

**Grupo 4: Trabajo, trabajadores y estructura social**  
Coordinación: María Laura Elizalde - mareliza@mail.retina.ar  
Pablo Dalle - pablodalle80@hotmail.com

## **Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)**

**Liliana Bergesio**

Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales (UNJu)  
dlmontial@arnet.com.ar

**Laura Golovanevsky**

CONICET y Facultad de Ciencias Económicas (UNJu).  
lauragolo@arnet.com.ar

### **1. Introducción**

“Los ferroviarios luchamos hasta el final defendiendo y tratando de impedir la tupacamarización del ferrocarril a través de las privatizaciones, dejando en esa resistencia, jirones de vida.[...] Con el ferrocarril desintegrado, más los ferroviarios expulsados, el sistema comete en un mismo acto, un gigantesco FERRICIDIO”.  
Juan Carlos Cena<sup>1</sup>

El proceso de privatizaciones desarrollado en la década de 1990 en la República Argentina se enmarca en una corriente de carácter internacional (Hemming y Mansoor 1988), pero en nuestro país fue particularmente amplio y veloz lo cual le confiere un rasgo distintivo. Lo que sucedió fue que, en muy pocos años, se transfirieron al sector privado, entre otros activos estatales, una porción mayoritaria de la empresa petrolífera estatal (la empresa más grande del país en términos de facturación y una de las líderes en materia de exportaciones); los ferrocarriles, tanto de carga como de pasajeros (que cuando no pasaron a manos privadas se clausuraron); la compañía estatal encargada de la prestación de los servicios de transporte y distribución de gas natural; las principales firmas estatales de generación, transmisión y distribución de energía eléctrica; la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTeL); Aerolíneas Argentinas; los astilleros y las firmas siderúrgicas (como SoMiSA y Altos Hornos Zapla); las petroquímicas de propiedad estatal; la administración de los sistemas portuarios; canales de radio y televisión; y otras empresas estatales de variada índole (Basualdo *et al.* 2002). Las consecuencias de esta política se siguen sintiendo hasta hoy en la economía y en la vida cotidiana de las personas. En muchos casos, se trató de un *shock* repentino e inesperado; en otros

---

<sup>1</sup> “Entrevista a Juan Carlos Cena”. En: *Argenpress*; 10 de abril de 2009; [http://cultural.argenpress.info/2009\\_04\\_05\\_archive.html](http://cultural.argenpress.info/2009_04_05_archive.html)

fue más previsible el evento en sí, aunque no por ello se pudo lidiar exitosamente con sus consecuencias (Anderson 2003).

Por ello, consideramos que resulta tanto pertinente como relevante un estudio acerca de cómo estas transformaciones aún hoy, a algo más de quince años de la oleada privatizadora de los años noventa, siguen afectando a individuos y familias. Como resultado del proceso de desestatización el tejido social se vio dañado y numerosos hogares perdieron una inserción laboral estable, previsible, con protección social, y fueron compelidos a competir en el mercado laboral, a encontrar un lugar en muchos casos esquivo por la falta de calificaciones adecuadas o de experiencia relevante para nuevos puestos de trabajo (Svampa 2000).

La amplitud y velocidad del proceso privatizador, que implicó el cambio de manos de la propiedad de muchas empresas en un lapso relativamente corto de tiempo, dificulta un estudio completo de todas las empresas involucradas.<sup>2</sup> Por ello, consideramos que concentrar el análisis en algunos casos paradigmáticos, teniendo en cuenta su impacto socio-económico aún vigente, ayudará a comprender la magnitud de lo actuado y la perdurabilidad de sus consecuencias. Es así que, en este trabajo, focalizamos la atención en el caso de la privatización/desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos (FA) y sus consecuencias en el ámbito de la provincia de Jujuy, en particular en la región de la Quebrada de Humahuaca.

No se debe perder de vista que el caso bajo estudio formó parte de un plan mayor, no sólo porque los ferrocarriles fueron privatizados o cerrados en diferentes lugares del país, sino porque este caso queda inmerso en el amplio marco de las privatizaciones en Argentina. En particular, en el caso argentino, muchos trabajadores despedidos como consecuencia de los programas privatizadores se enfrentaron a largos períodos de desempleo (toda la década de 1990) y aquellos que recibieron indemnizaciones por lo general fracasaron en sus experiencias “emprendedoras”, malgastando recursos imposibles de recuperar frente a un mercado de trabajo esquivo (Beccaria *et al.* 1999; Beccaria y López 1996). Por ello, las privatizaciones parecen ser parte de la explicación de algunos de los rasgos que presentó el mercado de trabajo urbano en la Argentina de los años noventa: creció el desempleo abierto, aumentó el grado de precarización del empleo asalariado y la distribución del ingreso se volvió más regresiva (Beccaria 2001; Gasparini 2005; Lindenboim 2005; Marshall 2004; Monza 1999; Neffa *et al.* 1999 y Paz 2004). Por otro lado, las empresas privatizadas mostraron fuertes aumentos de su productividad, que en general pueden asociarse a la reducción de la cantidad de trabajadores, y que en gran medida fueron apropiados

---

<sup>2</sup> Un análisis completo del impacto del proceso privatizador en la provincia de Jujuy en la década de 1990 se presenta en: Bergesio *et al.* (ep).

por los empresarios, a través de una creciente masa de beneficios (Duarte 2001). Esta evidencia permite cuestionar la validez de las teorías que postulaban que las reformas estructurales en la economía generarían un crecimiento que se derramaría hacia el conjunto de la sociedad y, por el contrario, muestran que lo que se “demarró” durante los noventa fueron las ganancias de productividad hacia las fracciones más concentradas del capital (Borón 2003). Así, el interés en las consecuencias socioeconómicas del cierre del ferrocarril en Jujuy aparece como un complemento natural al estudio del proceso privatizador de la Argentina de los años noventa.

El presente trabajo, que representa el primer avance de un proyecto de investigación mayor, se estructura en tres etapas. En un primer momento, en base a fuentes secundarias, se realiza una descripción histórica de la construcción y desarrollo del ferrocarril en la provincia de Jujuy, describiendo, además, las principales características del mismo hasta la década de 1990. Luego, en un segundo momento, se presenta una reconstrucción del proceso de privatización/desmantelamiento de FA, aproximando una evaluación del impacto sobre el empleo. Finalmente se identifican, en base al relevamiento cualitativo, basado en entrevista, las diversas consecuencias que tuvo el desmantelamiento de FA para la provincia de Jujuy con especial énfasis en el caso de la región de la Quebrada de Humahuaca.

## **2. Ferrocarriles Argentinos en la provincia de Jujuy**

La red ferroviaria construida en la provincia de Jujuy consta de dos ramales que confluyen en la localidad de Perico (Valles). Estos dos ramales, cuyo origen se remonta a la primera década del siglo XX, tuvieron una función central en la ruptura de la organización territorial colonial hasta entonces vigente (Benedetti 2002).

El ferrocarril llegó a Jujuy en el año 1891. Después de la integración política del noroeste argentino (NOA) comenzó, a nivel nacional, un programa masivo de construcción de vías férreas, el cual colaboró, más que cualquier otra cosa, a incorporar definitivamente el NOA al mercado nacional, y a relacionarlo con Buenos Aires en particular. Esta vinculación de Jujuy a Buenos Aires debilitó el viejo modelo de comercio colonial-mercantil. Ahora era más barato traer mercadería de allí que del Pacífico o de Bolivia. Esto también tuvo un efecto dañino sobre las industrias artesanales locales, que debieron competir con la manufactura extranjera. La industria artesanal textil sufrió un duro golpe a raíz de la competencia de ropa barata procedente de Inglaterra y Estados Unidos, tal como lo muestra la notable disminución de trabajadores textiles que se observa entre los Censos de 1869 y 1895, tanto en Jujuy como en el resto del

NOA. La primera zona afectada fue la de la Puna. Era la que estaba más vinculada al viejo sistema de comercio, y era el centro de la industria textil local. Entonces, la sociedad de hacienda de la Puna, ya sacudida por las luchas con los indígenas de 1872-1875, sufrió nuevos problemas económicos (Rutledge 1987).

La prolongación del Ferrocarril Central Norte a Bolivia por las tierras altas de Jujuy a principios del siglo XX, provocó la supresión del tránsito de animales que se daba desde la época colonial, vinculando esta zona con Potosí (Bolivia) y generó la búsqueda de alternativas de producción tanto en la Quebrada de Humahuaca como en la Puna, para adaptarse a la nueva situación (Conti ms). Sin embargo, estos cambios fueron progresivos, y la importancia de la circulación de ganado continuó hasta 1930 a pesar del ferrocarril, dado que existían algunos mercados específicos que éste no alcanzaba (Langer y Conti 1991). Así, la organización productiva de la Puna se orientó a la minería y la de la Quebrada de Humahuaca se encaminó hacia la agricultura. En este último caso, los campos de alfalfa fueron reemplazados por huertas dedicadas a la producción de frutas y hortalizas; es por ello que se fue perfilando una orientación cada vez mayor hacia la producción de cultivos comerciales, al mismo tiempo que se modificaba la elección de mercados de destino: decreció la importancia de los mercados bolivianos y se incrementó la de los mercados urbanos del NOA (Reboratti *et al.* 2003). El funcionamiento del ferrocarril en las tierras altas de Jujuy marcó la transición entre la desintegración del comercio de mulares y vacunos y la integración de Jujuy al mercado nacional. Además, se desarrollaron y fortalecieron numerosas localidades en torno a actividades relacionadas al servicio ferroviario, entre ellas: León, Maimará, Iturbe, Volcán. La Quebrada de Humahuaca fue una importante vía de transporte, a través del ferrocarril, de los minerales extraídos de la Puna hacia los mercados pampeanos, llevando consigo el desplazamiento de quebradeños hacia la región puneña, como polo de desarrollo minero (Sica *et al.* 2006).

El ramal ferroviario en Jujuy recorría la provincia en sentido sur-norte atravesando las tierras altas para alcanzar en La Quiaca la frontera con Bolivia. Durante las décadas de 1960 a 1980 se aplicaron en Argentina políticas destinadas a reducir la capacidad técnica y operativa del ferrocarril (Veschi 1992). Sin embargo, en ese período la regresión del sistema ferroviario apenas tuvo repercusiones en los tramos correspondientes a la Puna, lo que podría suponerse se debe a razones geopolíticas (Roccatagliata 1998). Pero luego este ramal se cerró a comienzos de la década de 1990, en tanto que el ramal Perico-Pocitos sigue funcionando, para el transporte de

carga, operado por una empresa privada hasta marzo de 2008, habiendo retomado el Estado su manejo con posterioridad a esa fecha.<sup>3</sup>

La red ferroviaria, que correspondía al Ferrocarril Central General Manuel Belgrano (FCGMB) se extendía de sur a norte de la provincia, conectando las cuatro regiones: Valles, Ramal, Quebrada de Humahuaca y Puna. A su vez, la provincia se conectaba con el resto del país a través de los trenes El Norteño (FCGMB) y el Cinta de Plata (FCGMB) que venían a Jujuy vía Córdoba, Tucumán y Salta. Estos tres combinaban en Tucumán con el Estrella del Norte (Ferrocarril Central General Bartolomé Mitre –FCGBM-) que hacía el recorrido Retiro-Tucumán pasando por Rosario y La Banda (en Santiago del Estero). Además, la provincia se unía con el país vecino de Bolivia a través del tren El Panamericano (FCGMB) que iba a La Paz (Bolivia) vía Tucumán, Jujuy y La Quiaca. Los trenes se conformaban de la máquina, vagones de carga (algunos especialmente equipados para el traslado de productos frescos –frutas y verduras- con ventilación en la parte superior), los coches de pasajeros (de clase turista, primera/pullman y camarotes; todos con un baño y dos lavabos por coche) y el coche comedor atendido por personal de FA.

En total había en Jujuy, a mediados de la década de 1980, 22 estaciones activas (con personal y Jefe de Estación permanente). En cada región había, por lo menos, dos estaciones con más de 100 empleados cada una. Las instalaciones de las mismas, por lo general, se componían de la estación (con un marco estilo inglés de fines del siglo XIX, similar a las del resto del país), una casa adjunta donde vivía el Jefe de Estación con su familia, galpones para depósito y grandes tanques de agua cercanos para el abastecimiento de los trenes. En las estaciones había una boletería, servicios de comunicación, depósitos para mercaderías pequeñas y los sanitarios. En las estaciones más grandes, en la zona aledaña había galpones donde se estacionaban locomotoras y en las vías solía haber depósitos de vagones de carga y/o de pasajeros.

A mediados de la década de 1980, en base a los datos recabados en entrevistas a ex empleados de FA en Jujuy, había en la provincia un número cercano a los 650 empleados<sup>4</sup>, en su mayoría 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 cuanto al personal en estas estaciones había varios equipos de maquinistas (entre 5 o 6 en las estaciones más grandes), guardas (entre 2 o 3 en las estaciones principales de la

---

<sup>3</sup> Ver: *Rieles Latinoamericanos*; Newsletter 1096; 10 de diciembre de 2008; en: [www.rieles.com](http://www.rieles.com) (Fecha de la consulta: 23 de marzo de 2009).

<sup>4</sup> Estos representaban entonces el 1,5% de los empleados del sector público en la provincia (que sumaban en total 45.319 según datos del Censo de Población y Vivienda de 1991). Este valor aumentaba al 2,4% si se consideran sólo a los varones empleados en el sector público en Jujuy (que eran 25.983 según la misma fuente censal).

provincia que eran San Salvador de Jujuy, La Quiaca y San Pedro), movedores y llamadores (que cumplían tareas en la vías). También había cuidadores en distintos puntos, con servicios nocturnos con serenos. En la atención de las boleterías había personal administrativo, contable y de comunicaciones, encargados del depósito y personal de maestranza y limpieza.

En la localidad quebradeña de Volcán estaban, además, los talleres de reparación donde, a un costado de la vía férrea, se construyó el llamado “barrio ferroviario” para los trabajadores que migraban desde otros lugres para cumplir funciones en ese lugar. Esto no fue algo excepcional, ya que era una práctica común que se organizaran zonas urbanas cercanas a las estaciones, en rededor de la cual se iban luego estructurando los barrios o pueblos.

“La estación era el centro de las reuniones del pueblo. A la hora de la tardecita era muy común, más en la primavera o en el verano, que la vuelta del perro era hasta la estación de trenes, esperar la llegada, mirar la partida, comer algo en los puestitos y pegar la vuelta. Era como la única diversión en el pueblo” (A.C., ex empleado ferroviario, Jujuy)<sup>5</sup>.

### **3. El proceso de privatización/desmantelamiento de FA**

La palabra “privatización” es en realidad un término relativamente reciente en el uso popular<sup>6</sup>, y la actividad con la cual se la asocia es la venta de activos del sector público. Este ha sido un fenómeno distintivo de los años ochenta en Europa y América del Norte y de los noventa en Europa del Este y América del Sur. En este último caso, los países que adoptaron programas de ajuste bajo la órbita del Fondo Monetario Internacional (FMI) tomaron las privatizaciones como una forma de, entre otras cosas, mejorar las finanzas de los respectivos sectores públicos involucrados (Bergesio *et al.* ep).

En la Argentina los primeros intentos de privatización, que en realidad no superaron el plano de lo discursivo, se remontan a los planes económicos de la última dictadura militar: durante la gestión de Martínez de Hoz se planteó la necesidad de privatizar algunas empresas públicas. Sin embargo, en ese período no sólo no se privatizó ninguna compañía estatal sino que, por el contrario, al concluir el proceso militar, el Estado había tenido que absorber (a través del Banco Central) un número importante de firmas privadas que habían quebrado con la profunda crisis iniciada en 1981 (Basualdo *et al.* 2002).

<sup>5</sup> Entrevista realizada el 5 de junio de 2009.

<sup>6</sup> Las palabras “privatizar” y “privatización” aparecen por primera vez en la edición de 1983 del Nuevo Diccionario Colegiado Webster, donde se señala que su uso más temprano que haya sido registrado data de 1948. Ver: HEMMING, R. y MANSOOR, A. (1988) “Privatization and public enterprises”. En: *Occasional Paper*; N° 56. Washington D.C.: International Monetary Fund.

En realidad, fue durante el gobierno radical –más precisamente, en el momento en que Rodolfo Terragno tomó a su cargo el Ministerio de Obras Públicas- cuando se manifestaron los primeros ensayos de privatizar algunas de las principales empresas públicas (en particular, Aerolíneas Argentinas y ENTeL). Tales proyectos enfrentaron la oposición del justicialismo, que cuestionó las privatizaciones propuestas, contando con un fuerte apoyo de los sindicatos y de los proveedores del Estado (la llamada “patria contratista”, que, posteriormente, pasaría a integrar los consorcios adjudicatarios de los distintos procesos de privatización).

Sin embargo, a poco de asumir la administración menemista, a mediados de 1989 (en plena crisis hiperinflacionaria), el mismo partido justicialista elevó al Congreso y logró la aprobación legislativa –prácticamente, sin oposición alguna (dado el “pacto de transición” establecido entre Menem y el renunciante Alfonsín)- de un muy ambicioso programa de privatizaciones, mucho más radical, difundido y acelerado que el que el justicialismo había cuestionado poco tiempo antes. A partir de allí, con la sanción de la Ley 23.696 de Reforma del Estado en agosto de 1989<sup>7</sup>, quedaron sujetas a privatización las principales empresas de propiedad estatal, iniciándose una nueva fase en cuanto al papel del sector público en la Argentina, con la emergencia de nuevos mercados para la actividad privada y de nuevas áreas privilegiadas con rentas extraordinarias y reservas de mercado promovidas y protegidas por el accionar del Estado (Basualdo *et al.* 2002). En general, casi todos los primeros pasos del difundido programa de privatizaciones sufrieron una multiplicidad de inconvenientes de diversa índole. No obstante, si en algo se destaca el ejemplo argentino respecto a otras experiencias internacionales, es en la celeridad y amplitud de las realizaciones (Azpiazu 1995).

Las reformas de la década de 1990 se sustentaron en un discurso homogéneo que se basaba en las ideas de reducción del rol del Estado, ineficiencia del mismo como empresario generador de pérdidas para el conjunto de la sociedad y disminución de empleo en el sector público. Esta homogeneidad dio pie a reformas que no tomaron en cuenta las particularidades de cada sector, siendo que el transporte hubiese requerido un tratamiento diferencial. En este sentido, el transporte ferroviario fue una de las actividades en las que más se percibieron los efectos de las políticas de aquella década, puesto que de un único operador (el Estado) se

---

<sup>7</sup> “[...] la Ley de Reforma del Estado convirtió a las privatizaciones en una de las políticas centrales de la reforma económica, y determinó, asimismo, cómo ese programa sería llevado a cabo. La propuesta dejó en claro que el Poder Ejecutivo y su gabinete eran los encargados de conducir el proceso de reestructuración del sector público, y no el Congreso, el cual fue privado de su facultad de discutir cada caso de privatización individualmente. Mediante la aprobación de la ley, el Congreso delegó en el Poder Ejecutivo la facultad de implementar la política por medio de decretos, renunciando a sus potestades legislativas y conservando, meramente, sus funciones de control. Debido a la particular situación de aquel momento, el gobierno recién llegado pudo capitalizar esta crisis, consiguiendo la sanción de la Ley de Reforma del Estado en tiempo mínimo” (Llanos 1998: 753).

derivaron una gran cantidad de operadores (algunos estatales y otros privados), además de la importante reducción del empleo en el sector (Müller 1994).

En el marco del proceso de privatizaciones en la Argentina el caso de FA fue en algún sentido paradigmático, ya que la empresa era señalada como un ejemplo de mala calidad de servicio y de generación de déficit fiscal, dos de las banderas centrales esgrimidas como argumentos favorables a la venta de activos del sector público (Azpiazu 2002). Otro aspecto no menor, al menos en la comunicación, tuvo que ver con el control de la mano de obra asalariada, en un contexto de pérdida de poder de los sindicatos y disciplinamiento social, encarnado en la famosa frase del entonces Presidente de la Nación, “ramal que para, ramal que cierra”. Todos estos argumentos ampliamente publicitados permitían justificar la celeridad en el proceso de venta de FA, pero no se debe soslayar el interés de grupos privados en tomar control de ciertos tramos de la red ferroviaria. En el mismo sentido, la desaparición del ferrocarril benefició también a empresas de transporte automotor, tanto de pasajeros como de carga, por lo que una investigación pendiente debería abocarse al análisis del rol que los intereses del sector privado pueden haber jugado en el proceso de privatización/desmantelamiento de FA.

Los inicios de la privatización de FA a nivel nacional se remontan al año 1991 con la venta del corredor Rosario-Bahía Blanca a la empresa multinacional TECHINT; 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). Como primera respuesta por parte de los trabajadores se produjeron dos grandes huelgas la primera en 1991 y la segunda en 1992, dando lugar a la antes citada 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 empleados<sup>8</sup>, 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 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 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. A su vez, había tendidos de vías férreas que unían provincias y servicios provinciales internos que visitaban hasta los pueblos más pequeños (Fuertes y Oliva 2007).

En julio de 1992 el gobierno decidió cerrar las líneas que no se privatizaran. Esta situación produjo un notable impacto en las poblaciones rurales en donde en muchos casos la dinámica del pueblo dependía del ferrocarril: al desaparecer el tren de pasajeros la necesidad de mano de obra descendía a los niveles mínimos de mantenimiento y finalmente muchos de los pueblos afectados desaparecieron.<sup>9</sup> En otras ocasiones, estaciones de menor tamaño han sido directamente cerradas, debido a que no se requiere personal para el control de los trenes de carga, ya que el mismo se hace en forma más flexible debido a las nuevas posibilidades tecnológicas. Este fue el caso de Jujuy donde se cerraron las estaciones de trenes y se desmanteló la estructura férrea.

En realidad, el proceso de desmantelamiento de FA se había iniciado antes de la década de 1990. Las cifras desnudan cómo se fue dando la avanzada para la destrucción total del Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones, que llegó a tener su pico más alto en transportar mercaderías y pasajeros en 1950 y también llegó a tener 220.000 obreros y trabajadores ocupados en Ferrocarriles Argentinos, además de las industrias colaterales que abastecían al transporte ferroviario, con miles de familias que tenían un trabajo y salario seguro. La participación del ferrocarril en el transporte de carga era del 28 por ciento en 1965 y

---

<sup>8</sup> "... para 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](http://cultural.argenpress.info/2009_04_05_archive.html)

<sup>9</sup> Según Pino Solanas, en su película "La próxima estación", fueron un millón los habitantes que emigraron a las ciudades debido al cierre de los ramales ferroviarios que comunicaban a la mayoría de las provincias argentinas.

el 16 por ciento en 1985; en el transporte de pasajeros cayó del 52 por ciento al 21 por ciento entre esos mismos años (Cena 2006). Además se estima que son 902 los pueblos en todo el país que quedaron al borde de la desaparición luego de las privatizaciones por la falta de comunicación (Fuertes y Oliva 2007).

A nivel global, las privatizaciones implicaron una pérdida de empleo de alrededor de 150.000 puestos de trabajo en el período 1987-1997, equivalente al 2 por ciento de la fuerza de trabajo urbana (Kikeri 1998). Algunos autores sostienen que si la totalidad de los trabajadores despedidos hubieran permanecido desempleados (que no fue el caso), las privatizaciones darían cuenta de 13 por ciento del aumento observado en la tasa de desempleo en ese mismo período (Lora y Panizza 2002). Manteniendo también el mismo supuesto, las privatizaciones hubieran significado un aumento de 8 por ciento en el número de pobres y hubieran elevado en 3 por ciento el coeficiente de Gini de la concentración del ingreso (McKenzie y Mookherjee 2003).

En términos específicos de la pérdida de fuentes laborales, FA fue una de las empresas que más afectó el empleo de su plantel, puesto que las pérdidas de puestos de trabajo alcanzaron alrededor del 67 por ciento de los trabajadores de la misma (Ennis y Pinto 2002), aunque otros autores elevan esta cifra al 81 por ciento (Kikeri 1998).

El 10 de marzo de 1993 circularon por última vez los trenes de pasajeros de larga distancia en la Argentina, con excepción de los que transitaban por las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Río Negro, que aceptaron hacerse cargo de su mantenimiento. En Jujuy, en un diario local de ese día se podía leer: “A partir de hoy la provincia se quedó sin el servicio ferroviario de transporte de pasajeros debido a la decisión nacional de cancelarlo, pero para el norte, la suerte del tren estuvo echada el 10 de diciembre pasado, cuando un alud de piedras y barro, arrastrado por el Arroyo del Medio sepultó las vías poco antes de llegar a Volcán”. Para luego agregar: “Lo cierto es que el norte jujeño, por ejemplo, creció junto al servicio ferroviario, cuyas obras se iniciaron el 5 de enero de 1903, y fueron inauguradas oficialmente el 5 de mayo de 1908, y así como la llegada del tren selló la suerte de un progresista pueblo como Yavi, para dar lugar a La Quiaca, hoy los dos agonizan irremediablemente, y pronto serán recuerdos”. Se afirmaba allí que la suspensión del servicio de pasajeros del Ferrocarril General Belgrano “...provocará una secuela de drásticos problemas laborales y sociales en nuestra provincia, ya que según el presidente de la Seccional Jujuy de la Fraternidad, quedarán más de 500 obreros sin trabajo y unos 300 sin viviendas”.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Diario El Tribuno de Jujuy, 10 de marzo de 1993.

En términos generales, podría afirmarse que la privatización de FA no sólo no alcanzó los objetivos propuestos, sino que, por el contrario, los problemas que se intentaban solucionar se terminaron agudizando. El déficit se convirtió en subsidios crecientes, las tarifas aumentaron y los servicios, especialmente de cargas, se concentraron en los corredores que ya eran rentables cuando la empresa era estatal. Además, el transporte de carga no alcanzó los niveles esperados, y al priorizar el transporte masivo y de punta a punta se perjudicó al pequeño y mediano productor, afectando de esta forma las economías regionales. Otro aspecto a considerar en relación a los efectos de lo que sería una casi total desaparición de los trenes de pasajeros de larga distancia es que la transferencia de los pasajeros a medios alternativos no adecuadamente preparados para esta demanda daría lugar al incremento de los accidentes carreteros y al aumento de las externalidades negativas, como por ejemplo el aspecto ambiental (Veschi *et al.* 2000).

Con posterioridad a la década de 1990 la situación no ha sufrido modificaciones sustanciales. Durante la presidencia de Eduardo Duhalde (2002) se promulga el decreto de “Emergencia Ferroviaria”, dentro del marco de la Ley de Emergencia Económica, por lo que se condonan las deudas y multas a los concesionarios privados. Se les perdonan inversiones no realizadas que ascienden a 450 millones de dólares. En el año 2003 el Presidente Néstor Kirchner propone un “Plan Ferroviario Nacional”, del cual, hasta ahora, muy pocas promesas fueron cumplidas. Según los últimos datos disponibles de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), los servicios ferroviarios urbanos en la Argentina trasladaron durante el año 2004 a 4.488.675 usuarios (mientras que en el año 1989, habían utilizados esos servicios 11.174.000 pasajeros).

En el caso de la provincia de Jujuy, desde poco después del cierre del ferrocarril, sistemáticamente se alzaron voces desde diversos sectores planteando la necesidad de su reapertura, por lo general promoviendo algún tramo en particular. Sin embargo, gran parte de las vías y de las instalaciones han sido desmanteladas o están en un estado de avanzado deterioro. Sin embargo, a fines del mes de marzo del 2009, se publicitó en los medios locales una iniciativa que involucraba al Gobierno Nacional, Provincial y a la Comisión Municipal de la localidad de Volcán (Departamento de Tumbaya en la región de la Quebrada de Humahuaca) y que, bajo el nombre de “Vías de encuentro” promueve la refuncionalización de las instalaciones ferroviarias y el uso de las vías en un muy corto tramo (Tumbaya-Volcán) con fines turísticos. Como parte de la implementación de este proyecto, en esa fecha visitó la localidad de Volcán el arquitecto Jorge Tartarini, integrante de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares

Históricos y especialista en Patrimonio Ferroviario, quién declaraba lo siguiente en un medio gráfico de Jujuy:

“Para la Comisión Nacional de Monumentos, Volcán posee un atractivo especial porque es el conjunto ferroviario más importante de Jujuy, era la línea que unía San Salvador con La Quiaca. La estación de Volcán es una de las más importantes desde el punto de vista arquitectónico. Un sistema de cremalleras posibilitaba que el tren ascienda a una gran altura en pocos kilómetros. Por lo tanto, en la estación se contaba con una gran infraestructura, habitaciones para pasajeros que se descompensaban o para técnicos y obreros que mantenían la estación vital. Se trata de un espacio que también se recuperará con diferentes objetivos y herramientas”.<sup>11</sup>

Pese a estas propuestas aisladas, y a la generalizada coincidencia en la importancia del tren (especialmente por parte de aquellas generaciones que lo conocieron en funcionamiento) y en la necesidad de su recuperación<sup>12</sup>, por el momento no se han tomado medidas concretas en ese sentido.

#### **4. Las consecuencias del desmantelamiento de FA en Jujuy**

Las consecuencias del desmantelamiento de FA en Jujuy deben evaluarse en distintos aspectos. Se pueden distinguir impactos socio-culturales y económicos en al menos cuatro planos: en primer lugar, sobre quienes trabajaban en la empresa y perdieron una fuente laboral con protección social y alto contenido identitario; en segundo lugar, sobre quienes lograban su subsistencia gracias al paso del ferrocarril (venta de comestibles y pequeñas artesanías al paso de la formación); en tercer lugar, sobre los usuarios, que perdieron un medio de transporte económico y culturalmente inserto en el medio social; finalmente, sobre los pueblos y ciudades que el ferrocarril conectaba y que languidecieron, en muchos casos hasta casi desaparecer.

En términos generales, y antes de analizar cada uno de estos cuatro planos por separado, puede señalarse que, así como las pérdidas de empleo por las privatizaciones a nivel nacional equivalían aproximadamente al 2 por ciento de la fuerza de trabajo urbana (Kikeri 1998), en el caso de FA en Jujuy los puestos de trabajo perdidos *sólo* por esta privatización representaban

---

<sup>11</sup> “Recuperación del patrimonio ferroviario de Volcán. El tren del ‘Pórtico de la Quebrada’”. En: *Revista El Metropolitano*; Año 4; N° 73. San Salvador de Jujuy; pág. 28.

<sup>12</sup> Pablo Vaca, Diputado Provincial de Jujuy por la Unión Cívica Radical (en ejercicio) y candidato a renovar su banca en la elección del 28 de junio de 2009, manifestó que: “La reactivación del ferrocarril es tan importante para la provincia y para todos los sectores productivos, que no importa quien la promueva, todos los sectores deberíamos alinearnos para poder concretarlo. Yo puedo decir, sin necesidad de consulta, que esa es la postura de todos los de mi partido” (Entrevista televisiva, Canal 2, Programa *Sobremesa* del 9 de junio de 2009, San Salvador de Jujuy).

aproximadamente el 0,5 por ciento de la fuerza de trabajo urbana de la provincia,<sup>13</sup> a los que podrían sumarse quienes trabajaban en empresas proveedoras del ferrocarril, sobre los cuales carecemos de información. Lo puntualizado hasta aquí permite afirmar, entonces, que el desmantelamiento de FA tuvo impacto en la estructura socio-económica de Jujuy y en las condiciones de vida concretas de un significativo porcentaje de su población;<sup>14</sup> siendo los más afectados en la provincia los siguientes actores y sectores sociales.

➤ Los que trabajaban en la empresa

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. 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 por ciento de los empleos, mientras que en el período 1991/1993 (ya privatizado) la reducción es del 60 por ciento, 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 una leve tendencia decreciente) en un nivel de empleo equivalente al 20 por ciento de lo que era antes de la privatización. Entonces, 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 por ciento 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 por ciento aceptaron el retiro voluntario (Ennis y Pinto 2002).

Para Jujuy la pérdida de puestos de trabajo dentro de la empresa se estima en alrededor de 90 por ciento, puesto que se logró recabar la información de aproximadamente 500 obreros sin empleo, sobre un total de 650 (lo que representa un 77 %), a lo que debe sumarse alrededor de un 10 por ciento más de empleados que tuvieron jubilaciones anticipadas. En particular, quienes tenían mayor antigüedad se jubilaron (a término o prematuramente, dependiendo de los casos), y un porcentaje similar al nacional se fueron con retiro voluntario, mientras que el resto fueron

---

<sup>13</sup> Este valor fue calculado tomando como referencia la población económicamente activa de las localidades de dos mil y más habitantes del Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991.

<sup>14</sup> Esta afirmación cobra mayor significado si se considera que Jujuy representaba uno de los extremos de la red ferroviaria nacional y que en la provincia no había centros urbanos eminentemente ferroviarios y de mediana magnitud, como fueron los casos de Tafí Viejo en Tucumán o San Cristóbal y Laguna Paiva en Santa Fe.

cesanteados 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. En situación de entrevista<sup>15</sup> con ex ferroviarios de Jujuy recuperamos los siguientes testimonios:

“El que reparaba cochemotores sabía de eso, y la mecánica del auto o la moto es otra cosa. Si no hay cochemotores lo que sabés no te sirve para nada” (46 años).

“Si sos guadabarreras sabés eso, si no pasan los trenes por la vía ¿qué hacés? Yo sabía hacer eso, eso durante 18 años, y no otra cosa. ¿De qué voy a buscar trabajo ahora? Yo soy guardabarreras y de eso no hay trabajo” (49 años).

“Yo estuve en los depósitos de Jujuy por 22 años [...] Lo que hacía era en un formulario verde marcar con una cruz si entraba o salía un bulto. El código del bulto ya estaba marcado, ya me venía así. Yo marcaba con una cruz, si entraba o salía. Eso por 22 años, lo mismo todos los días, sin faltar un día. Y ahora quieren que sea microempresario y calcule costos, y me arriesgue, y sea mi patrón y todo eso. ¿Qué se yo de eso? ¿Cómo voy a hacer eso yo? Yo solo marcaba con una cruz si entró o salió ¿de qué me sirve eso ahora?” (51 años).

En términos más subjetivos, el desmantelamiento de FA tuvo un efecto nada desdeñable sobre las identidades laborales. Quienes en algún momento formaron parte de la llamada “familia ferroviaria”, o fueron “ypefianos” o “zapleros”, por sólo citar algunos ejemplos que podemos observar en Jujuy, en muy pocos casos pudieron recuperar una inserción laboral de esa calidad (en el sentido de tener estabilidad y cobertura social completa para el trabajador y su familia nuclear) y con ese sentido de pertenencia. Esta situación se agudiza entre quienes tienen menores calificaciones profesionales y laborales.

Los trabajadores de FA tenían, al igual que los de otras empresas del Estado, condiciones de trabajo altamente favorables, vinculadas históricamente al peronismo del Estado de Bienestar. No sólo en términos de salarios, sino de compensaciones extra-salariales (acceso a colonias vacacionales de los respectivos sindicatos, viajes, entre otros; sin olvidar que los trabajadores ferroviarios fueron de los primeros en contar con caja de jubilaciones en la Argentina). Esto generaba fuerte apego hacia la empresa. Además, dadas sus condiciones especiales de estabilidad, tenían escasos incentivos para capacitarse por miedo a perder su empleo y verse obligados a insertarse en otras actividades. En definitiva, estos trabajadores estaban poco

---

<sup>15</sup> Estas entrevistas fueron realizadas por una de las autoras (L.B.) en el período 1995/1996.

preparados para lo que ocurrió. La hipótesis en juego sería entonces que los efectos del cierre de FA en Jujuy sobre la mano de obra estuvieron mediatizados por los niveles de calificación de la misma y también por la edad. La mano de obra empleada en FA tenía o bien baja calificación o bien una calificación específica para esa actividad, por lo que ante la pérdida de este empleo la reconversión fue muy difícil e inclusive en algunos casos (por lo general en los empleados de mayor edad) imposible.

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. Con el desmantelamiento de FA estos puestos se pierden y con ellos el estatus 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.

Otra pérdida asociada al cierre del ferrocarril y que se vincula a la idea de la “familia ferroviaria” es el hecho de que los hijos ya no pueden heredar la profesión del padre. Era común que los padres hicieran ingresar a sus hijos como empleados en FA con la perspectiva de una carrera en la empresa. Esta expectativa de continuidad y de un empleo seguro cuando se termine la secundaria, o la escuela técnica, entonces se elimina y no hay opciones equiparables para los jóvenes, especialmente en una región geográficamente alejada como la Quebrada de Humahuaca en Jujuy.

Al dificultarse la reinserción laboral, las familias cuyo sustento se vinculaba con el empleo ferroviario vieron drásticamente disminuido su nivel de vida, conformando otro más de los casos que Minujin y Kessler (1995) estudiaran en su clásico estudio sobre la nueva pobreza en Argentina. Es así que observamos el incremento en los niveles de pobreza, la pérdida de puestos de trabajo de calidad, las modificaciones en el denominado sector informal urbano y, en un sentido más amplio, las movilizaciones sociales que han enmarcado los últimos años de la década del noventa y que constantemente reaparecen en la escena local.

➤ Los que trabajaban gracias al paso del ferrocarril

En los diversos pueblos, el momento del arribo de una formación con pasajeros a la estación del Ferrocarril representaba una oportunidad de venta para múltiples actividades de pequeña escala, entre ellas muchas realizadas por mujeres con baja calificación y sin

posibilidades de empleabilidad (por tener numerosas responsabilidades reproductivas, una edad avanzada, alguna discapacidad, porque el pueblo de residencia no tenía oferta laboral disponible, etcétera). Con el desmantelamiento del ferrocarril esta oportunidad de venta, que permitía obtener ingresos monetarios, desapareció, sin que se generasen posibilidades alternativas, por lo cual muchas familias quedaron privadas de una fuente de ingreso con la cual habían contado por décadas.

Los pobladores de las distintas localidades de la Quebrada de Humahuaca recuerdan que, al paso del tren, era parte del paisaje de las estaciones el ver, en su mayoría, a mujeres y niños vendiendo artículos producidos localmente, ya sean éstos productos naturales o elaborados. En especial, muchos recuerdan la época del año en que los trabajadores golondrina, que habían ido a trabajar a los ingenios azucareros del ramal de Jujuy, volvían en tren a sus lugares de origen (la puna jujeña o Bolivia) e iban en cada parada comprando todo tipo de productos para llevar a sus familias, con el jornal completo de la zafra que habían cobrado recientemente. Dicen que ésta era una gran oportunidad de conseguir dinero en efectivo y que solía ser la época en la cual lograban agotar la venta de lo que ofrecían, cualquiera fuera el producto, repitiéndose esta situación en todos los pueblos por los que pasaba el tren.

Los pobladores también recuerdan que las estaciones de trenes de los pueblos eran un lugar de reunión social, puesto que la proximidad del arribo de la formación en su horario establecido (que aparentemente nunca se cumplía con mucha rigurosidad) era una excusa para pasear y también para vender/comprar los múltiples artículos que se ofrecían en los andenes. Además, las estaciones en sus alrededores solían concentrar negocios instalados para la atención del público en general pero en especial de los viajeros: restaurantes, hoteles, bares, almacenes, quioscos, entre otros.

➤ Los usuarios del sistema de transporte

La desaparición del ferrocarril implicó una reorganización de la forma de transportarse de los pasajeros y también de las diversas producciones económicas. El encarecimiento de dichos traslados debido a la utilización del transporte automotor puede vincularse entonces al aumento de los precios finales de los productos locales en mercados más grandes (como los de Buenos Aires) en especial de aquellos provenientes de la zona de Quebrada de Humahuaca y Puna (tierras altas), donde la producción es de pequeña escala. Se puede afirmar así que los cambios en el sector transporte influirían en las posibilidades de comercialización de producciones locales de pequeña escala (especialmente de la tierras altas) en mercados fuera de la provincia, lo que

devino en una baja de los ingresos monetarios en estas regiones y en una reducción posterior de los niveles de actividad, los cuales estarían mediatizados por el costo del transporte necesario para llevar las producciones al mercado.

En el plano de los pasajeros, además de perderse el medio de transporte en sí, con él desapareció una forma de trasladarse con abundante equipaje. El transporte de pasajeros de FA permitía que cada uno pudiera viajar con un máximo de 30 kilos libres de costo, lo cual posibilitaba, casi por regla, que cada pasajero se trasladara con “todo el peso que uno podía cargar”. Esto significaba que en el ferrocarril se podía transportar equipaje y mercaderías sin impedimentos, pagando un pasaje económico y, además, sin sufrir discriminación. Esto último se vincula con el hecho de que el tren contaba con distintas ofertas de precios, con vagones diferenciados para el pasaje, que iban del camarote, clase pullman o primera clase, a la clase turista. En el colectivo se pagan pasajes más caros y los habitantes de la Quebrada comentan que se sienten en muchos casos discriminados por algunos conductores<sup>16</sup> y en ocasiones son “mal vistos” por los pasajeros, a la vez que la gendarmería realiza controles y decomisa los alimentos (que suelen llevar a familiares que viven en la ciudad, hijos que están estudiando por ejemplo, y que no pueden ser reemplazados por aportes en dinero, del cual carecen).

El cierre del FA, al encarecer el costo de los traslados, redujo la capacidad de consumo de la población en general, siendo la más afectada la de bajos ingresos.

#### ➤ Los pueblos y ciudades que conectaba

El ferrocarril comunicaba pueblos y regiones alejadas de los grandes centros urbanos. Inclusive, muchas poblaciones deben su origen al trazado del ferrocarril, y su nacimiento se remite exclusivamente a su rol como estación del mismo. Al cerrarse el ferrocarril, es de esperar que muchos de estos pueblos hayan expulsado población e inclusive hayan desaparecido. Es así que, dependiendo del grado de importancia del ferrocarril para la propia existencia del pueblo, dependiendo de si el pueblo desarrolló o no otras actividades económicas capaces de subsistir sin el ferrocarril, el impacto del cierre sobre un determinado pueblo habrá sido más o menos intensa, en términos de despoblamiento y reducción del nivel de actividad económica del mismo.

---

<sup>16</sup> En situación de entrevista pobladores de la Quebrada de Humahuaca comentan que los conductores de colectivos de larga distancia y en especial de empresas que no son jujeñas, suelen tratarlos irrespetuosamente, prohibirles usar los baños o controlarlos en exceso (según su punto de vista), y “maltratan” su equipaje. Y agregan que, por el contrario, en los colectivos de mediana distancia, que hacen recorridos dentro de la provincia, o de larga distancia pero de empresas de Jujuy, los “choferes no son así, porque son de acá, y muchos son del norte, pero los de otros lados sí son así, bien mal educados y groseros con la gente de acá”.

El la Quebrada de Humahuaca está el caso del pueblo de Volcán (Departamento de Tumbaya) que se encuentra a 41 kilómetros de la capital provincial. El pueblo de Volcán nació en el año 1905, con el trazado del ferrocarril que trepó la quebrada. La estación, que fue la última en el recorrido ferroviario de la región, se complementó con un importante taller de reparaciones que antes del desmantelamiento tenía cerca de 200 empleados (siendo la población total de Volcán, según del Censo de Población y Vivienda de 1991 de 1.478 personas). En el pueblo había, además, un barrio ferroviario con viviendas para los trabajadores de la empresa y sus familias. Cuando se cerró el ramal, los trabajadores quedaron sin empleo y sin casas. Y si bien Volcán es la puerta de entrada a la principal zona turística de la provincia, ésta recién se activó a partir del año 2003 con la Declaratoria de la Quebrada de Humahuaca como “Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad” por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Pero, si bien el turismo se incrementó en la zona, Volcán sigue siendo un lugar un tanto periférico del circuito al cual intenta integrarse con, en primer lugar, y desde hace un par de años, la Feria Campesina, donde se ofrecen productos agro-ganaderos y artesanales locales, y que está instalada en los galpones del viejo ferrocarril. Y, en segundo lugar, como ya se comentó, en el presente año se iniciaron los estudios de factibilidad para la refuncionalización de las instalaciones ferroviarias y el uso de las vías en un muy corto tramo (Tumbaya-Volcán) con fines turísticos.

## **5. Comentarios finales...**

El desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en Jujuy tiene importancia en el presente desde varios puntos de vista. En primer lugar, muchos de quienes resultaron despedidos de la empresa no lograron reinsertarse de manera satisfactoria en el mercado laboral, por lo que aún hoy, algo más de quince años después de la privatización, esta situación continúa afectando las condiciones de vida de numerosos hogares. En segundo lugar, desde el punto de vista de las actividades económicas, el sector transporte se vio ampliamente afectado, perdiendo un medio económico y menos pernicioso para el medio ambiente, tanto para el traslado de pasajeros como para el de carga, involucrando también la virtual desaparición de pueblos que debían su existencia al paso del ferrocarril (en especial en las denominadas tierras altas de Jujuy). La retirada del ferrocarril afectó, además, a la población de la Quebrada de Humahuaca, puesto que muchas personas vivían de la venta diaria de productos comestibles y artesanales, entre otros, que se realizaba en las estaciones ferroviarias de las diferentes localidades de la Quebrada.

En este sentido, señalamos la necesidad de contar con un análisis de cómo las transformaciones vinculadas a las privatizaciones de la década de 1990 continúan aún hoy afectando a individuos y familias, como así también a la estructura social en su conjunto. Junto con la venta de empresas del Estado al sector privado numerosos hogares quedaron sin una inserción laboral estable y previsible, que les asegurara protección social. Luego de este *shock*, debieron buscar un nuevo lugar en un mercado laboral con escasas oportunidades, especialmente para quienes no tenían las calificaciones adecuadas. Esto se vio agravado por el tipo de vínculo que Ferrocarriles Argentinos construía con sus empleados, con un fuerte contenido identitario. Además, con la desaparición del ferrocarril, numerosas familias dejaron de percibir lo que para muchas de ellas era su único o principal ingreso monetario, proveniente de las ventas al menudeo a las formaciones que pasaban por los diversos pueblos, afectando tanto sus condiciones de vida como la configuración económico-social de cada una de estas localidades. Múltiples consecuencias para diversos actores sociales, que no tuvieron tiempo ni opciones para sobrellevar el amplio y veloz cambio de escenario basado en decisiones políticas que no previeron (ni antes ni ahora) soluciones para los que estaban ya desprotegidos por el Estado o lo estuvieron a partir del proceso privatizador.

El análisis del desmantelamiento de los ferrocarriles en Jujuy contribuye, creemos, a una mejor comprensión de las secuelas de la política de privatizaciones de los años noventa en la Argentina sobre las condiciones de vida de la población. Pero enfocarnos en este último aspecto no implica dejar de lado la necesaria reflexión acerca del rol del ferrocarril como medio de transporte en nuestro país y de la falta (voluntaria o no) de un plan para el transporte en un territorio tan extenso como el argentino. Como señala Juan Carlos Cena<sup>17</sup>: “No se puede imaginar el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico, integrado. El objetivo básico de cualquier Estado en ese sector es: transportar eficientemente, al más bajo costo social para la Nación [...] El ferrocarril es un sistema integrado de transporte, de industrias y comunicación. Es un servicio público y cumple una función social, entre cuyas características principales figuran la de transportar a todas partes y en todo tiempo, con la regularidad obligada de sus servicios”.

Es decir, nos propusimos empezar a pensar las consecuencias de la desaparición del ferrocarril en Jujuy, pero consideramos que es menester desarrollar el análisis sin perder de vista

---

<sup>17</sup> Miembro Fundador del Movimiento Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles Argentinas (Mo.Na.Re.FA).

la problemática más amplia del sistema de transporte en la Argentina y, en definitiva, de las inequidades regionales que perduran desde la constitución misma del país.

## **Bibliografía**

- ANDERSON, Perry y otros (2003) “La trama del neoliberalismo: mercado, crisis y exclusión social”. En: SADER, Emir y GENTILLI, Pablo (Comp.) *La trama del neoliberalismo: Mercado, Crisis y Exclusión Social*, Buenos Aires, CLACSO/Eudeba.
- 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: ASPIAZU, 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/Economía/Tesis grupo 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.
- BASUALDO, Eduardo; ASPIAZU, Daniel y otros (2002) *El proceso de privatización en Argentina. La renegociación con las empresas privatizadas*. Buenos Aires: Página 12/Universidad Nacional de Quilmes Ediciones.
- BECCARIA, Luis (2001) *Empleo e integración social*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- BECCARIA, Luis y LÓPEZ, Néstor (Comps.) (1996) *Sin Trabajo. Las características del desempleo y sus efectos en la sociedad argentina*. Buenos Aires: UNICEF/LOSADA.
- BECCARIA, Luis; CARPIO, Jorge y ORSATTI, Alvaro (1999) “Argentina: informalidad laboral en el nuevo modelo económico”. En: CARPIO, Jorge; KLEIN, Emilio y NOVACOVSKY, Irene (Comps.) *Informalidad y Exclusión Social*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica /SIEMPRO/OIT.
- 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 (ep) “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/FHyCS-UNJu; (en prensa).
- BORÓN, A. (2003) “La sociedad civil después del diluvio neoliberal”. En: SADER, E. y GENTILLI, P. (Comp.) *La trama del neoliberalismo: Mercado, Crisis y Exclusión Social*. Buenos Aires: CLACSO/Eudeba.
- CENA, Juan Carlos (2006) “Ferrocarriles, su importancia geoeconómica”. En: *Actas Octavo Encuentro Internacional Humboldt*. Colón: CEH.
- CENA, Juan Carlos (2008) “El ferrocarril y el dislate de los proyectos inteligentes”. En: [www.villacrespomibarrío.com.ar/2008/octubre/pais/transporte/ferrocarril%20y%20autopistas%20III.doc](http://www.villacrespomibarrío.com.ar/2008/octubre/pais/transporte/ferrocarril%20y%20autopistas%20III.doc); (fecha de consulta: 10 de junio de 2009).
- CONTI, Viviana (ms) *La feria de la tablada como elemento de articulación comercial en los Andes Centro-meridionales 1850-1930*. Tesis de Licenciatura en Historia, San Salvador de Jujuy: FHyCS-UNJu; (Manuscrito, 1989).
- 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 (2005) “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.
- FUENTES, Gimena y OLIVA, Enrique (2007) “[Los ferrocarriles argentinos en vía muerta?](http://nacionalypopular.com/index.php)”. En: <http://nacionalypopular.com/index.php> (fecha de consulta febrero de 2008).
- GASPARINI, Leonardo (2005) “Protección Social y Empleo en América Latina: Estudio sobre la Base de Encuestas de Hogares”. En: *Documento de Trabajo del Centro de Estudios Distributivos, Laborales y Sociales (CEDLAS)*; N° 17. La Plata: Departamento de Economía, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de La Plata.
- HEMMING, Richard y MANSOOR, Ali (1988) “Privatization and public enterprises”. En: *Occasional Paper*; N° 56. Washington D.C.: International Monetary Fund.
- KIKERI, S. (1998) “Privatization and Labor”. En: *Technical Paper*; N° 396. Washington: Banco Mundial.

- LANGER, Erick y CONTI, Viviana (1991) "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930)". En: *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*; N° 121; Vol. 31. Buenos Aires: IDES.
- LINDENBOIM, Javier (2005) *El reparto de la torta. ¿Crecer repartiendo o repartir creciendo?* Buenos Aires: Capital Intelectual/Claves para Todos.
- LORA, Eduardo y PANIZZA, Ugo (2002) "Globalización y reformas estructurales en América Latina: lo que funcionó y lo que no". En: *Revista Asturiana de Economía-RAE*; N° 24. Oviedo: Asociación Asturiana de Estudios Económicos.
- LLANOS, Mariana (1998) "El presidente, el Congreso y la política de privatizaciones en la Argentina (1989-1997)". En: *Desarrollo Económico*; N° 151; Vol. 38. Buenos Aires: IADE.
- MARSHALL, Adriana (2004) "Labour market policies and regulations in Argentina, Brazil and Mexico: Programmes and impacts." En: *Employment Analysis Unit. Employment Strategy Papers*, N° 13. Ginebra: OIT.
- MCKENZIE, David y MOOKHERJEE, Dilip (2003) "The distributive impact of Privatization in Latin America: Evidence from four countries". En: *Economía*; Vol. 3; N° 2. Brookings Institution Press
- MINUJIN, Alberto y KESSLER, Gabriel (1995) *La nueva pobreza en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Planeta.
- MONZA, Alfredo (1999) "La evolución de la informalidad en el área metropolitana en los años noventa. Resultados e interrogantes". En: CARPIO, Jorge; KLEIN, Emilio y NOVACOVKSY, Irene (Comps.) *Informalidad y Exclusión Social*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica /SIEMPRO/OIT.
- MÜLLER, Alberto (1994) "Tras la privatización: las perspectivas del medio ferroviario argentino". En: *Desarrollo Económico*; N° 134. Buenos Aires: IDES.
- NEFFA, Julio César; BATTISTINI, Osvaldo; PANIGO, Demián y PÉREZ, Pablo (1999) *Exclusión social en el mercado de trabajo. El caso de Argentina. Documento de Trabajo*; N° 109. Santiago de Chile: OIT.
- PAZ, Jorge (2004) "Argentina: Dinámica de la protección social y el mercado laboral, 1995-2002". En: BERTRANOU, Fabio (Editor) *Protección Social y Mercado Laboral*. Santiago de Chile: OIT.
- 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, H. 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.
- RUTLEDGE, Ian (1987) *Cambio Agrario e Integración. El Desarrollo del Capitalismo en Jujuy: 1550 – 1960*. Tucumán: Proyecto ECIRA/CICSO.
- SICA, Gabriela; BOVI, María Teresa y MALLAGRAY, Lucía (2006) "La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad". En: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores) *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy: Unidad de Investigación en Historia Regional/FHyCS-EdiUNJu.
- 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 (Editora) *Desde abajo. Las transformaciones de las identidades sociales*. Buenos Aires: Biblos.
- VESCHI, Elido (1992) "El ferrocarril en la Argentina". En: *Realidad Económica*; N° 110. Buenos Aires: IADE.
- VESCHI, Elido; SILVA, José Adrián y NIEVA, Ramón (2000) "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la República Argentina". En: *XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. La Habana.