

Grupo 3: Calidad del trabajo y del empleo y formas de inserción laboral

Cuando los ferroviarios perdieron el tren. Estudio comparativo de los efectos socio-laborales del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en dos regiones de Jujuy

Liliana Bergesio

UNIC (FHyCS-UNJu); Proyecto PIP CONICET; E-mail: dlmontial@arnet.com.ar;

Dirección postal: Venezuela 555, Barrio Mariano Moreno, CP 4600, San Salvador de Jujuy

Laura Golovanevsky

CONICET y Facultad de Ciencias Económicas (UNJu) - IELDE (UNSa); E-mail:

lauragolo@arnet.com.ar; Dirección postal: Alsina 356, CP 4500, San Pedro de Jujuy

Introducción

“Mi abuelo, mi padre y yo fuimos ferroviarios [...] ¿Qué es lo que hace un ferroviario cuando le quitan el tren?”¹

En Argentina, cuando alguien deja pasar una buena oportunidad, solemos decir que “ha perdido el tren”. En este país el tren, circulando por gran parte de su territorio, transportando personas y cargas, fue por mucho tiempo sinónimo (al menos en los discursos) de desarrollo y progreso económico potencial. En el caso específico de la provincia de Jujuy (en el extremo noroeste de la república) la llegada del ferrocarril en 1890 representó la concreción del anhelo de conectar este alejado territorio con el puerto de Buenos Aires, lo cual generaba múltiples posibilidades socio-económicas. Este también fue el principio que marcó la construcción de dos ramales que surcaban la provincia de sur a norte, uno con orientación hacia el este azucarero (tierras bajas) y el otro hacia el oeste, poblado por pequeños productores agrícola-ganaderos (tierras altas).

El ferrocarril en Argentina pasó por momentos de altas y bajas a lo largo de más de un siglo de historia. En el caso de las tierras bajas de Jujuy, en la década de 1960 se comienza a discontinuar el servicio, y si bien se mantiene hasta la actualidad para el transporte de cargas, presenta un alto grado de irregularidad e ineficiencia. Pero en el caso de las tierras altas jujeñas (como en muchos otros puntos del país) la situación fue más extrema y, a inicios de la década de 1990, al no poderse privatizar, se interrumpió el servicio, mientras las instalaciones de Ferrocarriles Argentinos (FA) fueron desmanteladas. Allí los jujeños “perdieron el tren” (o

¹ Fragmento de “Ferroviario”. Música: Jairo. Letra: Daniel Salzano.

se lo arrebataron) y con ello muchos de sus trabajadores, antes fuertemente protegidos, quedaron sin el apoyo de sus antiguos, estables y sólidos beneficios.

Muchas veces se ha afirmado que las reformas de la década de 1990 en Argentina dieron lugar a una reestructuración productiva de la economía con un fuerte impacto sobre el mercado de trabajo. La privatización o cierre de empresas públicas afectó a grandes grupos de trabajadores, los que hasta ese momento habían gozado de estabilidad laboral y favorables condiciones de empleo. En este trabajo proponemos volver a revisar esta afirmación para el caso particular del desmantelamiento de FA en Jujuy. El objetivo es estudiar cómo las transformaciones de dicha empresa afectaron las condiciones de trabajo de sus hasta entonces empleados, en lo material y en lo simbólico/identitario, reconociendo situaciones diferenciales entre las tierras altas y las tierras bajas de Jujuy, pero también entre los propios trabajadores de una misma región dependiendo del momento vital en que estas transformaciones los impactaron. Para ello se compara la situación laboral de los trabajadores dentro de la empresa antes y después de las reformas de los noventa, y se intenta identificar y caracterizar las posteriores inserciones ocupacionales de los ex empleados procurando avanzar en una tipificación posible. Para ello se trabaja en base a relevamiento bibliográfico, con el fin de dar cuenta del proceso de deterioro del servicio y cierre de ramales, y se recurre a fuentes secundarias y a entrevistas, con el objetivo de indagar sobre las experiencias y percepciones de los actuales y ex trabajadores ferroviarios en las tierras altas y las tierras bajas de Jujuy.

Ferrocarriles en Jujuy

En la Argentina el ferrocarril comienza a circular en la época de la organización nacional, siendo inaugurada su primera línea en 1857, la cual partiendo del centro de la ciudad de Buenos Aires llegaba hasta los suburbios, con un recorrido de alrededor de diez kilómetros. El tendido de las vías se multiplicó en poco tiempo, primero dentro de la provincia de Buenos Aires y luego en otras provincias. La construcción y explotación fueron realizadas por capitales extranjeros (ingleses y franceses), en algunos casos, y en otros por el Estado nacional.

A diferencia de lo ocurrido en Europa, el ferrocarril en la Argentina no se trazó uniendo poblaciones, sino que los pueblos fueron creciendo en torno al recorrido del ferrocarril, donde se ubicaban las estaciones (Roccatagliata 1998). Así, el ferrocarril tuvo un carácter de creador de medios de transporte; no llegó para reemplazar caminos sino para

crearlos. Más aún, la existencia del ferrocarril y su trazado dieron lugar a una suerte de reestructuración de la economía, puesto que la forma en que se fue expandiendo la red impulsó ciertas actividades y deprimió otras, conectando regiones, antes alejadas, con el mercado mundial (Schvarzer 1999). Aunque no sea común señalarlo, y por lo general se resalten los aspectos positivos de la llegada del ferrocarril, hubo también grandes perjudicados por este hecho. Entre ellos, como señala Scalabrini Ortiz (2009: 115), está el caso del viejo sistema de transporte en mensajerías, carretas y tropas de mulas, del cual dependían para su subsistencia, de manera directa o indirecta, “quizás no menos de un vigésimo de la población argentina”. A diferencia de lo que ha ocurrido en muchos otros casos similares, “nadie pensó, siquiera, en expropiarles sus bienes, ni en resarcirlos de la pérdida de una concesión implícita, obtenida por tradición y buen uso” (*Ibidem*).

El ferrocarril llega a Jujuy hacia fines de 1890, como una prolongación de la línea del Central Argentino, que unía Rosario con Córdoba y a esta última con Tucumán, bajo la denominación de Ferrocarril Central Norte. La llegada del tren y posterior desarrollo de ramales en la provincia logró el objetivo de garantizar su integración al contexto nacional en términos del mercado, puesto que para Jujuy este medio de transporte tuvo una función central en la ruptura de la organización territorial colonial hasta entonces vigente (Benedetti 2002). En Jujuy se conforman dos ramales, ambos en sentido sur – norte, pero mientras uno se prolonga por el oeste (atravesando Valles, Quebrada y Puna hasta llegar a la frontera con Bolivia) y el otro hace lo propio hacia el este (surcando los departamentos azucareros hasta alcanzar el límite con Salta y por ella a la ciudad fronteriza de Pocitos). En ambos casos la totalidad del tendido en la provincia de Jujuy se completa poco antes de 1910 y con posterioridad ambos ramales pasan a denominarse C y C15 respectivamente.

El ramal C cumplía la estratégica función de conectar territorio argentino con Bolivia², brindando una vía de comunicación a una región que, por sus características montañosas, tenía pocas y malas carreteras. Esto beneficiaba a la población de la región norte de la provincia, que podía trasladarse a la capital provincial o a otros puntos del país a bajos costos con importante equipaje. Cuando, décadas más tarde, desde 1930, la organización productiva de la Puna se orientó a la minería y la de la Quebrada a la agricultura, el ferrocarril permitía trasladar ambas producciones (Reboratti *et al.* 2003). Además, se desarrollaron y fortalecieron

² Si bien el ramal C15 también alcanza la frontera con Bolivia, lo hace mucho tiempo después, llegando a Pocitos recién en 1944 (Costello 2003).

numerosas localidades en torno a actividades relacionadas al servicio ferroviario, entre ellas: León, Maimará, Iturbe y Volcán.

Por su parte, el ramal C15 revestía fundamental importancia para la explotación azucarera, y cumplió un rol central en el desarrollo de dicha agroindustria, al permitir traer maquinaria pesada que no podía trasladarse por otras vías y que significó el despegue de esta industria, y también al brindar acceso a los mercados urbanos de buena parte del país para la provisión de azúcar jujeño. Conscientes de la importancia que tendría el ferrocarril, los propietarios de los ingenios no dudaron en dar su apoyo, inclusive financiero, para asegurar el tendido de las vías férreas por la denominada región del Ramal jujeño.

Luego de esta promisoriosa etapa, el ferrocarril comenzó a ser objeto de diversas quejas, que se fueron incrementando con el paso del tiempo. Con las dos guerras mundiales y la crisis de 1930 entre ambas, el modelo agroexportador, del cual el ferrocarril fuera una pieza esencial, fue paulatinamente reemplazado por el modelo de industrialización por sustitución de importaciones. Podría decirse que la década de 1920 fue el último período de prosperidad de los ferrocarriles (al menos los de capital británico) con el repunte de las exportaciones en el período de recuperación luego de la primera guerra mundial (Lewis 2007). Con posterioridad, los avatares del ferrocarril se vincularon en general a falta de inversiones y mantenimiento, dando lugar a políticas de fomento al transporte automotor, muestra de lo cual es la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932.

La llegada al poder del peronismo, con sus políticas de corte nacionalista, y la crítica situación que atravesaban los países europeos, en especial Gran Bretaña, luego de los dos grandes conflictos bélicos del siglo XX que los tuvieron como protagonistas, confluyeron en la nacionalización de los ferrocarriles hacia 1947. En el caso de Gran Bretaña, sus conflictos internos y las dificultades financieras del período la llevaron a ver la pérdida de sus inversiones ferroviarias en Argentina como una forma de aliviar parte de sus problemas. Así, las denominadas “libras bloqueadas”³ fueron utilizadas como forma de pago y el Presidente Juan Domingo Perón pudo anunciar la nacionalización de los ferrocarriles de capital británico en 1948.

Aún en este contexto aparentemente favorable de la nacionalización los problemas con el ferrocarril persistieron. La falta de mantenimiento, que venía de larga data, se reflejaba en

³ Eran sumas que Gran Bretaña debía a nuestro país por la acumulación de un intercambio comercial desfavorable, las cuales constituían una deuda que aquél país no estaba dispuesto a saldar, al menos en ese momento.

el estado de equipos e instalaciones, cada vez más deteriorados. Para 1962 “el 63% de los 45.000 kilómetros de vía tendida en el país estaba apoyada directamente sobre la tierra, tal como había sido instalada en sus inicios; esta carencia de bases sólidas bloqueaba el transporte de grandes cargas y limitaba notablemente la velocidad de los trenes” (Schvarzer 1999: 13). De igual manera, “el 59% del kilometraje de rieles tendidos en 1962 tenía ya más de 40 años [...]; en el otro extremo, sólo el 7% tenía menos de 10 años de vida” (*Ibidem*). Lo mismo ocurría con el material rodante “53% de las 1.600 locomotoras a vapor que contaba la empresa tenían más de 45 años de edad (lo que indica que habían llegado al país antes de la Primera Guerra Mundial) y sólo el 9% del parque había sido fabricado luego de 1930” (*op. cit.*: 14).

Durante el gobierno de Frondizi el tema ferroviario nuevamente tomó centralidad. Las bajas tarifas, la competencia del transporte automotor y el protagonismo gremial llevaron a instalar la cuestión del redimensionamiento de la red ferroviaria en la agenda pública. Por sugerencia del Banco Mundial se realizó en 1959 un estudio general del transporte en la Argentina, que dio lugar al denominado Plan de Largo Alcance, popularmente conocido como el Plan Larkin debido a que fue dirigido por un coronel norteamericano de nombre Thomas Larkin (Ortega 2010: 16). Dicho Plan proponía la supresión de casi quince mil kilómetros de vías en ramales marginales o improductivos, en regiones donde existieran medios alternativos de transporte, aunque finalmente durante el gobierno de Frondizi sólo se clausuraron de manera efectiva mil kilómetros. Con la caída de este gobierno el plan fue discontinuado, pero su impacto en el imaginario colectivo fue muy amplio. En realidad, el Plan Larkin no era antiferroviario, puesto que en él se señalaba que la rehabilitación de la red ferroviaria era esencial para el sistema de transporte en la Argentina (Golovanevsky *ep*).

En ese contexto, no es de extrañar que tanto la carga como los pasajeros transportados fueran disminuyendo palatina y constantemente. Desde el pico máximo de transporte hacia 1950, con 220.000 trabajadores empleados (más las industrias vinculadas que también empleaban mano de obra), la participación del ferrocarril en el transporte de carga se redujo de 28% en 1965 a 16% en 1985; mientras que en el transporte de pasajeros cayó de 52% a 21% entre esos mismos años (Cena 2006).⁴ La carga transportada llegó a niveles mínimos que ponían en cuestión “la mera racionalidad de mantener el ferrocarril como medio de transporte” (Schvarzer 1999: 16) a lo que se sumó una activa campaña mediática sobre su

⁴ Para cifras correspondientes al período 1986-1999 puede verse Müller (2004).

ineficiencia y su rol como fuente de importantes pérdidas económicas para el Estado Nacional. Con el gobierno menemista, este largo proceso de debacle fue terminado en poco tiempo.

La privatización/desmantelamiento de FA

La década de 1990 en Argentina se caracterizó por la implementación de un pretencioso plan de privatización de empresas del Estado cuyos antecedentes se remontan un par de décadas atrás, cuando diversos intentos, tanto del Gobierno de facto como de la posterior administración radical, no lograron concretarse en toda su magnitud. En este marco el caso de FA fue en algún sentido paradigmático, ya que la privatización se justificaba con el difundido argumento de que se trataba de una empresa que era un ejemplo de mala calidad de servicio y de generación de déficit fiscal y su posterior pasaje a manos privadas se dio en medio de un fuerte control de la mano de obra asalariada, en un contexto de pérdida de poder de los sindicatos y de disciplinamiento social. A esto se debe sumar el interés de grupos privados en adquirir el manejo de ciertos tramos de la red ferroviaria, que resultaban ser los más rentables y/o estratégicos en términos económicos.

El proceso de privatización se inició en base a lo establecido por la Ley de Reforma del Estado y el Decreto Plan 666/89 de Reestructuración Ferroviaria, en los cuales se planteaba el ingreso del capital privado y el recorte de gastos. La primera etapa de la privatización se inició en 1991, con la venta del corredor Rosario-Bahía Blanca a la empresa multinacional TECHINT⁵; esta privatización afectó 5.200 kilómetros de vías férreas en el corazón agrícola de la región pampeana, dedicándose dicha empresa exclusivamente al transporte de cargas. Posteriormente se licitaron las restantes líneas ferroviarias (Sili 1995). Luego, se licitó el servicio de cargas del ex Ferrocarril Urquiza y se convocó a licitación los servicios de cargas del ex ferrocarril Mitre, del San Martín y el remanente del ex Ferrocarril Sarmiento, todo ello enmarcado en la denominada Segunda Etapa de la Reforma del Estado.

⁵ TECHINT es un grupo empresario argentino dedicado principalmente a la construcción. Fue fundado en 1945 en Milán (Italia) como un grupo internacional por Agostino Rocca, ingeniero italiano que emigró a la Argentina en la primera mitad del siglo XX. Originalmente creada con el nombre de “Compagnia Tecnica Internazionale”, pronto recibió el nombre de TECHINT por su código original abreviado para el télex. En la actualidad posee más de 100 empresas operando en todo el mundo y cuenta con una dotación fija de más de 60.000 empleados trabajando en ellas. Las dos empresas más importantes del grupo TECHINT son Tenaris, dedicada a la producción de tubos de acero con y sin costura, y Ternium, dedicada a la producción de aceros planos y largos. Durante la década de 1990 este grupo económico compró la empresa SOMISA, que a partir de entonces se llamó Siderar. (Sitio web del grupo: <http://www.techint.com/group/es/>).

En 1992 se planteó la licitación del servicio de cargas de los ferrocarriles Roca y el Belgrano; transfiriéndose a un operador privado el primero pero sin que se consiguieran interesados para el segundo⁶ (Felder 2007).

Como primera respuesta por parte de los trabajadores al proceso de privatización se produjeron dos grandes huelgas, la primera en 1991 y la segunda en 1992, dando lugar a la famosa frase del entonces Presidente: “Ramal que para, ramal que cierra”. Luego, la estructura ferroviaria nacional quedó prácticamente desmantelada. Para poner en perspectiva la frase presidencial se puede señalar que hacia fines de la década de 1980 FA tenía 35.000 kilómetros de vías, lo que lo convertía en el trazado ferroviario más largo de América Latina y el sexto en el mundo, luego de China, Francia, India, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (antes de su desintegración) y los Estados Unidos. Era una empresa con integración vertical (con dependencias para construcción, mantenimiento, operaciones, marketing y propiedades) y horizontal (ofrecía transporte de cargas, transporte interurbano de pasajeros y transporte suburbano de pasajeros en Buenos Aires) (Ramamurti 1997).

La empresa estatal FA empleaba, a fines de la década de 1980 a más de 106.000 empleados⁷, con lo que era uno de los mayores empleadores de la Argentina. En el 2007, en las empresas concesionarias de servicios de transportes urbanos sólo quedaban 16.000 empleados. De los 35.000 kilómetros de vías que recorrían el país hasta fines de la década de 1980, hoy sólo se utilizan entre 6 y 7 mil, de las cuales 1 mil pertenecen a la zona metropolitana y suburbana de la ciudad de Buenos Aires. De aquellos 35.000 kilómetros, 8.000 estaban aptos para circular a velocidades de entre 90 y 120 kilómetros por hora, y eran las vías principales para pasajeros que llegaban a Bariloche, Córdoba y Posadas. Ahora no

⁶ Luego de dos intentos fallidos de privatización, la Unión Ferroviaria se hizo cargo de este ramal pero no logró cobrar los subsidios nacionales asignados por lo cual se intentó transferir en 2003 el 79% a capitales privados (Diario Clarín 24 de abril de 2005) pero esta solución nunca se logró instrumentar. Finalmente, y ante el deterioro creciente del ferrocarril, en 2006 se declaró a la empresa en estado de emergencia, designándose como gerenciadora a una sociedad empresarial-sindical integrada por el grupo Macri, un socio chino, las empresas nacionales Roggio y EMEPA y varios gremios (Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Federación de Camioneros). En tanto el Estado aporta subsidios para el pago de sueldos y obras prioritarias (Diario Clarín 13 de octubre de 2008). Esta situación se prolongó hasta febrero de 2009, cuando por decreto 1771 debía hacerse cargo de la empresa la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, de reciente creación. En: RIELES MULTIMEDIA; www.rieles.com (fecha de consulta 06 de noviembre de 2008).

⁷ A fines de 1980 “Ferrocarriles Argentinos tenía más de 106.000 empleados, 36.000 kilómetros de vías, 1.800 estaciones, 51 talleres principales de vía y obra, 23 talleres de mecánica (reparación y construcción de material tractivo y rodante), 2.200 edificios para estaciones, 4.350 galpones de carga, 635 galpones de encomiendas y equipajes, 2.100 puestos de cabinas y señalización y 43.000 unidades de material tractivo y remolcado”. En: “Entrevista a Juan Carlos Cena”. En: *Argenpress*; 10 de abril de 2009; http://cultural.argenpress.info/2009_04_05_archive.html

existe un solo kilómetro de la red ferroviaria interurbana que permita circular a esa velocidad. Si bien todos los caminos conducían a Buenos Aires, el entramado ferroviario llegaba al Norte, Centro y Sur del país con una alta frecuencia.⁸ A su vez, había tendidos de vías férreas que unían provincias y servicios provinciales internos que visitaban hasta los pueblos más pequeños (Fuentes y Oliva 2007).

A principios de 1992 el gobierno nacional observa que los servicios de pasajeros hacían menos atractivos a los trenes para su privatización, puesto que agregaban un costo que reducía la rentabilidad para los potenciales compradores. Como el Estado nacional tampoco estaba dispuesto a seguir financiando estos servicios, se decidió invitar a las diferentes provincias a hacerse cargo de los respectivos ramales (junto con el financiamiento correspondiente). En caso que las provincias decidieran no hacerse cargo de los servicios, estos serían clausurados. Pese a las protestas, que sólo lograron retrasar temporalmente la aplicación de esta medida, esto fue lo que finalmente sucedió y en marzo de 1993 buena parte de los trayectos fueron cancelados. Si bien algunas provincias asumieron la gestión de determinados ramales, en general o bien los servicios resultaron de muy mala calidad, o bien funcionaron de manera intermitente, o por un corto período de tiempo o, en la mayoría de los casos, dejaron de funcionar por completo (Felder 2007) como fue en el caso de Jujuy, donde se cerraron las estaciones de trenes y se desmanteló gran parte de la estructura férrea. Esto trajo claras consecuencias para el empleo, ya que la privatización/desmantelamiento de FA en la primera mitad de la década de 1990 en Argentina fue uno de los casos que más afectó la condición de actividad de su plantel: las pérdidas de puestos de trabajo alcanzaron según algunos autores el 67% (Ennis y Pinto 2002) y según otros el 81% (Kikeri 1998).

Condiciones de trabajo previas y consecuencias del demantelamiento para el empleo

Históricamente los obreros ferroviarios gozaron de un *status* particular, situación que se remonta prácticamente a fines del siglo XIX. Ya en 1887 los conductores y foguistas organizaron su gremio, La Fraternidad (LF), cuya finalidad principal declaraba ser la ayuda

⁸ Entre las críticas más difundidas a la red ferroviaria argentina está la que afirma que su traza colaboró en la organización del territorio nacional con una fuerte concentración en el puerto de Buenos Aires, lo que redundó en un diseño embudo, abanico o pulpo, según las versiones de distintos autores. Para Roccatagliata (1998) esto no fue así, sino que los trazados obedecieron a huellas y caminos existentes. Este autor se pregunta, dadas las bases geográficas del territorio nacional, “¿de qué otra manera se hubiera podido construir la red ferroviaria argentina?” (*Ibid.*: 247). Este debate escapa a los límites del presente trabajo, sin embargo, es importante recuperarlo cuando hay, como en la actualidad, proyectos de reconstrucción de la red.

mutua (Cena 2009). Tres décadas y media más tarde, en 1922, se funda la Unión Ferroviaria (UF), debido al descontento de un grupo de trabajadores con el rol que LF había desempeñado en las huelgas de 1917 y 1918. La UF se propuso incorporar a todos los ferroviarios que no pertenecieran a LF, logrando la adhesión de una parte importante de los trabajadores de la actividad, especialmente los de talleres y de tráfico. Estos últimos, si bien no eran muchos en cantidad, eran quienes, debido a su tarea específica, podían detener el servicio, lo que los convertía en el grupo más temido por los diferentes gobiernos (Horowitz 1985).

Hacia 1930 los dos sindicatos ferroviarios –LF y UF- eran las organizaciones obreras más importantes del país. Es que la actividad ferroviaria tenía un carácter estratégico, puesto que era la que garantizaba la corriente de exportaciones del país, y merced a esto los obreros ferroviarios conseguían beneficios especiales. Ya desde 1920 tenían convenios laborales y gozaban también de jubilaciones, vacaciones pagas y licencia por enfermedad. Esta protección, que hoy puede parecer “normal”, constituía en aquella época una situación poco común. Sólo unas pocas industrias, políticamente importantes, contaban con cajas de jubilaciones en el país. Sin embargo, la situación no era igual para todos los ferroviarios y en los Ferrocarriles del Estado las condiciones eran peores.

La caja de jubilaciones de los ferroviarios no sólo garantizaba la jubilación, sino que también ofrecía pensiones por incapacidad o accidente, pensiones a las viudas e hijos menores de edad de trabajadores fallecidos, e incluso subsidios por enfermedad, nacimiento o matrimonio. Los bajos ingresos de los ferroviarios impulsaron el desarrollo de cooperativas de consumo y asociaciones de ayuda mutua. También se creó el Hogar Ferroviario, para ayudar mediante préstamos a que los obreros ferroviarios pudieran construir o comprar viviendas.

La cantidad de asociaciones de ayuda mutua creadas por los ferroviarios fue enorme (un estudio realizado por la UF en 1936 reporta la existencia de 41 asociaciones exclusivamente para ferroviarios, con un total de 10.878 miembros). “Amén de las organizaciones dirigidas por los trabajadores, los Ferrocarriles del Estado, como parte de su política paternalista, tenían también una gran sociedad de ayuda mutua, que llegó a contar con 28.000 miembros, hospital propio y once farmacias” (Horowitz 1985: 435). Por su parte, las cooperativas de consumo vendían pan, carne y otros artículos a precios económicos.

Otro aspecto en el cual los ferroviarios gozaron de una especial cobertura fue en la salud. Desde 1930, o aún antes, se organizaron diferentes sistemas para ayudar en el cuidado de la salud. Para 1940 comienza a funcionar el primer Hospital Ferroviario, en 1942 se

inauguraron los consultorios externos de la ciudad de Rosario y para 1946 había hospitales en Buenos Aires, Santa Fe, Rosario, Córdoba, Salta, Tucumán y médicos de zona en San Luis y Entre Ríos. En la década de 1980, además del Policlínico Central había 74 centros de salud que tenía la obra social en todo el país entre hospitales y consultorios externos (Cena 2009). En la provincia de Jujuy funcionaba el Policlínico Ferroviario en la intersección de las calles Alvear y Patricias Argentinas, en San Salvador de Jujuy. Finalmente, también los sindicatos se preocupaban por la educación de sus afiliados (brindando diferentes tipos de cursos), la asesoría legal y el tiempo de ocio (Bergesio y Golovanevsky 2010).

La situación cambió radicalmente en la década de 1990, cuando los ferroviarios tuvieron que enfrentar en algunos casos la pérdida de su empleo, en otros, un cambio drástico en sus condiciones de trabajo. En el caso de Jujuy, de un total estimado de 650 empleados a mediados de la década de 1980 se pasó a alrededor de 100 luego del proceso de privatización y desmantelamiento (según datos recabados en entrevistas a ex trabajadores de la empresa). Además, la mayoría de los empleados eran hombres de más de 45 años de edad, con familiares a cargo, y con bajos niveles de instrucción en casi todos los casos (primario completo o secundario incompleto). En las estaciones había equipos de maquinistas, guardas, movedores, llamadores, cuidadores, personal administrativo, contable y de comunicaciones, encargados de depósito y personal de maestranza y limpieza, y también equipos de mantenimiento de vías. En la localidad quebradeña de Volcán estaban, además, los talleres de reparación.

FA era tal vez una de las empresas más fuertemente asociadas a la identidad nacional, tanto por su nacionalización en el primer peronismo como por su llegada a múltiples localidades del país. Pero también era una empresa con una relación paternalista y de protección hacia sus empleados, además de contar los trabajadores con gremios poderosos y combativos. Por ello, los efectos de la expulsión de mano de obra que realizó FA fueron especialmente dramáticos, comenzando por su magnitud en términos cuantitativos.

FA pierde, a nivel nacional, entre 1985 y 1989 cerca del 17% de los empleos, mientras que en el período 1991/1993 (ya privatizado) la reducción es del 60%, convirtiéndose en la empresa que expulsó la mayor cantidad de trabajadores en el período inmediatamente anterior a la privatización. A partir de 1993 se estabiliza (con tendencia decreciente) en un nivel de empleo del 20% de lo que era antes de la privatización. El empleo en ferrocarriles se redujo, a nivel nacional, en 72.000 empleados en los primeros tres años después de la privatización (1991 a 1993), lo que constituye poco menos del 90% de la reducción total de empleo en la

compañía. Antes de esto el gobierno había arreglado parte de la reducción de empleo bajo un plan con apoyo del Banco Mundial y de un total de 92.000 empleados al momento de la privatización (1991) solo el 30% aceptaron el retiro voluntario (Ennis y Pinto 2002).

En el caso de Jujuy, como ya se señaló, la pérdida de puestos de trabajo se calcula en alrededor del 90%, de los 650 empleados que se estimaban hacia mediados de la década de 1980. Esta pérdida estuvo conformada tanto por retiro voluntario como por jubilaciones anticipadas y despidos. En particular, quienes tenían mayor antigüedad se jubilaron (a término o prematuramente, dependiendo de los casos), y un porcentaje similar al nacional se fue con retiro voluntario, mientras que el resto fue cesanteado cuando se cerró el ramal. Una de las complicaciones especialmente agudas era la falta de capacitación de los ahora ex ferroviarios en actividades que pudieran ser reutilizadas fuera de los ferrocarriles. Quienes cumplían tareas tanto administrativas como técnicas tenían un alto grado de especificidad en una labor determinada, sin encontrar tareas asimilables en otros campos (Bergesio *et al.* 2009).

Además del impacto de la pérdida del empleo en términos de la supervivencia material cotidiana, el desmantelamiento de FA tuvo un efecto nada desdeñable sobre las identidades laborales. Obreros que tenían una trayectoria de muchos años en un empleo estable, con un alto grado de protección social, donde se hablaba incluso en términos de la “familia ferroviaria”, en muy pocos casos pudieron recuperar una inserción laboral de esa calidad y con ese sentido de pertenencia. Esta situación, que fue compartida con otros trabajadores estatales, como los “ypefianos” y los “zapleros” en el caso de Jujuy, resultó agravada entre quienes tenían menores calificaciones profesionales y laborales.

Podemos afirmar que estos trabajadores, los ferroviarios, no estaban de ninguna manera preparados para lo que sucedió con el cierre de ramales y el desmantelamiento de la empresa acaecido en la década de 1990. Estaban habituados a un empleo estable, protegido, casi “vitalicio”, con una capacitación muy específica, y su reconversión era sumamente compleja en la mayoría de los casos. Más aún, en los trabajadores de mayor edad la posibilidad de reinsertarse laboralmente se tornó, en la práctica, en una utopía.

Es de destacar la situación particular de los que cumplían funciones como Jefe de Estación. Era un cargo de gran importancia en los pequeños pueblos, que daba prestigio dentro de la estructura social local. “Al jefe de estación le daban un premio anual (un concurso en todo el país) a la mejor estación, en dinero y pasajes para el jefe y su familia,

salía en la revista de ferrocarriles”.⁹ Entonces no sólo se tenía que ocupar del trabajo en la estación sino también del edificio, los jardines, de tenerla bonita y de ponerle atractivos. El jefe también se hacía cargo de cómo se veía el barrio ferroviario. Si alguien no cumplía él tenía la obligación de que lo cumpla. Era el responsable del buen comportamiento de los ferroviarios, aunque sea fuera del horario de trabajo. Entonces, ser jefe de estación no tenía un valor sólo simbólico, sino también significaba un poder concreto. Con el desmantelamiento de FA estos puestos se pierden y con ellos el *status* social que brindaba el cargo, el cual no se recupera, puesto que el otrora Jefe de Estación no encuentra otro trabajo con características similares. En muchos casos pasaron a tener un pequeño almacén de pueblo (en condiciones de competencia desventajosa con el ya existente almacén “histórico”) o se convirtieron en uno más dentro de la masa de desempleados que debían apelar a cualquier tipo de actividad para sobrevivir (Bergesio y Golovanevsky 2009).

Son numerosos los casos de empresas del Estado que, hasta la década de 1990, iban renovando y/o ampliando su personal con familiares de los empleados de planta. Este es el caso de FA, donde era común encontrar en un mismo taller o estación dos o hasta tres generaciones de ferroviarios de una misma familia. Esto reforzaba el concepto tan difundido de “familia ferroviaria” y contribuía a generar una cierta sensación de seguridad laboral extra donde las nuevas generaciones podían incorporarse a un trabajo estable y protegido. Esto se quebró abruptamente con la privatización/desmatelamiento de los noventa y generó fuertes sentimientos de inseguridad, que se vieron agravados por los altos índices de desempleo generalizados de la época. Es decir, los jóvenes ya no podían ingresar (como era costumbre) a la empresa estatal donde trabajaban sus padres, pero tampoco había muchas posibilidades de empleabilidad en el mercado laboral en general.

Trayectorias laborales de ferroviarios jujeños

Con el fin de indagar sobre las trayectorias laborales de los empleados ferroviarios en la provincia de Jujuy se realizaron una serie de entrevistas abiertas a diversas personas (procurando diversidad etaria y ocupacional) que desempeñaron o desempeñan tareas en dicha empresa. Se entrevistaron así a once ferroviarios, de los cuales nueve son ex empleados de la empresa (seis jubilados en la actualidad, dos que desarrollan actividades como trabajadores por cuenta propia y uno que es empleado estatal) y dos se encuentran actualmente trabajando

⁹ Entrevista personal al ex Jefe de Talleres de FA en Jujuy, realizada en julio de 2009.

en la empresa Belgrano Cargas. Cada entrevista logra dar cuenta de su propia situación laboral y de la de otros compañeros ferroviarios, por lo cual en esta primera aproximación a la temática se consideran globalmente con el fin de poder aproximar una descripción general del fenómeno que se pretende comprender.

En este apartado se presentan los primeros resultados, aún exploratorios, surgidos a partir de dicha estrategia metodológica. En las entrevistas se buscó indagar sobre los siguientes puntos: ingreso a FA, situación socio-laboral anterior, nivel de estudios formales alcanzados, principales percepciones sobre su situación socio-laboral mientras desempeñaban tareas en el FA, cómo los impactó la privatización/desmantelamiento de los ferrocarriles y cuáles fueron sus recorridos laborales posteriores.

De estas primeras entrevistas surge que se pueden identificar cuatro grupos, dependiendo del momento vital en que cada uno de los individuos entrevistados se encontraba al llevarse a cabo la privatización/desmantelamiento de FA en Jujuy:

- 1) los que se jubilaron antes del periodo más crítico de la privatización/desmantelamiento (1992/1993);
- 2) los que recibieron el retiro voluntario y estaban próximos a jubilarse;
- 3) los que recibieron el retiro voluntario o fueron cesanteados al cierre del ferrocarril pero eran jóvenes en esa época y por lo tanto se encontraban en plena edad laboral activa;
- 4) los que permanecen en la empresa actualmente pero con diferentes condiciones de trabajo a las del período anterior a la privatización/desmantelamiento (1992/1993).

A continuación se expondrán las principales características de cada grupo en relación a los temas de interés de este escrito. En cada caso se buscó alejarse de las descripciones individuales, intentando identificar características comunes, donde la variable de edad representó un corte unívoco en cada conjunto. Con esta idea se seleccionaron indicadores redundantes en cada grupo y se procuró luego reconocer divergencias internas en relación con el puesto de trabajo y/o la región de la provincia donde desarrollaron sus tareas como ferroviarios. Las descripciones de cada grupo están precedidas por epígrafes que son expresiones textuales vertidas por los entrevistados y que, a nuestro criterio, logran resumir lo expresado por ellos, tomado como representativo de cada uno de los grupos.

Grupo 1: ferroviarios integrados

“Al ferrocarril le debo mi vida”.

Los trabajadores de este grupo son los que tuvieron una larga trayectoria laboral en FA, empresa a la cual ingresaron por referencias de familiares y/o conocidos que les facilita-

ron su incorporación a una edad temprana. Sus experiencias laborales anteriores eran de baja calificación y su nivel de instrucción formal se reduce al primario incompleto. Por lo general el lugar de residencia actual se vincula con algún traslado en su vida como trabajador ferroviario, pero son oriundos de otra provincia o de otra localidad de Jujuy (en relación a la que se encontraban viviendo al momento de ser entrevistados).

Ellos tuvieron una trayectoria laboral estable, propia del Estado de Bienestar, con toda su vida laboral desarrollada en la empresa. Tuvieron durante su vida activa la cobertura de todos los beneficios sociales (seguro de vida, cobro por escolaridad de los hijos y salario familiar, vacaciones pagas, descuento jubilatorio, obra social, etc.) y a la hora de jubilarse esto no representó un trauma, sino solo un cambio de situación laboral sin mayores implicancias en su situación.¹⁰

Entre estos trabajadores se destaca que, si bien cuando ingresaron a trabajar en FA lo hicieron en puestos de baja calificación, con el correr de los años y merced a la realización de cursos de capacitación brindados por la propia empresa, pudieron ir mejorando su posición en la misma, lo cual redundaba siempre en mejoras de salario. Además, ese fomento de la capacitación que brindaba ferrocarriles en diversas áreas posibilitó, en algunos casos, que a la par del trabajo como ferroviario se desarrollara alguna actividad secundaria vinculada con el oficio aprendido, sobre todo en el caso de quienes cumplían funciones en los talleres de FA.

Estos trabajadores enfatizan que el trabajar en FA les posibilitó acceder a la vivienda propia, ya sea por planes de la propia empresa o porque al contar con un empleo registrado pudieron acceder a créditos hipotecarios o a planes de vivienda del Estado. Todos continúan viviendo en esa propiedad adquirida hace décadas, y en algunos casos la misma se ubica en barrios identificados como de “ferroviarios”, porque muchos de sus vecinos adquirieron las viviendas por la misma época y merced a su trabajo en dicha empresa.

También tuvieron la posibilidad de contar con servicios médicos completos, para ellos y su grupo familiar, en instituciones específicas para empleados ferroviarios. Al respecto, recuerdan algunos momentos críticos de su historia familiar en los cuales contar con estos servicios (de atención sanitaria completa y cobertura de productos farmacéuticos) les posibilitó superar el momento sin mayores sobresaltos.

¹⁰ O, en todo caso, con el normal impacto que para cualquier trabajador activo representa la jubilación, con la consiguiente merma en los ingresos y el cambio en su vida cotidiana.

La empresa les otorgaba además otros beneficios a sus empleados, como una cantidad de pasajes gratis al año y descuentos importantes en el uso de todos sus servicios (transporte de pasajeros y de cargas). También ofrecía a sus trabajadores hospedaje en hoteles exclusivos para ferroviarios en importantes centros turísticos de Argentina y organizaba (a través de sus sindicatos) colonias de vacaciones y actividades varias destinadas a los hijos de ferroviarios. Este tipo de acciones, junto a las fiestas y celebraciones que año a año ofrecían para sus empleados (aniversarios de la creación de LF y la UF y el Día del trabajador, entre otras) contribuían a conformar una idea de comunidad o “familia ferroviaria” que se fortalecía por los fuertes lazos de amistad que se estrechaban entre trabajadores que compartían largas horas de jornadas laborales durante treinta o más años. Esto último queda expresado en las entrevistas a través de una fuerte reivindicación de “los compañeros ferroviarios”.

Estos trabajadores –hoy jubilados- se sienten miembros del colectivo “ferroviario” y expresan el orgullo de haber formado parte de un proyecto nacional que integraba el país. En medidas variables tuvieron participación gremial (ya sea en La Fraternidad o en la Unión Ferroviaria) y se identifican como peronistas, o por lo menos cercanos a esta corriente política.

Cuando comparten sus recuerdos sobre el ferrocarril y su actividad lo hacen exaltando sus virtudes como medio de transporte cómodo, eficiente e insuperable por su capacidad de transportar muchas personas y cargas variables en una sola formación. Esto se refuerza cuando expresan desconocimiento e incertidumbre sobre los motivos que provocaron su privatización/desmantelamiento, sin encontrar argumentos que puedan justificar dicha acción, según su propia percepción. Sin embargo pueden relatar con bastante detalle el proceso que culminó con dicha medida. Es así que pueden dar cuenta de cómo se fue reduciendo la oferta de horarios y servicios, a lo largo de las últimas décadas, en especial en el caso de las tierras bajas.

En situación de entrevista estos ex trabajadores ferroviarios, ahora jubilados ferroviarios, no tuvieron problema en explayarse sobre su trayectoria, historia en la empresa, cambios que implicó en su vida personal, e inclusive comentar sobre su historia familiar, las trayectorias educativas y laborales de los hijos, entre otros. Además, hay algunos que fueron muy activos políticamente mientras estaban trabajando y ahora que se encuentran jubilados continúan cumpliendo funciones en organizaciones gremiales o sociales.

Entre los entrevistados de las tierras altas y las tierras bajas de Jujuy no se pudieron registrar hasta ahora diferencias en este grupo de trabajadores.

Grupo 2: ferroviarios desmembrados

“Era un vago a los 53 años [...] Los partieron por la mitad”.

Los trabajadores ferroviarios de este grupo son los que vieron su trayectoria laboral abruptamente interrumpida cuando les faltaba relativamente poco tiempo para jubilarse, aunque con algunos años por delante para poder acceder a este beneficio. Estos trabajadores fueron compelidos a adherirse a un retiro voluntario “compulsivo”, como agregan los entrevistados (donde se cobraba un monto aproximado de un sueldo por cada año trabajado, observándose que en su mayoría los entrevistados tenían entre quince y veinticinco años de servicio).

Estos trabajadores habían ingresado también a muy temprana edad a cumplir funciones en FA y su ingreso también se había relacionado con contactos de familiares y/o conocidos que ya eran ferroviarios. Sus experiencias laborales anteriores eran, al igual que en el grupo 1, escasas y/o de baja calificación. Sin embargo, a diferencia de los trabajadores antes descritos, se puede notar un ligero aumento en el nivel de instrucción formal, que en este caso suele ser primario completo. También la situación económica de origen (la de sus padres) parece ser levemente superior a la del grupo anterior.

Estos trabajadores ingresaron a FA con la expectativa de una trayectoria laboral estable y protegida, es decir, similar a la descrita para el grupo 1. Y mientras trabajaron en la empresa gozaron de los beneficios antes señalados, presumiendo que llegado el momento se jubilarían como sus predecesores inmediatos. Había un dicho muy popular en la década de 1970 que versaba: “si uno entraba al ferrocarril ya se podía casar porque tenía la vida asegurada”. Sin embargo, los entrevistados del grupo 2 plantean que en sus últimos años en FA los salarios no eran buenos y los beneficios eran cada vez más deficitarios (como por ejemplo en el área de la salud).

Entre estos trabajadores no se destaca con tanto énfasis el haber podido ascender en la empresa como sí lo hacían los del grupo anterior. Tal vez se deba a que entre los entrevistados hay quienes se desempeñaron como administrativos y ellos mismos comentan que las capacitaciones se concentraban en los cuadros técnicos (operarios, talleristas y maquinistas). Estos trabajadores relatan trayectorias laborales errantes luego de su retiro de FA, dado que no tenían formación para emplearse y por lo general invirtieron lo cobrado en concepto de retiro voluntario en pequeños emprendimientos de tipo comercial (quioscos, almacenes, etc.) que ejercieron con dispar éxitos hasta que lograron obtener sus jubilaciones. Dentro de este grupo quienes lograron sobrellevar mejor la situación fueron quienes tenían dos empleos: el del fe-

rrrocarril y otro como secundario que, a la hora del retiro voluntario de FA, pasó a ser su actividad principal hasta obtener la jubilación años después.

Sin embargo, los empleados de talleres sí recuperan este elemento de capacitación mientras fueron empleados de FA (y mencionan a los sindicatos como sus promotores). En este último caso, al igual que en el grupo anterior, ese fomento de la capacitación que brindaba ferrocarriles en diversas áreas posibilitó que a la par del trabajo como ferroviario se desarrollara alguna actividad secundaria vinculada con el oficio aprendido, y fue esta segunda actividad de vital relevancia al dejar de trabajar en FA, porque ella permitió sobrellevar económicamente, y con menor conflictividad, la etapa de transición entre su desvinculación del ferrocarril y la jubilación. Este último es el grupo que logró sobrellevar mejor su situación dado que la indemnización cobrada en concepto de “retiro voluntario” en muchos casos fue reinvertida en fortalecer ese emprendimiento, que llevaba años como segunda actividad.

Entre los trabajadores de este grupo es más débil la identificación con la “familia ferroviaria”, pero no está ausente, sólo desdibujada en ciertos casos. Sin embargo, hay añoranzas de los tiempos de trabajo compartido y de las reuniones y viajes entre los “compañeros”. No hay vínculos con los gremios ferroviarios y, por el contrario, se expresa cierta apatía hacia la participación gremial y política en general. Más aún, prácticamente no se pudieron reconocer identidades políticas fuertes.

Nuevamente se puede notar una distinción entre quienes cumplieron tareas administrativas y quienes trabajaron en los talleres. Lo planteado recién es válido entre los administrativos (encargados de depósito, boleterías, personal, etc.), sin embargo entre los que trabajaban en los talleres se puede señalar una mayor participación política, y una identificación parcial con el peronismo (aunque se aclara “de Perón, no de Menem”). Entre estos últimos, también hay quienes luego se mantuvieron en actividades políticas y/o gremiales representando a sus compañeros, por ejemplo, en demandas y petitorios en reclamo del cobro de la propiedad participada y/o de la restitución del servicio ferroviario en la provincia.

Cuando comparten sus recuerdos sobre el ferrocarril y su actividad no logran ser detallistas (o al menos no tanto como los del grupo 1), rasgo que se agudiza a medida que el relato se acerca a la fecha de su retiro compulsivo. Al igual que el grupo de trabajadores anteriores, expresan desconocimiento e incertidumbre sobre los motivos que provocaron la privatización/desmantelamiento de FA, sin encontrar argumentos que puedan justificar dicha acción

según su propia percepción. Y también acuerdan con ellos en que fue un proceso, donde primó la falta de inversión y el vaciamiento paulatino de la empresa.

En situación de entrevista fue muy difícil indagar sobre cómo vivieron ese último momento en FA, registrándose fuerte resistencia a focalizarse en ese tema, aunque eso se intentaba porque era el período de mayor interés para la investigación. En general, se infiere que pasaron épocas duras hasta que finalmente lograron jubilarse, debiendo recurrir a otros trabajos pasajeros o al apoyo del grupo familiar (por ejemplo, trabajo de la esposa). Por su edad, eran hombres con fuertes responsabilidades económicas (hijos en edad escolar, primaria o secundaria) y la pérdida de este trabajo implicó una reorganización de su economía doméstica, su vida familiar e, imaginamos, representó un fuerte impacto a nivel personal y de la subjetividad de hombres adultos acostumbrados a ser principal sostén del hogar y a tener obligaciones laborales con fuerte demanda de tiempo. En este grupo, por lo general, luego de su desvinculación con FA, se buscó desarrollar alguna actividad por cuenta propia, pero siempre con la mirada puesta en la jubilación que, aunque cercana, no era inmediata.

Entre los entrevistados de las tierras altas y las tierras bajas de Jujuy se encuentran muchas similitudes, pero se pueden señalar algunas diferencias. En el caso de las tierras altas, en este grupo encontramos trabajadores que además tuvieron que enfrentar, una vez retirados de FA, situaciones de desarraigo, ya que debieron, en la mayoría de los casos, abandonar sus lugares de residencia (propio y de su grupo familiar) que, para algunos, era suministrado por la empresa. De esta manera se multiplicaba el impacto del desmantelamiento del ferrocarril en las tierras altas en relación con las tierras bajas de Jujuy. Un caso especial lo representaban los Jefes de Estación y sus familias que en las tierras altas, en el corto período de un año, debieron desocupar la vivienda que por décadas habían utilizado (la estación) para mudarse a otra en la misma localidad y, en muchos casos, reinvertir su retiro voluntario en un emprendimiento comercial, lo cual representaba un cambio de actividad pero sobre todo un cambio social relevante. Como Jefes de Estación su *status* social dentro de la localidad era bien considerado, pero luego tuvieron que desempeñarse como almaceneros, por ejemplo, entrando en competencia con el comercio tradicional del pueblo, lo cual los dejaba en una situación de desventaja y fuerte incertidumbre. A esto se debe sumar que muchos de estos comercios no prosperaron y con el tiempo debieron cerrar sus puertas.

Grupo 3: ferroviarios desafiados

“Los que no se han manejado bien con la indemnización del retiro han quedado sin nada”.

Los trabajadores ferroviarios de este grupo por lo general ingresaron a la empresa entre fines de la década de 1970 y principios de la de 1980, por lo cual cuando se llevó a cabo la privatización/desmantelamiento de FA tenían un promedio cercano a los diez años de antigüedad en la empresa (en algunos casos podía ser levemente superior) y una edad media de 35 o 40 años. Por lo general, los trabajadores de este grupo ingresaron a FA con una edad que, en promedio, rondaba los 23 años, y en la mayoría de los casos lo hicieron por trámites de sus padres o familiares directos que ya eran ferroviarios.

Estos ex ferroviarios, a diferencia de los dos grupos anteriores, tenían niveles de instrucción formal algo superiores al momento de ingresar a la empresa, registrándose en su mayoría casos de secundario incompleto. En este grupo se detecta un cierto grado de movilidad ascendente durante su permanencia en la empresa, aunque limitada básicamente a tareas del área administrativa. No se observó, en cambio, movilidad en cuanto al lugar de residencia.

En lo que respecta a sus identidades políticas se registraron nuevamente filiaciones débiles, e incluso cuando hablan de las adhesiones políticas de sus padres no se observaron orientaciones unívocas. Es así que hay quienes reconocen que sus padres eran peronistas o radicales, sin que sobresalgan unos u otros, sino que más bien parece tener relación, al menos en sus discursos, con que sus padres se “hicieron” de un partido u otro porque consiguieron algo (vivienda, trabajo, etc.) merced a ello.

Hay valoraciones dispares en cuanto a la capacitación que recibieron dentro de la empresa, pero en general esta no parece haber sido tan significativa como en los dos grupos anteriores. Pero entre los trabajadores de este tercer grupo aparece una nueva modalidad de capacitación. Esta se desarrolló, según cuentan, fundamentalmente entre fines de la década de 1980 y comienzos de la de 1990. Estos trabajadores relatan que por esos años tuvieron muchas reuniones con los compañeros de trabajo organizadas por la empresa, pero bajo la conducción o coordinación de consultoras privadas. En estos encuentros, que se presentaban con el formato de taller, el objetivo explícito era generar un espacio donde los trabajadores pudieran expresar sus preocupaciones, temores y expectativas con el fin de mejorar las relaciones de trabajo. Los entrevistados cuentan que en un principio creían que con esta mecánica se estaban buscando soluciones tendientes a mejorar efectivamente su trabajo, y por eso hablaban sin tapujos. Sin embargo, comentan que, una vez pasado el tiempo y concretado el cierre del FA,

creen que ellos mismos, inocentemente, aportaron información que sirvió de justificativo para esa decisión final. Esta sensación de que “fueron engañados” en estos cursos/talleres aparece en otros grupos, pero sólo en quienes han desarrollado actividades gremiales activas dentro de la empresa, mientras que entre los entrevistados de este grupo, ante la consulta de si recibieron capacitación por parte de la empresa, es la primer y más enfática referencia.

Los trabajadores de este tercer grupo se acogieron al retiro voluntario (que también califican de “compulsivo u obligatorio”), pero como tenían poca antigüedad en la empresa los montos que cobraron no fueron tan significativos como los de los trabajadores del grupo 2. En este tercer grupo también se presentaron casos de empleados que en realidad fueron cesanteados de sus trabajos, pero no cobraron indemnización, dado que no eran trabajadores de planta sino que tenían algún tipo de contrato (aunque en algunos casos esos contratos llevaban cinco o seis años renovándose cada tres o seis meses de manera casi automática).

Tanto los que cobraron el retiro voluntario como los que fueron cesanteados, en su mayoría, tenían responsabilidades económicas familiares y en un mercado de trabajo en crisis no lograron reinsertarse rápidamente. En gran parte de los casos la primera actitud que expresan es que imaginaron que era algo temporario, que pronto conseguirían otro trabajo similar al que tenían en FA (en relación sobre todo, a las beneficios sociales), aunque comentan que no salieron a buscar trabajo inmediatamente porque evaluaban que la situación de ese momento era crítica y era muy difícil lograr emplearse. Además, argumentan que en parte pensaban que de alguna manera aparecería el trabajo, como sucedía antes (un familiar o un vecino venía y te hacía entrar en algún lado). Sin embargo, eso no pasó, y pronto estaban dependiendo del trabajo de las esposas o buscando cobrar algún seguro de desempleo o algún subsidio de ese tipo. Imaginaban que la actividad privada no era una opción viable y esperaban que la solución para su necesidad de trabajo viniera del propio Estado. El itinerario que recorrieron en este segundo momento, ya hacia la segunda mitad de la década de 1990, parece que era ir a registrarse a las agencias de empleo y a los servicios de empleo de la provincia o de las municipalidades y se iban a sus casas a esperar que los llamen, cosa que nunca ocurría.

Con posterioridad (y en algunos casos de manera paralela a lo planteado recién) entre los entrevistados de este grupo se pudieron identificar tres recorridos diferentes. En un caso, un trabajador afirma tener militancia peronista y comenta haber formado parte activa en la resistencia por el cierre del FA, luego de un par de años de incertidumbre comenzó a apoyar a un líder político menemista (en ese momento) de la provincia quien luego (al asumir) logró

conseguirle un puesto administrativo en una dependencia del Estado donde trabaja hasta la actualidad. Otro caso lo representa un trabajador que mientras trabajaba en FA paralelamente también lo hacía en un pequeño taller de soldadura. Este al retirarse de FA se reconvirtió en trabajador por cuenta propia en base a ese oficio de soldador que aprendió en FA y por su padre (su padre cumplía igual función y era su jefe y el taller era de su padre y estaba en su casa paterna que luego heredó junto con el taller donde ahora trabaja con uno de sus hijos y su hija lo ayuda en la contabilidad). Finalmente, se encuentra el caso de un trabajador que luego de su retiro intentó en diversas actividades pero ninguna fue estable y lo podemos identificar como un cuenta propia errático e inestable (vendió lotería en la calle, fue almacenero, quiosquero, empleado de comercio, tuvo un puesto en la feria, fue vendedor ambulante vendiendo productos varios, cuidador de enfermos terminales, etc.)

En resumen a este grupo se lo puede caracterizar como a trabajadores con trayectorias laborales fragmentadas, características de las nuevas épocas¹¹, con pérdida de estabilidad y de beneficios sociales. La situación pareciera tender a recomponerse a mediados de la primera década del siglo XXI para estos grupos. Al igual que en el grupo 2, las penurias que estos trabajadores pasaron durante la etapa de inserciones precarias, intermitentes, inseguras, son resguardadas y difíciles de acceder en la entrevista.

Una posible diferencia puede ser que en las tierras altas tal vez se dio una mayor migración hacia la ciudad capital o hacia otros destinos urbanos mayores (Córdoba, Buenos Aires) porque allí hay menos oportunidades laborales todavía. En esto se parecen al grupo 2.

Grupo 4: nuevos ferroviarios

“Los ferroviarios antes estaban en todos lados, después los hicieron a un lado”.

En este cuarto grupo están los trabajadores que cumplieron funciones antes de la privatización/desmantelamiento y que luego de ese período continuaron trabajando en la empresa Belgrano Cargas. En los dos casos entrevistados ambos trabajadores cumplen funciones en las tierras bajas jujeñas (único ramal de la provincia que continúa en funcionamiento), están abocados a las tareas de reparación de vías para que los cargueros que aún funcionan puedan circular, y tienen su base de operaciones en una de las estaciones del ferrocarril.

Ambos ingresaron a trabajar en FA en los primeros años de la década de 1980 (en 1981 uno y el otro en 1983) y también los dos fueron despedidos en los albores de la década

¹¹ Podemos recordar aquí a los emblemáticos Rico y Enrico caracterizados por Sennet (2000).

de 1990 (en 1992 uno y el otro en 1993), bajo el argumento de “racionalización empresaria”. En uno de los casos el trabajador permanece fuera de la empresa por diez años (desde 1993 hasta 2003) momento en cual consigue reingresar, aparentemente, merced a contactos familiares (su padre era capataz de ferrocarriles). En el otro caso el entrevistado pierde el trabajo durante ocho meses (durante el período 1981/1982), luego de lo cual pasa a formar parte de una cooperativa de la Unión Ferroviaria y trabaja de esa forma durante siete años para el ferrocarril, hasta que lo vuelven a tomar en la empresa Belgrano Cargas.

Ambos entrevistados dan cuenta de las épocas en las que no trabajaron para empresa de haber seguido trayectorias laborales inestables y precarias. Ellos describen estos trabajos como “changas”, pero mientras que uno siguió casi todo el tiempo vinculado al ámbito ferroviario, el otro –el que permaneció alejado de los ferrocarriles por casi una década- no especifica con mayor detalle las tareas que desarrollaba, sólo se refiere a “rebusques que le permitían sobrevivir”.

En cuanto a su percepción de los ferrocarriles en ambos períodos (antes de la privatización/desmantelamiento y la actualidad) reconocen que en estos años mermó mucho el transporte de cargas, que las vías estuvieron mucho tiempo sin mantenimiento adecuado, lo que generó múltiples deterioros e inconvenientes no resueltos. Estiman la reducción de personal en un 70 u 80%; comentado que en la actualidad en la estación donde ellos cumplen funciones sólo hay tres cuadrillas de 7 u 8 personas para hacer mantenimiento, cuando antes había seis cuadrillas de 10 a 12 personas para la misma extensión de vías.

Finalmente, ambos entrevistados reconocen que las condiciones de trabajo desmejoraron y desaparecieron muchos de los antiguos beneficios laborales (hay inestabilidad en los puestos de trabajo, ya no existe la cobertura médica especial para ferroviarios ni la posibilidad de usar hoteles en lugares de veraneo) pero admiten que aumentaron significativamente los sueldos en relación a la década de 1990. Es decir, según su percepción, las condiciones generales de trabajo son peores, se perdieron beneficios laborales pero comparativamente con el período más cercano a la privatización/desmantelamiento los salarios son mejores en la actualidad.

Conclusiones provisionarias

Según lo expuesto en este escrito se puede postular, al menos de manera provisoria, que entre los trabajadores de FA en Jujuy, que fueron afectados por la privatiza-

ción/desmantelamiento de esa empresa a inicios de la década de 1990, se pueden identificar cuatro grandes grupos para los cuales ese proceso tuvo consecuencias diferenciales. Un primer grupo está integrado por quienes gozaron de una trayectoria laboral estable, propia del Estado de Bienestar, con toda su vida activa en la empresa y que en general llegó a jubilarse. Un segundo grupo está integrado por quienes vieron su trayectoria laboral abruptamente cortada en las etapas finales de su vida laboral y que atravesaron circunstancias muy difíciles hasta alcanzar los requisitos para acceder al haber jubilatorio. El tercer grupo lo conforman quienes aún están en actividad, y al momento de la privatización/desmantelamiento eran trabajadores jóvenes con pocos años de antigüedad en FA, luego de lo cual sus trayectorias laborales se caracterizaron por la fragmentación, la pérdida de estabilidad y de beneficios sociales y para quienes el impacto fue comparativamente mayor que en el caso de los otros grupos. Finalmente se encuentra el grupo de los nuevos ferroviarios, cuyas condiciones de trabajo difieren mucho de los que cumplían funciones en esta empresa antes de la década de 1990, ya que perdieron beneficios y desmejoraron sus condiciones de trabajo.

Un rasgo común que pudimos observar entre los primeros dos grupos fue el bajo nivel de instrucción de estos ex trabajadores (posiblemente acorde a su edad y lugar de residencia) y la empresa como vía de capacitación. Aparece fuertemente la presencia del gremio. En casi todos los casos la referencia a los gremios, aún en el grupo 4, es relevante y aparece como un actor clave en procesos de capacitación y reinserción laboral, aunque no se ha indagado en este caso el rol que desempeñaron sus dirigentes en los primeros años de la década de 1990.

Los trabajadores y ex trabajadores entrevistados en general venían de condiciones de vida difíciles antes de ingresar a la empresa, o sea que el trabajo como ferroviarios les ha dado, de alguna manera, una vida digna. En algunos casos los ha disciplinado, ha completado su educación (especialmente en el grupo 1 y 2 el ingreso era en etapas muy tempranas de la vida). De alguna manera, FA era una institución omnipresente en la vida de estos trabajadores, por lo que su pérdida fue aún más dolorosa.

Cuando se los consulta a estos ex ferroviarios y ferroviarios acerca de la situación de la empresa, en general coinciden en que viajaba un importante número de personas y que se transportaba grandes toneladas de diversas cargas, y afirman que, desde su punto de vista: “los ferrocarriles no podían tener pérdidas”. Desde su percepción no logran dar cuenta ni muestran comprensión de las motivaciones que llevaron a la privatización/desmantelamiento de los ferrocarriles en la provincia.

En cuanto a comparar el impacto que significó para los trabajadores la pérdida de su trabajo en FA la bisagra parece ser la mayor cercanía o lejanía de la edad jubilatoria: si se estaba más cerca fue menos traumático y si se está más lejos es más conflictivo; por supuesto que a esto se le suma si el trabajador tenía en ese momento carga familiar (lo cual complica el panorama) y/o si desarrollaba una segunda ocupación (lo cual representa un alivio a la situación).

Ahora bien, si se contrastan los impactos por regiones, se llega a la conclusión que el cuarto grupo está ausente en las tierras altas porque allí los ferrocarriles dejaron de circular, a diferencia de las tierras bajas donde, aunque con un servicio limitado, siguen en actividad. En el caso de las tierras altas, al segundo y tercer grupo se le sumaron situaciones de desarraigo ya que debieron, en la mayoría de los casos, abandonar sus lugares de residencia (propio y de su grupo familiar) que, para algunos, era suministrado por la propia empresa. Multiplicándose, de esta manera, el impacto del desmantelamiento del ferrocarril en las tierras altas en relación con las tierras bajas de Jujuy.

Tenemos así que además del efecto material ineludible que hace a la supervivencia cotidiana (los ingresos necesarios para “parar la olla”) se percibe una consecuencia tal vez menos perceptible, pero no por ello menos importante, sobre los aspectos identitarios. Cuando Sennet (2000) compara la figura de Enrico -un trabajador no calificado cuya trayectoria laboral se desarrolla en pleno Estado de Bienestar- con la de Rico, su hijo -un exitoso y calificado profesional, quien, sin embargo, vive una historia laboral plagada de cambios, incertidumbres y quiebres- de alguna manera personifica a “nuestros” ferroviarios. Los más antiguos, con una trayectoria lineal, acumulativa y predecible, que les permite una sensación de auto-respeto, por más que su trabajo pueda no estar entre los más altos de la escala social. Los de las etapas intermedias, con una trayectoria que parecía ser como la de Enrico, pero se quebró bruscamente, obligándolos a replantearse a una edad madura lo que habían sido las bases de su historia personal y familiar y de su propia identidad. Los más jóvenes, que ingresaron a FA cuando las mejores épocas ya habían pasado, pudieron haber aspirado inicialmente a una trayectoria lineal y protegida, pero el devenir de los acontecimientos les mostró otra realidad. Es así que en este diálogo inicial con algunos ex ferroviarios y ferroviarios de Jujuy se logra dar cuenta para este caso del mentado “fin de las identidades ‘fuertes’ y el ingreso a una era en la cual las identidades son más efímeras y parciales, más fragmentarias y menos inclusivas” (Svampa 2000: 153).

Tal vez se pueda cuestionar el por qué insistir en esta temática. Cuando los ferroviarios de Jujuy perdieron (o les quitaron) el tren, no dejaron de ser ferroviarios de la noche a la mañana. Por el contrario, a poco menos de dos décadas de iniciado el proceso de privatización/desmantelamiento, esos trabajadores siguen portando las huellas del desgarró, la plena conciencia de la pérdida de una construcción de trabajador asalariado, protegido y miembro de un colectivo laboral inclusivo. Estos trabajadores no lograron, aún, recomponerse del impacto de los cambios generados a inicios de la década de 1990, aún cuando en algunos casos pueden haber resuelto sus necesidades materiales. Por ello, las identidades laborales actuales deben ser leídas a partir de la reconstrucción de largo plazo de sus trayectorias, marcadas en sus inicios por la promesa de estabilidad y certidumbre, a la que los vientos privatistas neoliberales tornaron ambivalente, situación que los cambios políticos posteriores aún no ha logrado superar.

Bibliografía

- AZPIAZU, Daniel (1995) “La Industria Argentina ante la privatización, la desregulación y la apertura asimétrica de la Economía. La creciente polarización del poder económico”. En: AZPIAZU, Daniel y NOCHTEFF, Hugo (1995) *El desarrollo ausente. Restricciones al desarrollo, neoconservadurismo y elite económica en la Argentina. Ensayos de Economía Política*. Buenos Aires: FLACSO/Editorial Norma.
- AZPIAZU, Daniel (2002) *Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*. Buenos Aires: Fundación OSDE/CIEPP.
- BENEDETTI, Alejandro (2002) “Los efectos de la inclusión. Transformaciones territoriales y reorganización de la red de lugares poblados en las tierras altas de Jujuy durante el siglo XX”. En: *XIII World Congress of the International Economic History Association*. Buenos Aires: Asociación Internacional de Historia Económica.
- BERGESIO, Liliana, GOLOVANEVSKY, Laura y MARCOLERI, María Elena (2009) “Privatizaciones y mercado de trabajo: la venta de empresas públicas en Jujuy y sus consecuencias sobre el empleo”. En: LAGOS, Marcelo (Director) *Jujuy bajo el signo neoliberal. Política, economía y cultura en la década de los noventa*. San Salvador de Jujuy: Unidad de Investigación en Historia Regional/EdiUnju.
- BERGESIO, Liliana y GOLOVANEVSKY, Laura (2009) “Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy-Argentina)”. En: *Actas 9º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo “El trabajo como cuestión central”*. Buenos Aires: ASET/UBA.
- BERGESIO, Liliana y GOLOVANEVSKY, Laura (2010) “Ferroviarios y zapleros en Jujuy: de la seguridad social a la inestabilidad laboral”. En: *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*; Número 6; Año 2010. Buenos Aires: SIMEL/CEUR.
- CENA, Juan Carlos (2006) “Ferrocarriles, su importancia geoeconómica”. En: *Actas Octavo Encuentro Internacional Humboldt*. Colón: CEH.
- CENA, Juan Carlos (2009) *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.
- COSTELLO, Moisés (2003) *Los ramales C15 – C16 y el Ramal Salto-Jujeño*. Salta: Fondo Editorial Fundación CAPACIT-AR del NOA.
- DUARTE, Marisa (2001) “Los efectos de las privatizaciones sobre la ocupación en las empresas de servicios públicos”. En: *Realidad Económica*, N° 182. Buenos Aires: IADE.
- ENNIS, Huberto y PINTO, Santiago (2002) “Argentina’s Privatization: Effects on Income Distribution”. En: NELLIS, John y BIRDSALL, Nancy (eds.) *Reality Check: The Distributional Impact of Privatization in Developing Countries*. Center for Global Development: The Brookings Institution.

- FELDER, Ruth (2007) “¿Por qué te quedás en la vía muerta?: las políticas ferroviarias de los ‘90 y el debate acerca del futuro de los ferrocarriles”. En BASUALDO, Victoria y FORCINITO, Karina (coord.) *Transformaciones recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- FUENTES, Gimena y OLIVA, Enrique (2007) “¿Los ferrocarriles argentinos en vía muerta?”. En: <http://nacionalypopular.com/index.php> (fecha de consulta febrero de 2008).
- GOLOVANEVSKY, Laura (ep) “Ferrocarriles y población: Una mirada comparativa en Jujuy (1891-1948-1993)”. En *Revista Estudios del ISHIR*, UER-ISHIR/CONICET, Buenos Aires.
- HOROWITZ, Joel (1985) “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”. En: *Desarrollo Económico*; N° 99; Vol. 25. Buenos Aires: IADE.
- KIKERI, Sunita (1998) “Privatization and Labor”. En: *Technical Paper*; N° 396. Washington: Banco Mundial.
- LEWIS, Colin (2007) “Crisis, tecnología y eficiencia: los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición”. En LÓPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge (eds.). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.
- LÓPEZ, Mario Justo (1994) *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886*. Buenos Aires: Lumiere.
- LÓPEZ, Mario Justo (2000) *Ferrocarriles Deuda y Crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- MÜLLER, Alberto (2004)
- ORTEGA, Fernando (2010) “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”. *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*; Año 4, N° 7. Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, UBA.
- RAMAMURTI, Ravi (1997) *Testing the Limits of Privatization: Argentine Railroads*. En: *World Development*; Vol. 25; N° 12. Montreal: World Development.
- REBORATTI, Carlos; GARCÍA CORDÓN, J.C.; ALBECK, Mariette; CASTRO, Hortensia y ARZENO, Mariana (2003) “Una visión general de la Quebrada”. En: REBORATTI, Carlos (coord.) *La Quebrada*. Buenos Aires: La Colmena.
- ROCCATAGLIATA, Juan A. (1998) *Ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2009) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Editorial Lancelot; Primera edición 1940.
- SCHVARZER, Jorge (1999) *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Documento de Trabajo N° 2, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- SENNET, Richard (2000) *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona: Anagrama.
- SILI, Marcelo (1995) “Las políticas macroeconómicas de ajuste estructural y su impacto territorial en la Argentina de los 90”. En: *Yearbook, Conference of Latin Americanist Geographers*; Vol. 21. Estados Unidos: Syracuse University.
- SVAMPA, Maristella (2000) “Identidades astilladas. De la patria metalúrgica al heavy metal”. En: SVAMPA, Maristella (ed.) *Desde abajo. Las transformaciones de las identidades sociales*. Buenos Aires: Biblos-UNGS.
- SVAMPA, Maristella (2002) *Organizaciones de trabajadores desocupados. Un estudio de caso: el modelo Mosconi*. Buenos Aires: CEDES.
- SVAMPA, Maristella y PEREYRA, Sebastián (2003) *Entre la ruta y el barrio. La experiencia de las organizaciones piqueteras*. Buenos Aires: Biblos.