

Rieles oxidados. Estudio comparativo de las consecuencias socio-económicas del desmantelamiento del ferrocarril en dos regiones de Jujuy.

Eje 2

Problemáticas y desafíos regionales en contextos de desigualdad y dominación

Autores:

Liliana Bergesio - Laura Golovanevsky

Institución

UNIC-FHyCS UNJu - CONICET-FCE UNJu

El presente trabajo busca indagar en las consecuencias sociales y económicas del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos (FA) en la década de 1990 comparando sus efectos en las denominadas tierras altas (TA) y tierras bajas (TB) de Jujuy. El objetivo es avanzar en el conocimiento de la relevancia que cobraba el transporte ferroviario en las economías de esas zonas cuando estaba en funcionamiento y cómo se resintieron las mismas con su desaparición. Para ello se recurre a fuentes secundarias y a entrevistas con el fin de indagar sobre las percepciones de los pobladores sobre el fenómeno citado.

Jujuy: regiones y economía

La provincia de Jujuy se ha dividido tradicionalmente para su estudio en cinco regiones, debido a sus características ecológico-productivas: Ramal, Valles Bajos, Valles Orientales, Quebrada de Humahuaca y Puna. Las dos primeras conforman las denominadas tierras bajas, las dos últimas son conocidas como tierras altas y los Valles Orientales constituyen una zona de transición entre ambas.

La Puna comprende la parte noroccidental de la provincia, ocupando una altiplanicie por encima de los tres mil metros sobre el nivel del mar que limita al norte con Bolivia y al oeste con Chile. Debido a la rigurosidad del clima, la pobreza de los suelos y las dificultades para proveerse de agua la actividad económica más importante a gran escala fue por muchas décadas la minería, con la escasa población de la región agrupándose en torno a las áreas de explotación minera. A escala doméstica se desarrollan tanto la agricultura de subsistencia como la ganadería, con amplio predominio de caprinos, ovinos, llamas y vicuñas.

La Quebrada de Humahuaca es la región que une la Puna (que se encuentra al oeste) y los Valles y el Ramal (al este). Las principales actividades económicas se vinculan a la horticultura, la floricultura y la cría de ovinos y caprinos, aunque en la última década se ha incrementado notoriamente el turismo, el cual se ha convertido en la principal actividad de la región. Esto último se vincula con la Declaración de la UNESCO de dicho territorio como Patrimonio de la Humanidad en la categoría de

Paisaje Cultural en el año 2003. En esta región el único establecimiento industrial es una calera ubicada en la localidad de Volcán.

Siguiendo de oeste a este y de norte a sur se encuentra la región de los Valles Orientales, que comprende un pequeño territorio que enlaza la Quebrada de Humahuaca con el Ramal. Es una zona de difícil acceso y con escasa población. Las principales actividades económicas son las agrícola-ganaderas de subsistencia y en la actualidad cuenta con un incipiente desarrollo turístico de pequeña escala.

Los Valles Bajos también se ubican en la zona intermedia entre la Quebrada de Humahuaca y el Ramal y en ellos se encuentran el departamento Dr. Manuel Belgrano donde está la capital provincial; el departamento Palpalá, donde se radican tres parques industriales y la empresa Aceros Zapla (que fabrica aceros especiales de alta calidad aportando el 8,5% de los ingresos industriales de la provincia); y los departamentos tabacaleros de El Carmen y San Antonio. Además de las actividades mencionadas, la región se caracteriza por el predominio del aparato burocrático estatal del gobierno y por concentrar el mayor porcentaje del movimiento comercial. Es la zona más densamente poblada de la provincia.

El Ramal, al este de la provincia, cuenta con condiciones climáticas que han beneficiado el desarrollo de la industria azucarera. En ella se ubican los tres ingenios con que cuenta la provincia. El más importante de ellos, Ledesma, es uno de los más grandes del mundo. Además de esta actividad, en la región se desarrolla el cultivo de hortalizas, citrus y otros propios de regiones subtropicales, así como también la explotación forestal.

Llegada y recorrido del tren

El ferrocarril llegó a Jujuy en noviembre de 1890, a la estación de Pampa Blanca. Para 1891, el ramal proveniente de Pampa Blanca y Perico había llegado a la capital provincial, a la estación San Pedrito, en las afueras de la ciudad.

La provincia de Jujuy se encuentra atravesada por dos ramales del ferrocarril (mucho más tarde denominado Ferrocarril General Belgrano), el C, que une Pampa

Blanca con La Quiaca (recorriendo la zona de los valles bajos hacia el norte, pasando por la Quebrada de Humahuaca y la Puna) y el C15, que surca territorio jujeño desde Perico hasta Yuto (uniendo los Valles Bajos con el Ramal).

El ramal C, cuyo recorrido se completó hasta la fronteriza ciudad de la Quiaca en 1908, permitía canalizar un gran flujo de transporte de personas y mercancías desde la capital hacia la frontera con Bolivia y viceversa. También le cupo un rol central en la actividad minera para el transporte sus productos. Con el desarrollo tabacalero, desde mediados del siglo XX, este ramal también permitía transportar la producción de dicho sector.

Para las poblaciones de la zona de Quebrada y Puna el ferrocarril cumplía una función muy importante puesto que les permitía trasladarse a bajos costos y con abundante equipaje desde y hacia la capital provincial, así como hacia la ciudad fronteriza de La Quiaca y a otros puntos del país, en especial Buenos Aires. El servicio de ómnibus no era tan frecuente o cómodo como resultó ser años después, y aún hoy no es capaz de reemplazar al ferrocarril en su posibilidad de transportar mercadería y bultos de gran tamaño.

El ferrocarril también se vinculaba a la vida de las comunidades locales, dando oportunidades de venta en los andenes para artesanos y productores locales, en especial mujeres y niños sin otras posibilidades de acceder a potenciales fuentes de ingresos monetarios. Además, las estaciones y el horario de la llegada del tren constituían un espacio de sociabilidad y recreación en los pequeños pueblos sin grandes alternativas de entretenimiento.

El ramal C 15 atraviesa la región cañera de la provincia. Su llegada fue, de hecho, la que permitió el despegue de la industria azucarera, la cual se convirtió por mucho tiempo en un polo del poder económico dentro de la estructura provincial. Tal era la importancia del ferrocarril para esta actividad que fueron los propios ingenios azucareros los que impulsaron su desarrollo. Para 1909 este ramal ya había llegado hasta Yuto, última estación antes de entrar en territorio salteño.

Ambos ramales se comunicaban al puerto (Rosario y Buenos Aires) vía la estación de Perico, al sur de la provincia de Jujuy, con vías de trocha angosta.

Efectos del cierre del ferrocarril

Con el gobierno que asumiera en 1989 se desarrollaron un conjunto de políticas que se propusieron, al menos explícitamente, reducir drásticamente el déficit fiscal. En ese marco, los ferrocarriles aparecen como una de las empresas públicas que genera un importante gasto, por lo cual se convirtieron en uno de los primeros activos estatales en ser objeto de tajantes ajustes. La famosa frase del entonces presidente: “Ramal que para, ramal que cierra”, pronunciada en respuesta a paros por parte de los ferroviarios, no tardó en hacerse realidad. Así, fueron desactivados la mayoría de los servicios interurbanos de larga distancia para pasajeros, conservándose los servicios en el área metropolitana y el transporte de cargas.

El Ferrocarril Belgrano fue uno de los más complicados a la hora de la privatización, pues no se conseguían interesados en su explotación y aún hasta la fecha continúa con problemas en cuanto a la permanencia de sus concesionarios. En las tierras altas el servicio de pasajeros fue completamente desmantelado, y el último tren que prestaba el servicio hasta La Quiaca circuló en el año 1993. Tampoco permaneció en este ramal el servicio de carga, circulando el último tren en julio de 1994.

En la región del Ramal, en cambio, el servicio de pasajeros se había ido desmantelando paulatinamente desde muchos años antes. Cuando a finales de la década de 1960 se impulsó el denominado Plan Larkin se fueron cancelando distintas prestaciones. Así, la región del Ramal pasó de tener al menos tres formaciones diarias de pasajeros (algunos con destino Jujuy y otros dirigidos a Salta) a mediados de la década de 1960, a tener un único servicio diario apto para pasajeros denominado “mixto” (pues combina vagones de carga con uno o dos vagones para el pasaje) hacia finales de la década de 1970. Con la privatización, se dejó de transportar pasajeros y se redujo notoriamente la frecuencia de los trenes de carga. Si bien el transporte de cargas se mantiene hasta la actualidad, sus alcances

son muy limitados (se dedica mayoritariamente al traslado de azúcar) y ofrece un servicio muy deficitario en términos de los tiempos que demora y de la calidad de los vagones. El deterioro del servicio ha llevado a que desde la década de 1970 se haya ido optando por el transporte vía terrestre en camiones, especialmente en las mercaderías que requieren determinados tiempos de viaje para evitar que se echen a perder.

El desmantelamiento ferroviario tiene muchas aristas: la pérdida de empleos, el aislamiento de algunos pueblos, el encarecimiento de los viajes, el no poder transportar equipaje en grandes cantidades de manera gratuita o muy económica, el traslado a un medio de transporte de pasajeros y carga mucho más contaminante y nocivo como es el medio automotor, entre otras. En este trabajo nos concentramos en los efectos sobre la vida cotidiana, sobre los pueblos que resultaron afectados por la desaparición del ferrocarril.

El caso de las tierras bajas de Jujuy

En el Ramal jujeño, que abarca los departamentos de San Pedro y Ledesma básicamente, la reducción de la circulación del ferrocarril fue en realidad un proceso, con pérdida paulatina de los servicios, con empeoramiento de sus condiciones, lo que fue generando de alguna manera un ajuste gradual en la mayoría de los casos. En esta región el transporte de cargas tenía un rol central vinculado a la producción azucarera, y también a la producción maderera y frutihortícola de la zona. Debido a las malas condiciones del servicio, ya desde la década de 1970 los productores comenzaron a utilizar el transporte automotor, especialmente en el caso de la producción frutihortícola que requiere llegar en determinados tiempos a destino, para evitar la pérdida de su valor.

En el caso del transporte de pasajeros, el impacto parece haberse ido lentamente diluyendo. Si bien subsiste una gran añoranza en algunos casos y un fuerte sentido de pertenencia (aún existen organizaciones de ferroviarios en localidades donde ya no se detiene el tren y cuando pasa, lo hace muy esporádicamente), hay que

remontarse a varias generaciones para encontrar quien haya realmente viajado en tren como pasajero, o al menos lo haya hecho de manera habitual.

Quizás parte de este impacto perdurable en el recuerdo tenga no sólo que ver con el propio simbolismo del ferrocarril y su servicio como medio de transporte, sino también con el fuerte movimiento sindical y de organizaciones de socorro mutuo que lo acompañó, lo que cimentó un tejido que perduró ampliamente al deterioro, desmantelamiento y aún cierre del ferrocarril en sí.¹

La pérdida del servicio desactivó el comercio vinculado a las estaciones, sea la venta ambulante en los andenes o la de los negocios linderos, lo cual implicó para los involucrados una forzada reorganización de sus economías domésticas.

No podríamos hablar de despoblamiento o de desaparición de localidades, ya que la mayoría de ellas está conectada a través de la Ruta Nacional 34, cuyo trazado es similar al de las vías del ferrocarril. Pero sí hubo casos donde el trazado de la ruta no coincidió con el de las vías, significando que mientras antes la estación del ferrocarril estaba en el pueblo mismo, ahora la ruta pasa a varios kilómetros, restando actividad económica y deprimiendo la vida del lugar (como es el caso de Yuto, Calilegua o Caimancito, entre otros).

El caso de las tierras altas de Jujuy

En la Puna y la Quebrada de Humahuaca son aún frecuentes las referencias al ferrocarril. A más de quince años de su cierre hay organizaciones de exferroviarios, comparsas de carnaval (celebración típica de ambas zonas) de hijos de ferroviarios y añoranzas de diversa índole. En entrevistas realizadas a pobladores de ambas regiones se destacan tres aspectos que el ferrocarril colaboraba en desarrollar y que con su pérdida han desaparecido.

¹ En el caso de San Pedro de Jujuy, por ejemplo, uno de los Centros de Jubilados más activos era inicialmente de ferroviarios, organizado por ellos, y luego se amplió al conjunto de la población pasiva.

Un punto que se destaca es la posibilidad que brindaba la traza del ferrocarril y sus estaciones con paradas para comercializar productos locales en los andenes. Esto es particularmente relevante en los pueblos cuya actividad económica se basa en la producción agrícola-ganadera y que han quedado fuera del circuito turístico actual que tiene pocos puntos de atracción (Purmamarca, Tilcara y Humahuaca como centrales en la Quebrada y La Quiaca en la Puna). Estas actividades comerciales eran desarrolladas, en su mayoría, por mujeres con fuertes responsabilidades domésticas (cuidado de menores y ancianos del grupo familiar) y sin posibilidades, por ello, de generar ingresos monetarios en otro lugar. El cierre del ferrocarril implicó la desaparición de esta fuente de ingresos y representó para esas mujeres la desaparición de una actividad que redundaba en beneficios simbólicos para ellas, porque le aportaba una entrada económica que no dependía de la de su esposo/compañero y por ello su significado social era altamente valorado como generador de cierta independencia.

Otro aspecto destacado es que como medio de transporte de pasajeros permitía el traslado de personas y mercaderías. En este último caso, si bien existían reglamentaciones sobre cuanto podía cada pasajero trasladar por viaje en la realidad cada uno se transportaba con todo lo que podía cargar (siendo común que dos o tres personas ayuden a un solo pasajero con la carga al partir y al llegar, por lo cual un pasajero se trasladaba con los bultos que podían cargar dos o tres personas). Esto favorecía la comercialización de productos agrícolas, ganaderos y artesanales de la Puna y Quebrada en la zona de los valles, y sobre todo en la capital provincial. Si bien en la actualidad, con el uso del transporte de colectivos, se continúa con el traslado de este tipo de mercaderías, la cantidad de bultos admitida es muy inferior en cada viaje y los requerimientos de embalaje incrementan los costos. Además, el tren brindaba la posibilidad de transportar carros y bicicletas que eran utilizados luego en la capital provincial para la comercialización de los productos. Si bien el sistema de transporte en tren no era eficiente en cuanto a las condiciones en que se viajaba y los horarios eran inestables, en lugares donde las posibilidades de comercialización de la propia producción son muy reducidos (como

las tierras altas jujeñas) este medio de transporte brindaba la oportunidad de trasladarse a mejores plazas de forma económica y con grandes bultos.

Un tercer aspecto que se destaca en las entrevistas es la situación puntual que se dio en algunas localidades de la Quebrada y Puna, donde la principal actividad económica de la población dependía directamente del ferrocarril. En ellas la estación de trenes, los talleres y las casas donde vivían los empleados ferroviarios (todos pertenecientes a la empresa) fueron desmantelados entre 1993 y 1994. Los trabajadores, algunos con jubilaciones anticipadas y otros con retiros voluntarios, en su mayoría tuvieron que trasladarse a otros centros urbanos (muchos de ellos a la capital provincial) en busca de fuentes de trabajo. Si bien por un tiempo las estaciones y viviendas tuvieron que ser abandonadas, pocos años después (y en el presente) se volvieron a habitar en base a contactos personales con los exferroviarios y/o los líderes políticos locales; aunque su uso actual ya no guarda ninguna relación con la empresa. Estas localidades hoy se encuentran en un proceso de búsqueda de incorporación al circuito turístico de la Quebrada de Humahuaca el cual, si bien se ha incrementado notablemente su relevancia en la última década, no deja de ser estacional y estar concentrado, como ya se dijo, en unos pocos puntos del territorio.

Consecuencias de la pérdida del servicio ferroviario en Jujuy

El ferrocarril en Jujuy parece haber jugado un importante rol no sólo en términos económicos sino también sociales. Esta afirmación bien puede no ser exclusiva para esta provincia pero, dentro de su territorio, su influencia fue mayor en las tierras altas que en las tierras bajas.

La primera región, en lo socio-económico, se caracteriza por la mayoritaria presencia de productores agrícola-ganaderos de pequeña escala (con un alto porcentaje con economías de subsistencia); mientras que en la segunda se imponen la industria azucarera y la producción tabacalera de gran escala, junto con el mayor desarrollo urbano de la provincia. Ello marcó el diferencial impacto que generó el

desmantelamiento del ferrocarril. En las tierras altas era un espacio de sociabilidad, donde los grupos de menores recursos podían viajar de manera económica transportando mercaderías en grandes bultos, donde el paso del tren era un acontecimiento que alteraba el ritmo de vida y generaba su propio ciclo tanto en lo social como en lo económico. En las tierras bajas, en cambio, era fundamentalmente un medio de transporte de carga, para la producción a gran escala de azúcar (con ciertas prerrogativas como bajos aranceles y descuentos especiales) y para el transporte de pasajeros era un lugar donde se podía seguir reafirmando los privilegios.

En las tierras bajas el servicio se fue discontinuando paulatinamente a los largo de casi dos décadas hasta sólo quedar un deficitario servicio de carga que circula en el presente en base a subsidios estatales pero con múltiples dificultades entre las que se destacan los equipos obsoletos, las prolongadas demoras y, por ello, las cargas mínimas. En las tierras altas en poco menos de un año se cerraron ramales y desmanteló el recorrido, por lo cual las poblaciones sufrieron un verdadero *shock* con su cierre.

Las políticas finalmente implementadas en la década de 1990 en Argentina (aunque sus antecedentes deben rastrearse en las políticas económicas de los gobiernos de facto de las décadas de 1970 y 1980) buscaban liberar al Estado de las responsabilidades económicas y sociales que había adquirido décadas pasadas. Esto devino, en el caso concreto del desmantelamiento de los ferrocarriles en las tierras altas de Jujuy, en la generación de nuevas dificultades para su desarrollo, ya que le sacó un servicio que era básico en la región mientras que en el caso de las tierras bajas jujeñas no parece haber modificado de manera sustancial su desarrollo posterior. Queremos destacar entonces cómo medidas económicas originadas en la nación pueden tener efectos heterogéneos aún dentro de un mismo y aparentemente reducido espacio provincial, por lo cual se deben evitar miradas generalizadoras que pasen por alto impactos diferenciales que requieren ser atendidos de manera específica.