mundiales anti estatistas. Otro elemento legitimador de las reformas fue la oposición que planteaba en torno a la relación entre lo público y lo privado. Mientras el primero era caracterizado como naturalmente incapaz de gestionar empresas y obtener ganancia, el segundo se afirmaba como el paladín del crecimiento económico y la prosperidad. Una vez demostrado el apoyo de la línea editorial del diario al proyecto de reestructuración nos encontramos con que uno de los factores cruciales en la legitimación del retroceso del Estado en beneficio del sector privado fue la exposición del ineficiente estado de situación del servicio ferroviario.

En la narrativa periodística, pudimos reconocer que los elementos que acusaban el deterioro y la ineficiencia del servicio, eran resultado de un imaginario de larga duración sobre el ferrocarril, que partía desde los años 1960s. Se destacaba su carácter deficitario y la gestión ineficiente del Estado, que por su falta de inversiones implicaba problemas en su infraestructura, tecnología, funcionamiento, calidad del servicio y costos que pesaban sobre la comunidad. Más tarde, aparecieron los problemas vinculados al cumplimiento de los horarios, la falta de control en el cobro de los boletos y los problemas de seguridad “del” y “en el” servicio. El ferrocarril comenzó a ser visto como un transporte peligroso e inseguro debido a su estado de deterioro, por la negligencia y por los robos sistemáticos de partes de los vagones y coches. También era considerado un transporte peligroso por los “altos índices” de criminalidad y la falta de control y vigilancia.

La Capital se ocupó de la construcción de una narrativa histórica, en la que ubicaba el origen de la crisis argentina en las políticas estatistas surgidas en los años 1940s, y que hasta el presente eran la causa de la decadencia y el atraso del país. A su vez, reconstruyó la historia del servicio ferroviario, cuya actualidad en decadencia era vinculada con la ineficiente administración del Estado y la falta de inversiones. En la narrativa histórica propuesta por el diario, *Ferrocarriles Argentinos* es pasado y futuro. Pasado debido a su atraso tecnológico y funcional como servicio,

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”

vinculado a una matriz de gobierno intervencionista que lo hundió en la ineficiencia. Su malfuncionamiento quedaba enlazado a la “vetusta” estructura de funcionamiento del Estado. Al mismo tiempo es futuro, en dos condiciones: Por un lado, como ejemplo del fracaso del Estado en la gestión de servicios públicos expresaba una advertencia: su ineficiencia oficiaba de espejo de futuro de las demás empresas estatales si no se llevaban a cabo las reformas propuestas necesarias. Por el otro, reflejaba la oportunidad de cambio. En el discurso del diario, el capital privado era sinónimo de modernización y la posibilidad de ponerse a tono con las naciones avanzadas del mundo. El futuro del servicio ferroviario en manos del capital privado estaba intrínsecamente relacionado con el futuro del país, siempre y cuando se pudiera vencer a las tendencias que buscaban obstaculizar los cambios anunciados.

La estrategia legitimante no se circunscribió al apoyo explícito del programa privatizador y a la construcción de una imagen decadente del servicio ferroviario. Desde las columnas del diario se instaló la idea de la existencia de grupos “privilegiados” que se oponían a la privatización y al cambio, a los cuales se debía combatir. Así, las estrategias comunicacionales también estuvieron orientadas hacia la condena y cancelación de la lucha social.

Con respecto a su narrativa antihuelguística, fueron destacados sus aspectos esenciales: su carácter ilegal por no suscribir al decreto de reglamentación de huelgas; la actitud “rebelde” de las seccionales por mantener un funcionamiento inorgánico y autónomo con respecto a las dirigencias nacionales; y el atentado contra los usuarios que dependían del funcionamiento del servicio. Asimismo, instalaba el carácter “inflexible e intransigente” del gobierno en las negociaciones, lo que lo ayudaba a posicionarse en una situación de fortaleza frente a eventuales nuevas huelgas.

La periodización comprendida (1989-1992) ha sido orientada a ofrecer un marco explicativo para responder a la pregunta sobre el rol de los medios en la construcción del aval hacia el programa de privatizaciones. En este marco, *La Capital* se constituyó como un ferviente defensor del programa de privatizaciones en general, y de la privatización del servicio ferroviario en particular. No sólo las avaló y legitimó, sino que se erigió como pregonero del modelo que consideraba al capital privado como paladín del “progreso” y el desarrollo económico. El diario contribuyó a la creación de un imaginario sobre el ferrocarril que lo situaba en una posición de descrédito e imposibilidad de ser recuperado, a menos que sea el sector privado el que lleve a cabo esa tarea.

Bibliografía

- Agostini, L. (2021). La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961. *Secuencia*, 111. DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795>
- Agostini, L. y Brandolini, C. (2016). El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel.” Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Páginas*, 8(18), pp. 97-119. Recuperado de: <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>
- Anderson, P. (2003). Neoliberalismo: un balance provisorio en *La Trama del Neoliberalismo: mercado, crisis y exclusión social*. Buenos Aires: CLACSO. Recuperado de: <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20100609031734/4anderson.pdf>
- Aruguete, N. (2010). Los encuadres noticiosos en los medios argentinos. Un análisis de la privatización de ENTEL. *América Latina Hoy*, 54, pp. 113-137. Universidad de Salamanca. DOI: <https://doi.org/10.14201/alh.6958>
- Aruguete, N. (2015). Los medios y la privatización del ENTEL. El tratamiento noticioso del servicio telefónico argentino antes y después de su transferencia (agosto de 1990- enero de 1991). Tesis de doctorado. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Recuperado de: <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/94>
- Benedetti, A. (2002). Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998). *Realidad Económica*, IADC, 185, pp. 46-66. Recuperado de: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/117766>
- Bourdieu, P. (1995). La influencia del periodismo. *Causas y azares*, 2(10), pp. 55-64.
- Bourdieu, P. (1998). A reasoned utopia and economic fatalism. *New Left Review*, 227, pp. 25-30.
- Bourdieu, P. (1999). *Contrafuegos. Reflexiones para servir a la resistencia contra la invasión neoliberal*. Barcelona: Anagrama.
- Brandolini, C. (2016). Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993 en VEGA, Natalia y ALONSO, Luciano (comps.); *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes de la zona santafesina*. Santa Fe: María Muratore ediciones.
- Califano, B. (2011). Noticias sobre medios: la construcción periodística del diario Clarín de la privatización de los canales de televisión en 1989. *Razón y Palabra*, 74. Recuperado de: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/191459>

Fernando Javier Guida Bria

- Califano, B. (2012). El momento fundacional para sufrir privatización: Políticas de comunicación en la Argentina neoliberal. *Global Media Journal Mexico*, 9(18), pp. 52-70. Recuperado de: https://gmjmexico.uanl.mx/index.php/GMJ_EI/article/view/36
- Cena, J. C. (2008). *El ferrocarril*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.
- Cena, J. C. (2009). *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- Charles, N. Noé, J.J. y Valentini, F. (2009). Una ruptura de tradición. La Capital y el peronismo. Nora Lagos (1953-1955). [Seminario Regional]. Facultad de Humanidades y Artes. UNR. Biblioteca de Historia "Alberto J. Plá."
- Corsi, M. del R. (2021). Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989-1995). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 14(18), pp. 355-383. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8761248>
- Coscia, V. (2008). La privatización como salida a la crisis de fines de los 80. Un análisis desde las estrategias mediáticas. *Papeles de Trabajo*, 2(4). Recuperado de: <https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/papdetrab/article/view/155/137>
- Díaz, C. (2011). La Nación y Clarín frente a la violencia política en Borrelli, Marcelo y Saborido, Jorge (Coords). *Voces y silencios. La prensa argentina y la dictadura militar (1976-1980)*, pp. 153-180. Buenos Aires: Eudeba.
- Fair, H. (2014). Interpelaciones discursivas y estrategias enunciativas de Menem y Angeloz durante la campaña presidencial para las elecciones de 1989 en Argentina. *De signos y sentidos*, 15, pp. 71-95. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8061201>
- Fairclough, N. (2000). Representaciones del cambio en el discurso neoliberal. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 16. Recuperado de: <https://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/CRLA0000120013A>
- Felder, R. (2000). *La Privatización de los ferrocarriles en Argentina: el nuevo rol del estado*. [Tesis de Maestría]. Escuela de Estudios de Posgrado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires. Recuperado de: http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0059_FelderR.pdf
- Filiberti, B. (2007). Acerca de la prensa y la política en el espacio regional. El diario La Capital de Rosario en los años 30. *Historia Regional*, 20(25), pp. 117-132. Recuperado de: <https://www.historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/177/380>
- Gordillo, M. (2004). Reforma del Estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991. *Entrepasados*, 26, pp. 85-104. Recuperado de: <https://ahira.com.ar/ejemplares/entrepasados-no-26/>
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del Neoliberalismo*. Madrid: Akal.
- Hornos Paz, O. y Nacimovich, N. (1997). *LA NACIÓN. Manual de estilo y ética periodística*. Buenos Aires: Editora Espasa.
- López, M. y Waddell, J. (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.
- Luciani, L. (2007). Entre el consenso, la censura y el silencio. La prensa gráfica de Rosario durante la última dictadura 1976-1981. [Tesis de Licenciatura]. Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario.
- Mainini, M. (2019). El discurso del diario *La Nación* frente al proceso de privatizaciones en la primera presidencia de Carlos Menem (1989-1995). [Tesis de Licenciatura]. Facultad de Periodismo y Comunicación Social. Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de: <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/142690>
- Müller, A. (2018). *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Buenos Aires: Biblos.
- Muñoz, C. (2007). Encuadres noticiosos e inmigración: del análisis de los contenidos al estudio de los efectos mediáticos. [Tesis Doctoral]. Universidad de Salamanca. DOI: [10.13140/RG.2.1.2707.1848](https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2707.1848)
- Nunes, I. (2018). La transformación de los negocios ferroviarios en Argentina y Brasil entre las décadas de 1940 y 1990. En Gómez, T. y Olivares, J. (Comps.), *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Eudeba.
- Sagastume, A. (2023). *Del vapor al diesel. Memorias de ferroviario de Junín (1948-1973)*, Buenos Aires: Teseo. Recuperado de: <https://www.teseopress.com/delvaporaldiesel/>
- Sosa Martos, A. (2014). Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Taff Viejo (Tucumán - Argentina). *Historia Oral*, 1(17), pp. 193-218. Recuperado de: <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/305/pdf>
- Smerling, T. (2013). Un estudio comparativo entre medios de comunicación regionales: La prensa tradicional y los portales de Internet en ciudades del Interior de la Argentina. *I Congreso Nacional de Comunicación y Sociedad Digital*. Universidad Internacional de La Rioja. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=518329>
- Solanas, F. (Dir.) (2008). *La próxima estación* [Documental]. INCAA, Cinesur S.A.
- Wainer, A. y Schorr, M. (2022). La desindustrialización argentina en el largo ciclo neoliberal (1976-2001): una aproximación a la trayectoria de las clases y fracciones de clase. *América Latina en la Historia Económica*, 29(1), 1-22. Recuperado de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532022000200005

Anexo

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”



La Capital, Rosario, 14 de febrero de 1991.



La Capital, Rosario, 15 de febrero de 1991.



La Capital, Rosario, 16 de febrero de 1991.



Radiofoto de Noticias Argentinas captada en LA CAPITAL
Un niño con un bolso espera poder regresar a su hogar

La Capital, Rosario, 17 de febrero de 1991.



(Foto de Reuter, vía satélite, captada en LA CAPITAL)
Una familia duerme y espera en el hall central de la estación del Ferrocarril Roca en Capital Federal

La Capital, Rosario, 18 de febrero de 1991.



(Foto de Reuter, vía satélite, captada en LA CAPITAL)
Un grupo de turistas espera para partir de vacaciones sin tener en cuenta la huelga de los ferroviarios

La Capital, Rosario, 21 de febrero de 1991.

“El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”



La Capital, Rosario, 15 de marzo de 1991.



La Capital, Rosario, 13 de marzo de 1992.



La Capital, Rosario, 13 de marzo de 1992.



(Radiofoto de DyN captada en LA CAPITAL)

Las esperas de los trenes de la línea Roca fueron vanas y bien merecieron una siesta

La Capital, Rosario, 17 de marzo de 1992.

Recibido: 23/11/2024
Evaluado: 23/12/2024
Versión Final: 23/01/2025