

**POLITICA FERROVIARIA, REALIDAD ECONÓMICA Y REPRESENTACIONES SOCIALES: DE LAS VÍSPERAS DEL PERONISMO A LOS AÑOS DE ALFONSÍN. UNA MIRADA EN TORNO A “ESTACIÓN PERICO” (JUJUY, ARGENTINA)**

*(RAILWAYS POLICY, ECONOMIC REALITY AND SOCIAL REPRESENTATIONS: FROM THE EVE OF PERONISM TO THE ALFONSÍN YEARS. A LOOK AROUND “ESTACIÓN PERICO”, JUJUY, ARGENTINA)*

Adriana KINDGARD\*

**RESUMEN**

Los habitantes de la comunidad periqueña, como los de la provincia de Jujuy en general, fueron testigos de una realidad ferroviaria fruto de la conjunción de las políticas nacionales aplicadas al sector, la impronta de los procesos históricos en la región y las particularidades propias de estos espacios. Aunque para más de un contemporáneo el desenlace de principios de los noventa se presentó como una “muerte anunciada”, no fueron pocos los que, a lo largo de los años, apostaron a un cambio y orientaron esfuerzos a identificar obstáculos y dimensionar el problema, buscando receptividad en la opinión pública y/o en las esferas gubernamentales. A partir tanto de la identificación de voces de actores sociales individuales y colectivos plasmadas en fuentes escritas (informes y discursos oficiales, diarios y revistas, petitorios elevados a los poderes públicos desde la sociedad civil) como de la recuperación de fragmentos de “memoria ferroviaria” que subsisten en algunos habitantes de la localidad jujeña de “Ciudad Perico”, el presente artículo propone una aproximación a la incidencia de las políticas ferroviarias sobre realidades económico-sociales regionales singulares y a las representaciones tejidas en torno a la situación del ferrocarril en la provincia norteña, en un marco temporal que recorre desde los años previos a la irrupción del peronismo –signados aún por las secuelas de la crisis económica mundial- hasta finales de la década de 1980, tiempo previo a la instalación sin reservas del neoliberalismo en el horizonte político y económico de gran parte de la dirigencia a lo largo del país, que puso punto final a cualquier expectativa de recuperación y apuntalamiento del transporte ferroviario.

**Palabras Clave:** Estación Perico, Jujuy, política ferroviaria, representaciones sociales.

**ABSTRACT**

*The inhabitants of Perico Community, and also those of the province of Jujuy, were witness of a railway reality that was the result of the conjunction of national*

---

\* Unidad de Investigación en Historia Regional (ISHIR-UNIHR/ CONICET) - Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales - Universidad Nacional de Jujuy - Otero 262 - San Salvador de Jujuy, CP 4600  
– **Correo Electrónico:** a.kin@imagine.com.ar

---

*policies applied to the sector, the mark of historical process in the region and the typical particularities of these spaces. Although for more than a contemporary man the early 1990's outcome took shape of an "announced death", they were not few those that, throughout the years, betted for a change and directed efforts to identify the obstacles and to measure the problem, looking for receptivity in public opinion and/or in the spheres of government. On the basis of the identification of individual and collective social actors voices contained in written sources (official discourses and reports, newspapers and reviews, requests lodged to public power since civil society) and also based on fragments of "railway memoirs" that subsist in some inhabitants of "Perico City", in Jujuy, this article proposes an approximation to the impact of railways policies on singular regional economic and social realities and to the representations weaved around the situation of railway in the northern province, in a period of time that covers since the years that preceding Peronism irruption –still marked by the after-effects of global economic crisis- until the end of 1980's, before the setting up of liberalism, without reserves, in the political and economic horizon of a great part of the leading sectors along the country, that put an end to any hope of recovery and shoring-up of the rail transport.*

**Key Words:** *Estación Perico, Jujuy, railways policy, social representations.*

## INTRODUCCIÓN

En los Valles Centrales jujeños, en medio de las feraces tierras que se extienden hasta el límite sur con la provincia de Salta, se encuentra la localidad de Perico (1).

En tiempos de la Colonia, las tierras del por entonces llamado Perico de San Juan fueron tempranamente ocupadas por los españoles (véase Delgado et al., 2006) (2). En el siglo XIX la gran propiedad del valle de los Pericos emergía de las guerras de independencia ya relativamente fragmentada, dándose cauce a la consolidación de los pueblos de Perico del Carmen y Perico de San Antonio. La localidad que aquí nos ocupa nació de la mano del ferrocarril. El primer tren que por allí pasó había partido de Tucumán con destino a la ciudad capital jujeña en 1891 siguiendo la traza de la prolongación del Ferrocarril Central Norte Argentino (Bovi, 2007). A la vera de las vías se levantó la Estación, que sería cabecera del Ramal que se abría hacia el oriente para introducirse en el territorio del azúcar (3). El movimiento mercantil y demográfico suscitado en torno de este "nudo" ferroviario derivó al cabo en la conformación de un nuevo núcleo de población (4). El municipio de "Estación Perico" fue creado el 29 de octubre de 1913 (5).

Ya para entonces la estructura de la propiedad en la región había sufrido importantes transformaciones, generalizándose en el paisaje social la figura del arrendatario que, valiéndose del trabajo familiar, cultivaba parcelas fraccionadas de los latifundios dando inicio a un proceso que en muchos casos derivó en la obtención de la tierra en propiedad (López Rita, 2000). En 1921, el Ferrocarril Central Norte cargaba en Perico los siguientes productos de la zona, con destino a los diversos puntos del Ramal que culminaba en la localidad de Embarcación: 104

porcinos, 337 yeguarizos, 122 vacunos; 2.178 toneladas de maíz; 192 toneladas de harina, 215 toneladas de pasto, 13.105 toneladas de caña, 374 toneladas de vino, 209 toneladas de fruta, 1022 toneladas de leña, 222 toneladas de madera, 759 toneladas de piedra y 733 toneladas de cal (Guía Lumen, 1922: 364).

El valle de los Pericos era la zona viñatera por excelencia. En general, fueron los inmigrantes europeos –españoles, italianos, sanmarinenses- radicados en la región quienes se dedicaron a desarrollar la vitivinicultura, aprovechando el acervo de experiencias traído de sus lugares de origen. El Censo Industrial de 1935 constataba la existencia en la provincia de 58 bodegas, que ocupaban en conjunto a 179 obreros (Censo Industrial de 1935, 1938) (6). Contando en un principio con apoyo gubernamental, el sector vio disminuido éste a partir de la crisis económica de 1930, hallándose en dificultades para competir con los vinos de mejor calidad que se producían en Cuyo (López Rita, 2000). La difícil situación había llevado a muchos agricultores a reorientar esfuerzos hacia la plantación en gran escala de naranjas, con la perspectiva de hallar salida en los principales centros de consumo del país. Tales expectativas se habían visto al cabo frustradas por los tratados firmados con países extranjeros, que otorgaban a éstos facilidades y privilegios para la introducción del cítrico (Diario Zapla, 15/06/1943). En tales circunstancias –y mediando gestiones de la representación parlamentaria jujeña- el Ministerio de Agricultura de la Nación designaba en 1937 un técnico para realizar en el distrito carmense de Monte Rico la primera experimentación de cultivo de tabacos finos, del tipo virginia. Para esa época ya era notoria la presencia de inmigrantes bolivianos (Censo Nacional Agropecuario de 1937, 1940) (7). Los buenos resultados obtenidos con el tabaco decidieron al gobierno nacional a instalar en la zona una Estación Experimental (8). En ella empezó –el mismo año de 1937- su itinerario laboral Manuel F., a la temprana edad de 14 años, siendo ya entonces testigo de la influencia del ferrocarril en la conformación de mercados extra-regionales para algunos de los cultivos (9). Fue el caso, por ejemplo, del olivo cuyos frutos él debía enfardar para ser llevados a la Estación y cargados en el Ferrocarril Central Norte con destino a La Rioja y a Santiago del Estero. Algo más de una década atrás –en 1924- las vías del Ramal ferroviario se habían extendido desde Embarcación hasta la localidad de Manuela Pedraza, conectando así a Perico con Tartagal, la ya por entonces promisorio zona petrolera del nordeste salteño. En 1927 la línea férrea se prolongaba llegando a Piquirenda, para seguir hasta Aguaray en 1928 y a Tobantirenda dos años después (Costello, 1996).

Con todo, en vísperas de la irrupción del peronismo, el departamento de El Carmen tenía alrededor de 866 hectáreas con plantaciones de vid en plena producción. El establecimiento de la Antigua Cooperativa –ubicado a dos kilómetros de Estación Perico- funcionaba aún y contaba con destilería de alcohol. La bodega tenía capacidad para elaborar 10 mil bordalesas de vino por año, y la destilería tenía un rendimiento de hasta 70 litros de alcohol de 95° a 97° por hora de trabajo continuo. El típico vino “Monterrico” obtenía mercados en los ingenios azucareros de La Mendieta (Río Grande), La Esperanza, Ledesma, San Andrés y el salteño San Martín del Tabacal (en Orán), y en todos los pueblos del Ramal ferroviario de Perico a Yacuiba. También, a través del ferrocarril, se abastecía a los obrajes de

la línea Joaquín V. González a Pichanal (localidades salteñas) y, hacia el Norte jujeño, a todos los pueblos quebradeños y puneños por donde pasaba el tendido ferroviario, hasta La Quiaca (10).

En 1943, en relación a una población departamental total que alcanzaba los 12.000 habitantes (11), había en El Carmen 950 jefes de familia dedicados a las actividades agrícola-ganaderas, 65 ocupados en la industria, 115 en la administración pública y 98 dedicados al comercio, incluyéndose en este último rubro a las empresas de transporte (12). En torno a Perico, el ferrocarril había coadyuvado a conformar tanto un vasto espacio económico como un peculiar ámbito de interacción social, cuyo epicentro era la Estación. Allí se incorporó a trabajar Manuel F. en 1946, a los 23 años de edad, cumpliendo las funciones de peón general (13). Desde 1942 el tren que partía de Perico para internarse en los Valles Subtropicales y penetrar en suelo salteño había alcanzado la frontera con Bolivia, terminando el recorrido en Pocitos (Salta), para de allí conectarse con el Ferrocarril Oriental Boliviano que llegaba hasta Yacuiba (Costello, 1996).

Con una recomendación obtenida en San Salvador de Jujuy del Ingeniero encargado de Vías y Obras ferroviarias, el joven Manuel F. descendía en la Estación Perico del tren de pasajeros que, con destino final a Buenos Aires, pasaba diariamente por allí a las 22 hs. Recuerda el impacto que le provocó volver a sentir el ajetreo de equipajes y el bullir de la gente en los andenes, que se prolongaba en la plaza contigua y en las anchas veredas de la avenida Belgrano (14). En esa Estación dio comienzo al día siguiente su larga trayectoria de ferroviario, que se inició como simple "acarreador de agua" para luego desempeñar, en breve lapso, los sucesivos cargos de ayudante en el galpón de cargas y de auxiliar apuntador, registrando horarios de llegada y de partida y tomando nota de trenes demorados. La gran celebración en la plaza de la Estación Perico por la nacionalización de los ferrocarriles -el 1° de marzo de 1948- lo encontró en el cargo de Auxiliar de Inspección, siendo testigo de la *"emoción de todo el pueblo que salió a festejar que Perón le sacó los ferrocarriles a los ingleses sin poner un peso."* (15).

## CONTEXTOS Y EXPERIENCIAS FERROVIARIAS EN TIEMPOS DE PERÓN

Como es sabido, tras el golpe militar del 4 de junio de 1943 el entonces coronel Juan Perón, al frente del Departamento Nacional del Trabajo desde el mes de octubre, se había dispuesto a emprender medidas directas para el mejoramiento social de la clase obrera del país, siendo uno de los primeros pasos la modernización del aparato estatal para facilitar la reglamentación de las relaciones laborales. Un decreto del Ejecutivo Nacional creaba a fines de noviembre la Secretaría de Trabajo y Previsión, pasando a depender de la misma los organismos provinciales hasta el momento encargados de las funciones de previsión y ahorro. La gravitación de la nueva entidad en las condiciones de trabajo y vida serían prontamente percibidas por los ferroviarios. A mediados de 1944, una revista jujeña daba a conocer la decisión del Interventor de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias de dotar al sector de viviendas a través de préstamos individuales accesibles, *"...con las ventajas inherentes al propietario y la comodidad de tener su hogar cerca del lugar*

Como tantos trabajadores del riel a lo largo del país, también Manuel F. se afilió a la Unión Ferroviaria, y lo hizo ni bien quedó incorporado al plantel de Estación Perico (16). Como tantos otros incorporados a la vida sindical en 1946, lo hizo profundamente identificado con el movimiento liderado por el flamante presidente de la Nación. Hasta la víspera –siguiendo la tendencia nacional– la prédica socialista había hallado importante eco en la filial Jujuy de la Unión Ferroviaria. Tras la irrupción de Perón en el horizonte político, la organización jujeña atravesaría un proceso de redefinición identitaria hasta irrumpir, tras los sucesos del 17 de octubre de 1945, como matriz del Partido Laborista de Jujuy, conducido aquí por el asesor letrado del sindicato ferroviario, Domingo Raúl Aramayo (17).

Nunca antes del peronismo los sindicatos hubieron de penetrar en el mundo obrero con la magnitud con que lo harían a partir de entonces. Más allá de dirimidas o actualizadas identidades, eran "trabajadores", ante todo, quienes recorrían las calles y colmaban las plazas de cada pueblo de la provincia de Jujuy el 1º de mayo y el 17 de octubre. Manuel F. –que hacía poco se había afiliado a la Unión Ferroviaria– recuerda las reuniones en el despacho del Jefe de la Estación por los preparativos para el festejo del primer aniversario del "Día de la Lealtad", los andenes adornados y el palco que se levantó en la plaza contigua (18). Al año siguiente ya se hallaba formando parte de la unidad básica sindical de los ferroviarios de Perico, célula local del recientemente conformado Partido Peronista (19). A mediados de 1952, el Pueblo de Estación Perico, "...*punto central del F. C. General Belgrano*", adquiriría el nombre de "Presidente Perón" (20).

En 1946, el flamante presidente Perón incluía en el Plan Quinquenal de gobierno la organización del transporte ferroviario como una de las medidas prioritarias para el sector. Las aristas que la problemática adquiriría en Jujuy quedan bien ilustradas en una editorial de la prensa local:

"... Damos, pues, por descontado que cuando se lleve a la práctica que Plan Quinquenal de la Presidencia de la República, en Jujuy se ha de lograr un mejoramiento de la vida tocante a su facilidad para adquirir las substancias, pues al organizar los transportes se podrán comprar los productos alimenticios de distintas zonas provinciales a precios acomodados, ya que llegarán a la ciudad sin largas demoras desde los puntos de su producción. No cabe duda que habrá que empezar por que los servicios de los Ferricarriles del Estado [caso del Central Norte que circulaba por territorio jujeño] sean los más completos y rápidos, lo que, por lo común, no ha ocurrido hasta ahora, no obstante el largo tiempo que llevan funcionando." (Diario Jujuy, 10/10/1946).

Días después, el mismo diario denunciaba la falta de vagones para transportar 240 mil kilos de papas adquiridas por la Secretaría de Industria y Comercio de la Nación para ser colocadas en el mercado metropolitano, las que "...*si las cosas no se remedian se echarán a perder*" (Diario Jujuy, 16/10/1946). El escritor de la nota reclamaba la adopción inmediata de normas para los FFCC del Estado a fin de establecer un sistema de entrega rápida de vagones cada vez

que los mismos fueran requeridos por los productores, “...*porque de lo contrario, esa línea férrea que fue construida para fomentar las zonas de su influencia, no habrá cumplido su esencial finalidad*” (Ibíd).

El Auxiliar de Inspección Manuel F., junto a sus compañeros de acción gremial y militancia política, celebró la nacionalización de los ferrocarriles británicos como “*una gran medida del gobierno de Perón*”, “*una de las más importantes que hizo en su gobierno*” (21). El día antes de las elecciones legislativas que se llevarían a cabo en la provincia el domingo 8 de marzo de 1948 –a una semana de haberse festejado la toma de posesión de los ferrocarriles extranjeros- el Partido Peronista de Jujuy proclamaba: “*Hace 20 meses los teléfonos, ferrocarriles, energía y puertos eran fuentes de rentas para los consorcios internacionales. Hoy son argentinos... Ayer nuestra soberanía era una aspiración. Hoy es una realidad.*” (Diario Jujuy, 07/03/1948).

Téngase en cuenta que el Ferrocarril Central Norte –que era el que circulaba por Jujuy- había sido propiedad del Estado argentino desde su propio nacimiento, en el último cuarto del siglo XIX (22). A partir de entonces pasaría a ser el Ferrocarril Nacional General Belgrano. La “emoción” de los ferroviarios periqueños tenía que ver con un sentimiento profundo de comunidad nacional que en este caso aunaba la reivindicación material y simbólica del lugar de los trabajadores en la vida del país con expectativas sobre su destino de grandeza. El futuro se mostraba promisorio para la familia ferroviaria. Sabido es que Perón señaló el acontecimiento como un jalón clave en el camino de la independencia económica. Además de la acción de propaganda desplegada desde las unidades básicas del partido, los medios de difusión oficialistas se encargaron de instalar tal percepción en el imaginario de buena parte de la sociedad. El proceso de industrialización puesto en marcha en el país necesitaba de un Estado fuerte, capaz de ser la “locomotora” que diera impulso a la producción nacional (Girbal Blacha, 2003). Sin duda la iniciativa revestía gran trascendencia en aras de conformar un sistema de transporte integrado y puesto al servicio del desarrollo articulado del territorio argentino, compensando los desequilibrios existentes entre sus distintas regiones. Esta orientación era reclamada desde hacía tiempo por las fuerzas vivas jujeñas (23).

Quince años atrás, el gobernador Fenelón Quintana aludía a la grave situación económica por la que atravesaba Jujuy como consecuencia de la crisis mundial desatada: “*No podía escapar nuestra Provincia, confinada en el límite septentrional de la República, a una sensible depresión de sus fuentes de riqueza. Sin mercado de consumo, agobiada por los fletes de especulación del ferrocarril, que hace imposible que nuestros productos puedan colocarse en forma remunerativa en los grandes centros de consumo.*” (Mensaje Gob. Quintana, 1932: 2). A principios de la siguiente década, evaluando los factores que dificultaban el desarrollo minero en el provincia, Miguel A. Tanco se refería a la incidencia de los fletes ferroviarios, que imposibilitaban competir con las entradas de minerales extranjeros “*que están recargados con un flete ínfimo por cuanto llegan como lastre en las naves que arriban a nuestros puertos.*” (Tanco, 1941: 3). Decía:

“El norte argentino posee estos productos [baritina, caolín y ocres] de inmejorable calidad, pero no pueden competir, debido a que se ven

recargados con un flete ferroviario de treinta pesos. Si se suma a éste los gastos de extracción y el flete de la mina o cantera a la más próxima estación ferroviaria, se obtienen cifras que sobrepasan su valor de venta [su valor en el mercado porteño oscilaba entre 60 y 80 pesos la tonelada], haciéndose imposible toda explotación." (Tanco, 1941: 3).

Tanco proponía el establecimiento de tarifas de compensación "justas y equitativas". Bregaba por un estudio estadístico de las mercaderías transportadas en los dos últimos años y de sus precios. *"La desocupación disminuiría porque materias primas que hoy permanecen inexploradas por los fletes prohibitivos, entrarían en plena actividad sin recurrir a los grandes capitales"*. Además, revisando el sistema tarifario vigente *"...el norte argentino podría proveer a los centros de mayor consumo, no sólo minerales; sino muchos otros productos de insuperable calidad, como ser frutas, maderas, leñas, etc., etc."* (Tanco, 1941: 4-5).

Pocos años antes de la nacionalización de los ferrocarriles, podía leerse en una publicación periódica local:

"Jujuy se encuentra bajo el azote despiadado de la llamada "tarifa de montaña" que se aplica en el transporte de mercaderías mediante la utilización del servicio ferroviario del Estado... donde se siente con mayor rigor [su] gravitación es en la campaña, toda vez que el productor se propone realizar embarques. Llegado el momento de la transacción en los mercados de consumo, el agricultor no alcanza a percibir precios compensatorios. De ahí que el pequeño productor se vea, año a año, obligado a recurrir al intermediario y se resigne a vender su cosecha en los propios sitios de labranza al primer postor... pareciera que los Ferrocarriles del Estado, que se crearon con fines de fomentar e incrementar la producción, han olvidado finalidades tan nobles como precursoras de un devenir de riquezas... El problema, no por viejo, resulta de menos palpitante actualidad, y si hoy lo encaramos con la cita causal de todos sus males, es en la esperanza de que se ponga coto a una situación de injusticia que atenta contra las propias posibilidades económicas de la Nación." (Revista Reflejos, 1944: 1).

Esta perspectiva sobre la cuestión ferroviaria argentina estaba en el núcleo del pensamiento de quien fuera uno de los principales promotores de la nacionalización. Así, Raúl Scalabrini Ortiz se refería en 1946 a la necesidad de un giro radical en la concepción acerca del rol esencial que los ferrocarriles –una vez recuperados para la Nación- estaban llamados a cumplir:

"Casi diría que el ferrocarril nacional deberá combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su propia política. En busca de la ganancia el ferrocarril aniquiló a las industrias del interior... El capital inicial de los ferrocarriles nacionalizados deberá, en consecuencia, ser nulo. Su obligación no será la de servir un capital dado, sino la de servir la vida nacional en todas sus manifestaciones... ¿Qué se pensaría de una instrucción pública exclusivamente dirigida a obtener un interés del cinco por ciento de los cinco mil millones que el país ha invertido en escuelas y en formar maestros? ... Y no es igualmente absurdo que el sistema ferroviario, que es el sistema

---

arterial y el sistema venoso, simultáneamente, del cuerpo económico nacional esté fundamentalmente dirigido hacia su propio lucro que es, generalmente, antagónico con el interés general?” (Scalabrini Ortiz, 2006: 403-404) (24)

La atención a estos argumentos, compartidos por un sector de la intelectualidad de la época, relativiza en cierto modo la trascendencia de la discusión entablada entonces entre defensores y detractores del gobierno de Perón en torno al “buen o mal negocio” que implicó para el Estado argentino la adquisición de los activos ferroviarios (25). Proporciona, por otra parte, un punto de referencia a la hora de considerar los criterios que guiaron las políticas ferroviarias de los sucesivos gobiernos hasta la clausura definitiva de aquel sueño nacional, a principios de la década de 1990.

En ese mismo año de 1946 en que Scalabrini fijaba posición, el Dr. José Beltrame advertía ante el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, reunido en Montevideo, que “... *la actividad ferroviaria ha dejado de ser desde hace mucho tiempo una industria remunerativa. Los centenares de millones de pesos que las compañías reciben anualmente por los servicios que prestan, no hacen sino pasar por sus manos como por las de un cajero.*” (Beltrame, 1946: 6). El personal, los proveedores de insumos para el mantenimiento y renovación de las líneas, los acreedores hipotecarios, entre otros, vaciaban las arcas de los accionistas. Más allá del grado de acierto en tal diagnóstico, resaltemos aquí que, en lo que concierne a las finanzas de los ferrocarriles estatales, su tendido y mantenimiento requirió de grandes inversiones con fondos del tesoro nacional que no generaron réditos equivalentes (Salerno, 2007). Si bien, como la misma autora reconoce, habría que contemplar en este cálculo la gravitación que tuvieron para el desarrollo de las distintas economías regionales. Los minerales cargados en las estaciones puneñas, el azúcar que circuló por el Ramal, el tabaco partiendo de Estación Perico son sólo muestras representativas de su impacto en la provincia de Jujuy.

Una de las causas esgrimidas ya en la década de 1930 para explicar el desequilibrio financiero de los ferrocarriles era la competencia del transporte automotor. Las obras camineras recibieron un impulso inusitado durante la presidencia del general Agustín P. Justo, creándose en 1932 la Dirección Nacional de Vialidad. A su turno, el gobierno de Jujuy creaba el 24 de enero de 1933 la Dirección Provincial de Vialidad. Aunque, como entonces se dijo, “*Las carreteras fueron la constante preocupación de todos. La voz que más se oye es la que pide caminos.*” (Mensaje Gob. Buitrago, 1938: 11), Jujuy tenía construidos tan sólo unos 780 kilómetros de los mismos, siendo el resto “huellas” o senderos de herradura. El Ferrocarril Central Norte que llegaba hasta La Quiaca resultaba de importancia vital: “... *el automovilista, al entrar en la Quebrada tiene que dejar su coche y encerrarse en el vagón ferroviario. Por la Quebrada de Humahuaca no es posible el tránsito, en forma permanente, de automóviles, por falta de camino carretero.*” (Sánchez de Bustamante, 1937: 43). Lo cierto es que ambas alternativas de comunicación –rieles y caminos- eran en esas latitudes igualmente vulnerables a las temidas crecidas estivales del Río Grande. Un artículo del diario “La Nación” del año 1937, rezaba: “*Los desmoronamientos se repiten periódicamente, con las*



*consecuencias de siempre. Los trenes se atrasan y se desorganiza el servicio. Entre tanto, mientras el gobierno busca dar un paso fundamental para obtener el acceso de sus ferrocarriles a Buenos Aires, no vemos por qué ha de olvidar que es necesario descubrir un medio por donde puedan andar en Jujuy.*" (en Borús, 1937: 31). La llamada "variante del Volcán" se convertiría en verdadera "cuestión de Estado" para los gobiernos jujeños, trascendiendo coyunturas políticas. En similar medida desveló a las sucesivas administraciones de los ferrocarriles estatales. Manuel F. —en tanto apuntador de los horarios de arribo y partida de trenes en Estación Perico— fue testigo privilegiado de la dimensión de una problemática que bien puede ser tomada como hilo conductor para el análisis del grado de compromiso de los poderes públicos con la cuestión ferroviaria jujeña: *"El tren que bajaba del norte a Buenos Aires se atrasaba vuelta a vuelta cuando empezaban las lluvias, había que esperar que manden gente a reparar las vías, que a veces quedaban destruidas sobre todo en la zona de Volcán..."* (26).

## **LAS PERSPECTIVAS DESARROLLISTAS DEL FRONDIZISMO Y LA REALIDAD FERROVIARIA EN JUJUY**

Tras el derrocamiento del peronismo en setiembre de 1955, las elecciones convocadas por los militares en febrero de 1958 proclamaron presidente a Arturo Frondizi, mientras en Jujuy se consagraba el triunfo de Horacio Guzmán. Poco antes de su victoria electoral, la Unión Cívica Radical Intransigente había visto interrumpida su acción proselitista en el Norte por los cortes en la ruta nacional y en las vías del rebautizado ferrocarril General Belgrano. Así reflejaba esta última situación la prensa local:

"Intensas lluvias en el norte de la provincia. Intenso caudal del Río Grande. Se sumaron los arroyos afluentes. Las aguas salieron del lecho natural despedazando las defensas ferroviarias y las aguas se proyectaron sobre las vías férreas que corren paralelas al río rompiéndolas y haciendo trizas los durmientes. Ello ocasionó la interrupción de la vía férrea entre Huacalera y Tilcara. Dos días de arreglo. En algunos tramos instalaciones provisorias. El tren del norte del jueves —que ya venía atrasado— debió esperar aún ocho horas para poder pasar, llegando a Jujuy con un atraso total de 15 hs. También cortes entre Purmamarca y Maimará. Cuadrillas de Vías y Obras del FFCC Belgrano fueron enviadas de inmediato a la zona afectada." (Diario Pregón, 03/01/1958).

Integrar y pacificar al país para, entre todos, conducirlo al desarrollo capaz de colocarlo entre las naciones modernas del mundo eran las ideas rectoras que articulaban el programa del gobierno nacional y el elenco gobernante en Jujuy procuró asumir la consigna. Para el desarrollismo el futuro de la nación pasaba por la exitosa incorporación de todo el espacio nacional al proceso de modernización, el cual debía ser impulsado y dirigido por el Estado. En el punto de partida, la realidad económica del país presentaba importantes problemas por resolver, uno de los cuales era el enorme déficit en la balanza de pagos. En este contexto,

resaltaba la situación del sector ferroviario, cuya relación ingresos-egresos era en extremo deficitaria (Waddell, 2007). La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) presentó en 1959 un informe al gobierno sobre el estado y las posibilidades de desarrollo del ferrocarril en el país, revelando el acentuado atraso del sector en cuanto a la modernización de vías y material rodante cuyos frecuentes desperfectos actuaban en detrimento de la calidad del servicio prestado. Una nota de la prensa jujeña –“Atraso de trenes”- puede ilustrar sobre la plasmación de esta realidad, a un nivel concreto:

“El coche motor que debía arribar en la antevíspera a las 20:30, lo hizo recién a las 0:45 de ayer. Las autoridades ferroviarias informaron que a la altura del km. 1.120 se produjo la rotura del “Loggie” de un vagón que transportaba mineral desde Mina Aguilar con destino a Buenos Aires, lo cual impidió el tránsito. Se afectó a personal de las cuadrillas de Estación Perico y Empleados de Vías y Obras, bajo la dirección del ingeniero David Barquez, Jefe de Vías y Obras en Jujuy.” (Diario Pregón, 18/04/1958).

Atendiendo a las recomendaciones de la CEPAL, el gobierno se dispuso a emprender la incorporación de nuevas tecnologías y a modernizar locomotoras y vagones, orientación al cabo interrumpida cuando la marcha del proyecto desarrollista se vio enfrentada a una grave estampida inflacionaria y, a nivel político, a la fuerte presión de los sectores militares. Las políticas de ajuste que sobrevinieron hacia mediados de 1959 de la mano del nuevo ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray –firmemente decidido a sanear las cuentas fiscales eliminando el déficit- imprimieron un giro decisivo a los proyectos que habían sido concebidos para el sector ferroviario (27). En su mensaje leído ante el Congreso de la Nación, el 1° de mayo de 1960, el presidente Frondizi se refería a las limitaciones de la situación financiera nacional e internacional que *“han impedido concentrar los esfuerzos del Gobierno en el grave problema de los Transportes”*:

“Ganada la “batalla del petróleo”, que proporcionará combustibles líquidos en abundancia; impulsada la fabricación de camiones y automóviles mediante la radicación de capitales extranjeros e inversión de capitales argentinos, promovido el plan de caminos, y alentada la siderurgia, se ofrecen las condiciones básicas para que el Gobierno vuelque su esfuerzo en un problema cuya solución, como la de los demás, posea los caracteres dinámicos de un incesante crecimiento económico nacional... Los organismos del Estado, a través de sus técnicos, conjuntamente con los de organismos internacionales especializados, se encuentran en plena realización de un programa que va desde la eliminación de los gravosos desequilibrios presupuestarios de las empresas estatales hasta llevar a cabo el sistema moderno de interconexión que requiere la expansión de nuestra economía.” (Mensaje Frondizi, 1960).

En la perspectiva desarrollista del gobierno, la industria automotriz era una de las actividades básicas que debían ser impulsadas –junto a las actividades petrolera y siderúrgica, consideradas estratégicas- de modo de arrastrar en su

crecimiento a los demás sectores de la economía. Son varios los autores que han resaltado la prioridad dada por Frondizi al desarrollo del sector automotriz en detrimento del ferroviario (Waddell, 2007; Ortega, 2010) (28).

En Jujuy, el gobernador Horacio Guzmán puso en marcha un importante plan carretero, implementado desde la Dirección Provincial de Vialidad y complementado en algunos tramos por la Repartición Nacional. Así, a lo largo de cuatro años se pavimentaron extensos kilómetros de camino en zonas productivas claves de la provincia: El Carmen, Monterrico, Los Lapachos, dejando terminado el empalme con la ruta nacional N° 34. Se pavimentaron también calles y accesos en Estación Perico. La Dirección Nacional de Vialidad pavimentó, por su parte, el camino desde El Carmen al Dique La Ciénaga. En la zona del “Ramal” se pavimentaron los caminos que unían: La Esperanza con San Pedro de Jujuy, Puente Lavayén con El Piquete, Calilegua con la ruta 34. Vialidad de la Nación pavimentó la cuesta de Las Lajitas y el tramo entre ésta y La Mendieta. El plan de pavimentación fue integral, dejándose en condiciones óptimas toda la ruta nacional 34 en territorio jujeño, y consolidando la ruta nacional N° 9, paralela a las vías del Ferrocarril General Belgrano, hasta la ciudad de La Quiaca. Hito fundamental de este proyecto de integración regional a través del transporte automotor fue la construcción del puente internacional La Quiaca-Villazón, inaugurado el 9 de julio de 1960.

Más allá de su instalación de larga data a nivel discursivo en círculos oficiales e intelectuales, la cuestión de la competencia entre el transporte ferroviario y el automotor venía siendo una realidad en Jujuy desde los tiempos del primer peronismo. La obra vial del gobernador —e ingeniero— Alberto Iturbe había sido igualmente prolífica. En los primeros años de la década de 1950 ya funcionaba la empresa de colectivos “Vilte”, haciendo recorridos diarios hacia El Carmen, San Antonio y Monterrico. Dos veces por semana unía, también, San Salvador de Jujuy con La Quiaca, subiendo y bajando pasajeros en sus escalas de Tilcara, Humahuaca, Iturbe, Tres Cruces, Abra Pampa, Puesto del Marqués y Pumahuasi. Además, diariamente partía hacia Volcán, Tilcara y Humahuaca. Al servicio de transporte de pasajeros, sumaba el de cargas y encomiendas (Jujuy. Guía Cultural, 1952-1953: 7). Debe tenerse en cuenta, de todos modos, la medida en que los poderes públicos provinciales buscaron a través de la obra caminera contrarrestar las deficiencias de un sistema ferroviario nacional cuyo crecimiento iba por detrás de las necesidades socioeconómicas reales. Por esos años, una publicación oficial —destinada a ponderar los logros del primer gobierno peronista jujeño— evaluaba así la situación ferroviaria del ramal de Perico a Yacuiba, el de Pichanal a Orán y a Joaquín V. González, y el de Embarcación a Formosa:

“Esta región presenta problemas capitales cuya solución es motivo de estudio preferente por las autoridades ferroviarias. Puede decirse que el más importante lo constituye la superación de los productos a transportar sobre los elementos de que para ese fin está dotado el ferrocarril, y en especial sobre las instalaciones fijas, cuya insignificancia parecería ser la demostración patente de en cuánto supera a todas las previsiones la magnificencia del suelo de nuestra patria...” (4 Años de Gobierno, 1946-1950, 1950: 23).

Así, las “*reducidas playas*” de las estaciones, no condecían con la afluencia “*en constante avenida*” de maderas, petróleo, “*los frutos más diversos y los productos más variados que la labor humana puede producir*” (4 Años de Gobierno, 1946-1950, 1950: 23).

Más allá de la complejidad de causas y circunstancias, el hecho es que en lo sucesivo, al ritmo de las políticas de ajuste de los últimos años del gobierno de Frondizi, se aceleraría el proceso de avance en Jujuy del transporte automotor de pasajeros –si no de cargas- en detrimento del servicio ferroviario (29).

El ministro Alsogaray empezó por aumentar las tarifas del ferrocarril y, buscando con ello disminuir gastos de explotación, avanzó con medidas privatistas. En la coyuntura no faltaron las voces a favor de la privatización del sector. En 1963, Arón Brillante escribía, prologando un texto elaborado dos años atrás, que “*en manera alguna ha perdido actualidad*”,

“... muy por el contrario los efectos nocivos del déficit ferroviario siguen causando verdaderos estragos en la economía nacional, y la prestación de sus servicios en manera alguna puede considerarse eficaz, aun cuando la renovación de algunos materiales pretendieron dar al público usuario la sensación de un adelanto... no nos hemos equivocado al opinar sobre la urgencia de la privatización nacional, que entonces se propugnó. Como corolario de esta contumaz e ilógica explotación, nos encontramos en el mismo escenario, con nuevos hechos, con nuevas realidades, que han ido agravando los síntomas de esta cruel enfermedad que padecer nuestra economía y que van cercenando nuestros recursos financieros.” (Aron, 1963: 1).

Para poner freno a ese “monstruo devorador de dinero” (Aron, 1963) Alsogaray, de hecho, había transferido al sector privado algunas áreas periféricas de la explotación ferroviaria –coches restaurantes, servicios de carga y descarga, entre otros- lo que no dejó de generar tensiones con los gremios del sector (Waddell, 2007). Pero fue su sucesor en la Cartera de Hacienda, Roberto Alemann -de la mano del Ministro de Obras Públicas Arturo Acevedo- quien avanzó resuelta y drásticamente sobre Ferrocarriles Argentinos, con cesantías de personal y cierre de los ramales más deficitarios, políticas que derivaron en la gran huelga ferroviaria de octubre de 1961.

Tras asumir sus funciones ministeriales en abril, Alemann había anunciado un plan de racionalización del sistema ferroviario con el fin explícito de reducir el déficit y mejorar el servicio. En julio de 1961, desde la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, se elevaba un memorándum al gobierno nacional proponiendo una serie de soluciones concretas: “...*reequipamiento material y, conjuntamente, una organización humana capaz de manejar eficientemente ese material, un equipo técnico constantemente actualizado por la experiencia y el estudio*” (Diario Pregón, Jujuy, 13/07/1961). Se aludía también a la urgencia de privatizar algunos aspectos no esenciales de los servicios ferroviarios. En lo inmediato, se proponían medidas tales como la descongestión de playas, la agilización del uso común de vagones, la limitación del uso de vagones

preferenciales, el establecimiento de tarifas competitivas y un sistema racional de transferencias de personal frente a la necesidad de su contratación masiva para trabajos extras. A fines de julio, una delegación de diez ingenieros ferroviarios –cursantes de posgrado en la Universidad de Buenos Aires– se hacía presente en Jujuy para recorrer la línea hasta La Quiaca y los ramales a Embarcación, Orán, Pocitos, J. V. González y Socompa, a fin de interiorizarse de los problemas que afectaban al sistema en el Norte (Diario Pregón, Jujuy, 13/07/1961).

Luis S. se había incorporado como obrero al Ferrocarril General Belgrano el 18 de agosto de 1956, ocupando el cargo de peón general en la Estación Esteban de Urizar (provincia de Salta, cerca de la frontera con Jujuy) siendo trasladado al año siguiente a la contigua Estación de Yuchán, para desempeñarse como auxiliar de 4° categoría (30). Después de pasar por la Estación “23 de agosto” en 1961, llegaba a Jujuy como Auxiliar de 3° en la Estación de La Mendieta. Allí lo encontró la huelga del '61 convocada por la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, a la que se sumó al igual que muchos de los trabajadores del riel en Jujuy, entre ellos Manuel F. por entonces Jefe de la Sección Cargas en Estación Perico. El gobierno había supeditado la satisfacción de las demandas de aumento salarial a los resultados de los planes de recuperación ferroviaria, intentando modificar el régimen laboral, lo que fue rechazado por las dirigencias sindicales. Recuerda Luis S. el paso de los trenes conducidos por gendarmes armados y la decisión que tomó de marchar con su familia a Pichanal (Salta) para evitar la requisa y la coacción para volver al trabajo: “... *al que encontraban lo pelaban al ras como colimba y lo obligaban a tomar servicio.*” (31).

Manuel F. recuerda el apoyo que los ferroviarios recibieron de las fuerzas partidarias peronistas. El movimiento huelguístico se producía en una particular coyuntura política en Jujuy, signada por los próximos comicios para renovar autoridades provinciales que debían celebrarse el 25 de febrero del año entrante. El candidato a gobernador por el frondizismo local era Benjamín Guzmán, hermano del mandatario. En un escenario de ánimos particularmente caldeados tras el fracasado intento de Horacio Guzmán de continuar en el poder por la vía de la reforma constitucional, el oficialismo debía medir fuerzas con un “peso pesado” del peronismo jujeño: José Humberto Martiarena, líder del neoperonista Partido Blanco de los Trabajadores. De hecho, la primera señal de la gravitación de éste y del efecto aglutinador de su figura en el seno del movimiento justicialista en general, y del sindicalismo en particular, fue el enfriamiento de los lazos con los gremios, que Guzmán había procurado tejer desde el comienzo mismo de su mandato. Martiarena contó, ciertamente, con el abierto apoyo de la Unión Ferroviaria (32).

La huelga ferroviaria desatada el 27 de octubre de 1961 se extendió por cuarenta días. El fantasma del cierre de ramales –motivo desencadenante del movimiento– se cernió también sobre la sociedad jujeña:

“De acuerdo a fuentes autorizadas, podrían producirse dentro de poco tiempo importantes cambios en los servicios ferroviarios de nuestra provincia. Se estaría estudiando la posibilidad de suspender el tren que corre entre Tucumán y Jujuy y viceversa, los que cumplen el servicio entre San Salvador

y Estación Perico y los servicios de dormitorios en el tren entre Jujuy y Retiro, que parte los domingos. El informante dijo que hay indicios seguros de estas y otras modificaciones en el servicio del FFCC Belgrano que se cumple en Jujuy. Con respecto a los motivos que llevaron a las autoridades superiores de la empresa a adoptar estas medidas, se ha informado que sería por la falta de material técnico y personal especializado, aunque se nos dijo en la estación local que se trabaja en la provincia con el personal necesario para el cumplimiento de todos los servicios.” (Diario Pregón, 18/01/1962).

La publicidad oficial instrumentada en la época llevaría a la consolidación en la opinión pública de la idea de la obsolescencia del ferrocarril; incluso de que “*si no existiera no se generarían grandes problemas*” (Waddell, 2007: 184).

“Todos sabemos que el servicio ferroviario entre Jujuy y Buenos Aires es caro y malo. No poseemos trenes directos. El número de camarotes es muy reducido prefiriéndose a los pasajeros salteños, el número de convoyes no condice con la importancia del tráfico ferroviario de cargas y pasajeros en nuestra provincia, carecemos de trenes locales directos entre Jujuy y La Quiaca o entre Jujuy y Humahuaca, y como si todo ello fuera poco ahora se nos amenaza con reducir el ya escasísimo número de camas y con no implantar los coches motores directos entre Tucumán y nuestra provincia [...] No existe preocupación ni deseo de mejorar el sistema ferroviario en el ámbito jujeño. Esa es la verdad. Y mientras no exista esa preocupación, Jujuy siempre seguirá amenazada por el Ferrocarril General Belgrano, que se obstina en negarle las mínimas condiciones de comodidad a que tiene pleno derecho.” (Diario Pregón, 31/01/1962).

Los “coches motores” a los que se aludía –y que creaban expectativas de mayor confort- estaban siendo fabricados en las dos plantas industriales que la Fiat había instalado en Córdoba a instancias del gobierno de Frondizi.

Como ha sido señalado, una de las consecuencias de largo alcance de la huelga de 1961 fue la consolidación definitiva del colectivo como medio de transporte (Ortega, 2010). La prensa local se refería así a las versiones circulantes en la época sobre la implementación de servicios directos para el transporte automotor de pasajeros entre la capital jujeña y Buenos Aires, “*con ómnibus modernos y cómodos*”:

“Está plenamente comprobado que el servicio de ómnibus a larga distancia va reemplazando paulatinamente el transporte por vía férrea, en atención a las múltiples ventajas que derivan de su utilización y en proporción a la incomodidad que representa el transporte ferroviario. En varias capitales argentinas aquel servicio implantado hace algunos años va desarrollándose con beneplácito general y perfeccionándose a diario. Sus múltiples ventajas lo han convertido en el preferido para el recorrido entre largas distancias. Pero, no obstante esa aceptación, no se ha contemplado aun en firme la posibilidad de implantarlo para el servicio directo entre nuestra ciudad y la capital argentina. Creemos que deben realizarse los trámites del caso por intermedio de la Dirección Provincial de Turismo para interesar a las empresas...”

Los jujeños necesitamos imprescindiblemente del funcionamiento de ese modernísimo medio de transporte [que] contribuirá innegablemente a allegar nuevos e importantes factores para el desarrollo económico y cultural de la provincia.” (Diario Pregón, 19/01/1962).

La prensa oficialista de Jujuy venía siguiendo con interés el estado de las gestiones que se estaban llevando adelante en el exterior con miras a la reestructuración integral del sistema nacional de transportes: “*Se encuentra de regreso en el país el Ministro de Obras y Servicios Públicos, ing. Acevedo [quien] viajó a Estados Unidos en misión oficial con el objeto de gestionar créditos para afrontar el plan de reestructuración ferroviaria.*” (Diario Pregón, 05/01/1962). En la perspectiva publicitada, tales transformaciones eran esperadas con ansias, puesto que

“Las distintas zonas productoras del país ven no pocas veces malogrado el fruto de su trabajo ante la imposibilidad de comerciar las cosechas por falta de vagones. Aparte de eso, hay carencia de locomotoras y las vías, en algunos casos se encuentran deterioradas y en mal estado... Desde hace tiempo la ineficacia e ineficiencia de los [ferrocarriles] viene siendo motivo de reclamo de los sectores productivos y de los usuarios en general. Más, aparte de eso, es el país entero quien reclama la pronta reestructuración del sistema ferroviario, que en vez de servir eficientemente a la economía nacional causa déficits y pérdidas entre otros motivos porque el material está envejeciendo y lo nuevo que hay no alcanza a cubrir las necesidades de un país en crecimiento y desarrollo.” (Diario Pregón, 05/01/1962).

Finalmente, en el mes de febrero, el gobierno daba a conocer el llamado “Plan Larkin” –por el apellido del técnico norteamericano que lo concibió– que, en sus lineamientos básicos, proponía la reducción de la red ferroviaria argentina, con la consiguiente merma en la cantidad de trabajadores necesarios y la concentración del servicio en los corredores de mayor rentabilidad, delegando al tráfico automotor la tarea de cubrir los espacios dejados por su retiro. Sin embargo, a esas alturas el gobierno de Arturo Frondizi estaba jaqueado y el presidente pronto sería derrocado por un nuevo golpe militar. Aunque las circunstancias impidieron el pasaje de la letra a los hechos, los proyectos sobre la necesidad de transformar los basamentos del sistema ferroviario del país seguirían rondando los gabinetes nacionales en años subsiguientes.

## **LA CUESTIÓN FERROVIARIA JUJEÑA ENTRE EL RETORNO DE PERÓN Y LOS AÑOS DE TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA**

Manuel F. recuerda los tiempos inaugurados con la llegada de Héctor Cámpora a la presidencia de la Nación y Carlos Snopek a la gobernación provincial como un tiempo de bonanza para los ferroviarios (33). Luis S., por su parte, no manifiesta un sentido especial –positivo o negativo– ligado a dicha experiencia, lo que él explica aludiendo a su no involucramiento en los asuntos políticos. Según J.

Waddell, con el peronismo en el poder nacional, los gremios ferroviarios adquirieron participación inusitada en la gestión de Ferrocarriles Argentinos –de hecho el líder de La Fraternidad, Cesáreo Melgarejo, asumió la presidencia de la empresa– inaugurándose una etapa de fuerte politización y luchas facciosas (Waddell, 2007). Desde fuera del mundo de los trabajadores del riel, un testigo privilegiado de la pasada cotidianeidad periqueña marcada por la presencia del ferrocarril, sí tiene grabado un recuerdo ligado a aquellos años. Fue gracias al decreto nacional que dispuso conceder pasajes gratis en los trenes para toda persona dispuesta a presencia el arribo de Perón al país, el 20 de junio de 1973, que Héctor I. –joven quiosquero del parque contiguo a la Estación de Perico– pudo conocer Buenos Aires por primera vez (34). Quienes abordan la historia del ferrocarril en esta etapa coinciden en resaltar el aumento de los gastos –y del déficit– de la empresa y el abandono de las medidas orientadas a renovar infraestructura y materiales, interpretando estos procesos bajo la luz de las medidas populistas –y proselitistas– del momento. A tres días del triunfo de la fórmula Perón-Perón en los comicios, podía leerse en el matutino jujeño: *“Pasajes ferroviarios gratuitos para votar en las elecciones del 23 de setiembre.”* (Diario Pregón, 20/09/1973).

Cuando se produjo el golpe militar del 24 de marzo de 1976 los problemas de Ferrocarriles Argentinos *“...no sólo no habían encontrado solución sino que se habían agravado notablemente”* (Waddell, 2007: 196). Hacia finales de la década la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas de la dictadura elevaba un diagnóstico y una propuesta de política ferroviaria. El texto se iniciaba sentenciando: *“Ferrocarriles Argentinos –por el importe de sus ventas– es actualmente una de las diez empresas mayores de la República Argentina. Sin embargo, su participación en el mercado de fletes y pasajes es sólo del orden del diez por ciento.”* (Política Ferroviaria 1979-1981, 1981: 11). De acuerdo al informe, la inversión anual de las últimas décadas había sido totalmente insuficiente para reponer el desgaste del activo físico ferroviario. La participación en casi todos los tráficos se había reducido constantemente y, en muchos casos, a niveles de escasa significación.

“Durante décadas el país usó el ferrocarril pero sin soportar la totalidad de los costos, esto es difiriendo sistemáticamente la reposición del activo físico consumido. Ahora, la recuperación implica un formidable esfuerzo, aún mayor a medida que transcurre el tiempo. Tal vez este esfuerzo eventualmente pudiera no justificarse en función de los beneficios futuros a obtener. Hasta podría incluso plantearse como alternativa el abandono del medio ferroviario en el largo plazo, dejando continuar la tendencia de las últimas décadas...” (Política Ferroviaria 1979-1981, 1981: 53-54).

La alternativa propuesta iba, sin embargo, en el sentido de una recuperación del sector: *“Seguimos creyendo que el ferrocarril es el medio más idóneo, tanto técnica como económicamente, para el transporte de grandes volúmenes de bienes y de pasajeros”*. Así, *“...hemos optado por realizar los mayores esfuerzos económicos y de gestión necesarios para revertir la tendencia declinante descrita”* (Política Ferroviaria 1979-1981, 1981: 55). Estos esfuerzos se traducirían en un



enérgico avance en las políticas de ajuste hacia el sistema ferroviario: cierre de ramales antieconómicos, racionalización y clausura de talleres, entre ellos el de Tafí Viejo, que había sido el más importante del Central Norte Argentino. Cuatro años después de instalado el régimen militar, los 155.000 trabajadores ferroviarios se vieron reducidos a 97.000 (Martínez, 2007: 209). Luis S. ocupaba desde fines de 1976 el cargo de Jefe de Estación categoría "C" en La Mendieta y recuerda la constante sensación de vulnerabilidad que se había instalado entre los trabajadores por los frecuentes rumores de posibles cierres de estaciones y ramales (35).

En diciembre de 1983 la sociedad argentina recuperaba sus instituciones democráticas. Para ese entonces, en la zona de los Pericos la principal actividad continuaba siendo el cultivo de tabaco tipo Virginia, alrededor de la cual estaba montada una infraestructura de pre-industrialización, comercialización y servicio, produciéndose allí aproximadamente el 40% del total de tabacos claros del país, y dependiendo del ferrocarril para su salida.

Como en el país, también en Jujuy la situación económica con la que debían lidiar los gobiernos constitucionales restablecidos era en extremo adversa. El ejercicio 1983/84 había sido uno de los más difíciles en la historia de la Cooperativa Tabacalera de la provincia: *"Por un lado, la pesadez del mercado, tanto nacional como mundial, y por el otro, el aumento de la producción en Jujuy y la merma de la calidad, complicaron enormemente las operaciones..."* (Diario Pregón, 19/02/1984). La producción de 1983 había alcanzado la cifra de 23.217 toneladas. De ellas, 14.380 se habían despachado por ferrocarril hacia Buenos Aires. La Cooperativa periqueña había logrado colocar 3 mil toneladas de su mejor tabaco en Alejandría a través de los puertos del Pacífico, en Chile. La exportación se había hecho por intermedio del FFCC General Belgrano, partiendo de Perico y llegando hasta Tupiza (Iquique) -utilizando el ramal C-14 Salta-Socompa- para proseguir por vía marítima al puerto de la ciudad egipcia (Diario Pregón, 19/02/1984).

Las dificultades que atravesaba en la hora el sector tabacalero habían llevado a impulsar la búsqueda de cultivos alternativos. En la finca experimental "La Posta" en Perico, se adaptaron variedades de legumbres (lentejas, porotos, garbanzos, arvejas, habas, soja, etc.). En 1983, en la prolongación de la avenida San Martín de ciudad Perico, la Cooperativa de Tabacos había inaugurado una Planta Procesadora de Granos ("Perico Legumbres") tramitando ante Ferrocarriles Argentinos un desvío ferroviario hasta sus instalaciones para abaratar los costos del transporte con destino a la exportación. Ese año, 1.478 toneladas de estas legumbres alcanzaron el mercado porteño. Por su parte, llegaron a la Estación de Perico 856 toneladas de vacunos de Embarcación, 347 toneladas de membrillo de Mendoza, 3.093 toneladas de vino de San Juan, y harina, acero y abono de Rosario (36).

A lo largo del Ramal ferroviario que se abría hacia el este, la producción e industrialización de la caña de azúcar seguía siendo la principal actividad, si bien la fruticultura, representada fundamentalmente por los cítricos, estaba parcialmente industrializada destinándose los mayores volúmenes al consumo en fresco. La producción hortícola había adquirido trascendencia dado los volúmenes producidos

para consumo en época de primicia. Durante ocho meses, hortalizas como tomate, zapallito, pimiento, chaucha y berenjena se cosechaban en tierra jujeña pero sus productores se hallaban en desventaja respecto a otras zonas del país debido a los 1.700 km. que los separaban del principal mercado y la incidencia de los fletes ferroviarios. Era ya de destacarse también en dicha región la expansión de cultivos de leguminosas y cereales, y la floreciente actividad forestal (Acción Económica, 1983). Luis S. -testigo del movimiento de pasajeros y cargas en la Estación La Mendieta desde diciembre de 1976 a octubre de 1989- afirma que los vagones de cargas del Ferrocarril General Belgrano que circulaban por el Ramal transportaban casi exclusivamente azúcar desde los ingenios, con destino a Buenos Aires. En pequeña proporción y hacia mercados localizados –de Perico a poblados del Ramal y viceversa- circulaban por estos rieles hortalizas y otras cosechas (37).

Hacia el Norte jujeño, por la línea que surcaba la Quebrada y Puna, circulaban productos más diversos. En 1983 en la Estación Jujuy se habían cargado con destino a La Quiaca 1.070 toneladas de harina, 270 de arroz, 460 de maíz, 416 de papas y 262 de grasa. También cargamentos de cemento (1.078 ton.), ladrillos (907 ton.) y diesel-oil (1.520 ton.). Hasta La Quiaca llegaba, asimismo, el arroz de Corrientes, el maíz de Salta, la harina de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, y los vacunos de esta última provincia. En La Quiaca, a su vez, se cargaba azufre y zinc para Buenos Aires, harina para Bolivia, cemento para Pocitos. De Abra Pampa partía lana hacia Buenos Aires, boratos a Salta, entre otros despachos de minerales. La cal de Volcán encontraba mercado en Buenos Aires, Santa Fe, Tucumán y Formosa. Su piedra caliza iba a parar en importante cantidad (49.595 ton. en 1983) a Orán y Formosa y a General Savio. En esta Estación se embarcaron en 1983 85.000 toneladas de acero hacia Buenos Aires, Rosario y Córdoba, además de importantes cantidades de mineral de hierro, bronce, carbón y piedras. Hasta Rosario llegaron ese año envíos de plomo (46.056) y zinc (66.377) de Mina Aguilar, embarcados en la Estación de Tres Cruces (38). Era, sin embargo, este extenso tramo norteño el centro neurálgico del Ferrocarril General Belgrano en todo el NOA, debido a la ya mencionada –y nunca resuelta- cuestión de “la variante del Volcán”. A escasos meses de instalado el gobierno democrático esta problemática iba a captar gran parte de la atención del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación.

Las intensas lluvias desatadas en la Quebrada desde el 2 de enero de 1984 habían provocado la suspensión total del tráfico ferroviario, debido a la envergadura de los daños. Aunque Ferrocarriles Argentinos había encarado medidas inmediatas “...las excepcionales lluvias, aludes de piedra y barro y consecuentes crecidas y embates del Río Grande destruyeron gran parte de los trabajos realizados y produjeron nuevos daños. A fines de febrero se registraban más de 150 cortes de vía, tapadas y socavaduras que implicaban más de 7 km. de vías totalmente destruidas.” (Diario Pregón, 25/01/1984) (39).

El tramo más afectado era el que se extendía entre las Estaciones de León y Volcán. Un aluvión había prácticamente sepultado a la Estación de Purmamarca

(40). La economía jujeña en general empezaba a sentir los efectos de la situación, revelando la importancia del transporte ferroviario en toda su dimensión:

“[Entre] distintos técnicos y empresarios se denota que existe un clima de tragedia, por la demora que pudiera producir la rehabilitación del transporte ferroviario hacia Bolivia... en estos momentos está a punto de paralizarse la producción minera por falta de transporte, no es lo mismo hacerlo por camiones fletados que en ferrocarril.” (Diario El Tribuno de Jujuy, 06/04/1984).

El Presidente de Ferrocarriles Argentinos, Jorge Tzicas, llegado a Jujuy para comprobar *in situ* la magnitud de la destrucción, declaraba que “...lo observado supera holgadamente todo lo imaginado ya que el calamitoso estado de las vías especialmente en el tramo León-Volcán, fue prácticamente borrado de la superficie y en algunos casos yace bajo las aguas” (Diario Pregón, 07/04/1984). La empresa ferroviaria nacional debía hacer frente a una coyuntura particularmente difícil. En el conjunto del territorio nacional, los fenómenos climáticos habían dejado un saldo de 3.400 km. de vías inutilizadas, evaluándose sólo las pérdidas materiales –sin los costos de reparación– en el orden de los 150 millones de pesos argentinos. Las erogaciones necesarias para rehabilitar el servicio –sólo en el NOA– se estimaban en \$a 910 millones. Desde el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación se otorgó prioridad a la situación planteada en Jujuy:

“En la variante de vía entre León y Volcán se produce un estrangulamiento y congestión del tráfico. Estos problemas han de multiplicarse progresivamente a medida que la provincia de Jujuy vaya completando sus programas de desarrollo. Esta limitación adquiere particular importancia si atendemos a que por él transita la producción de cinc, plomo, estaño, piedra caliza y dolomita del N.O.A., en sentido descendente, los que son insumos para industrias fundamentales, como también en sentido contrario combustibles y productos alimenticios para esa zona y en tránsito para exportación... Debe agregarse la importancia de ser una línea de vinculación internacional que posee un intrínseco valor político, estratégico y económico.” (41).

El Ministro Roque Carranza expresaba con motivo de su visita a la provincia norteña: “Hay que restablecer el servicio como se pueda” (Diario Pregón, 06/04/1984). Semanas después, el diario porteño “Tiempo Argentino” publicaba una nota telegráfica remitida a éste por el gobernador de Jujuy, Carlos Snopek:

“El Pueblo y el Gobierno de Jujuy agradece al Gobierno Nacional por su intermedio, la dedicación puesta con profunda vocación de servicio, al alivio de los problemas de la provincia afectada por tan inéditos desastres naturales... Tal ejemplo de colaboración mutua interpreto que es una muestra de efectiva unidad en pos del objetivo de servir al País, que anhelamos se extienda a todos los sectores para lograr así sacarlo del marasmo en que se halla.” (Tiempo Argentino, 24/04/1984) (42).

El servicio ferroviario desde Jujuy a La Quiaca se rehabilitó finalmente el 2 de junio de 1984 y constituyó un gran acontecimiento económico y político. En el acto convocado en la ciudad puneña estuvieron presentes, junto al gobernador Snopek y miembros del gabinete provincial y del gobierno boliviano, el Ministro Roque Carranza y el Presidente de Ferrocarriles Argentinos, quienes habían arribado hasta allí en un tren especial, para imprimir simbolismo al evento.

Al año siguiente, durante el período estival, la intensidad de las lluvias y las crecidas del Río Grande volvieron a colocar sobre el tapete la vulnerabilidad del trazado ferroviario hacia el norte. Como era sabido desde hacía décadas, la solución definitiva requería políticas de muy largo plazo. A principios de marzo técnicos ferroviarios llegaban a Jujuy para estudiar las alternativas que se abrían en torno a la “Variante del Volcán” (Pregón, 05/04/1985). El gobierno nacional había implementado un Programa Nacional de Conservación de la Infraestructura en el ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. En 1986 se celebraba en la ciudad de Tucumán un Seminario nacional sobre erosión hídrica, seguido de un “Taller Técnico” realizado en Jujuy, eventos a los que concurrió personal de FFCC Argentinos. En el informe por ellos elevados a la presidencia de la Empresa, expresaban:

“Particularmente en lo que se refiere a la Quebrada de Humahuaca se comparte plenamente lo expresado por el técnico internacional que concurrió al Taller de Jujuy al calificar al fenómeno del Río Grande como uno de los más importantes del mundo por su magnitud y los daños que produce, situación que hace muy difícil su sistematización, tarea que por otra parte requiere años de trabajo ininterrumpido y grandes inversiones” (43).

A fines de 1986, el gobierno nacional encomendó al ingeniero Manuel Madanes la elaboración de un plan ferroviario con el objetivo de racionalizar el funcionamiento de Ferrocarriles Argentinos. Tras el revés recibido por la Unión Cívica Radical en las elecciones parlamentarias de 1987 el “Plan Madanes” fue archivado. Coincidiendo con la creciente debilidad de los últimos años del gobierno de Alfonsín, una opinión pública cada vez más distante de posturas estatistas iba progresivamente virando hacia posiciones favorables a las privatizaciones (Martínez, 2007). El gobierno nacional se dispuso a avanzar en las medidas de liberalización de la economía que comenzaban a imponerse en el mundo en esos años. Es este el contexto en el que –en 1988- el entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos Rodolfo Terragno concibió el proyecto llamado “Ferrocargo”, que abrió al capital privado la posibilidad de participación en el servicio de carga y comercialización ferroviaria, mientras la empresa estatal conservaba en exclusiva el control sobre la infraestructura y la circulación de los trenes. Si bien el proyecto no pasó del plano de las ideas, iba a quedar grabado en la memoria de Manuel F. quien, jubilado un año antes –en 1987- había estado hasta entonces al frente de la Jefatura de Cargas en Estación Perico. En la percepción del veterano trabajador ferroviario y militante peronista la decadencia de los ferrocarriles en general, y de la línea General Belgrano en particular, ha quedado vinculada a los

años del gobierno de Alfonsín. Otras son las percepciones de Luis S. sobre estos procesos.

Luis S. era desde fines de 1976 Jefe de Estación (categoría “C”) en La Mendieta -localidad del departamento de San Pedro, en la región azucarera jujeña-, cargo que ocuparía hasta octubre de 1989, cuando fue ascendido a Jefe de Estación (categoría “B”) en la estación de Maquinista Verón (distrito cañero de Los Lapachos, en el departamento de El Carmen). Ya para entonces Carlos Menem ocupaba –desde el mes de julio- la presidencia de la Nación. En su nuevo puesto, Luis S. fue testigo del desaliento y progresiva displicencia que fue instalándose entre el personal que cumplía tareas en la Estación, y de la cada vez más notoria indiferencia de funcionarios y dirigentes sindicales ante la evidente decadencia del sistema (44). *“Después vino la reducción de personal, y lógicamente, dado la merma de trabajo que estaba a la vista de todos”* (45).

A fines de abril de 1991, Luis S. pasaba a ocupar la “Jefatura de Carga” en Estación Perico. Sabido es que, tras el advenimiento de Carlos Menem a la presidencia de la Nación, la salida gubernamental a la problemática ferroviaria en el país derivó, en lo que a las provincias norteñas atañe, en el cierre y desmantelamiento del Ferrocarril General Belgrano. El 31 de octubre de 1991 partía el último tren de pasajeros desde la Estación de San Salvador de Jujuy con destino a La Quiaca. El funcionamiento del servicio de cargas se prolongaría aún por dos años más. Luis S., quien había visto frustradas sus aspiraciones de asumir como Jefe de la Estación Perico (cargo que le correspondía por tener mayor escala entre los aspirantes) en momentos en que la Unión Ferroviaria manejaba con discrecionalidad y favoritismos estas cuestiones (46), se acogió al retiro voluntario el 31 de agosto de 1992, *“con 36 años y 13 días de servicio”* (47).

## CONCLUSIONES

A lo largo de los años aquí considerados, los habitantes de la localidad de Perico, como los de la provincia de Jujuy en general, fueron testigos de una realidad ferroviaria resultante de la conjunción de las políticas nacionales aplicadas al sector, la impronta de los procesos históricos en la región y las particularidades propias de estos espacios. Al igual que en otras comunidades ferroviarias, la dinámica desarrollada en torno a la Estación fue estructurando un espacio de sociabilidad, de cuya importancia dieron cuenta los testimonios reseñados. Habiendo transcurrido aquí la mayor parte de su experiencia como trabajador del riel –en el caso de Manuel F.- y el tramo final de su trayectoria laboral en el sector –caso de Luis S.- ambos tuvieron ocasión de vivenciar los avatares del transporte ferroviario en Jujuy desde el lugar de privilegio que proporcionaba este punto nodal, puerta de salida de la producción del rico departamento de El Carmen y centro de articulación de los “caminos de hierro” que llegaban hacia el norte hasta la ciudad fronteriza de La Quiaca y hacia el nordeste se proyectaban hasta alcanzar también el límite con Bolivia, tras atravesar las tierras del azúcar.

Desde los orígenes mismos del tendido ferroviario en Jujuy, las fuerzas vivas jujeñas bregaron por un sistema de transporte puesto al servicio del desarrollo

regional (Bovi y Fandos, 2010) capaz de compensar los desequilibrios existentes en la estructuración del espacio nacional. A la luz de las fuentes analizadas, cuestión neurálgica para el desenvolvimiento de prometedores sectores de la economía jujeña continuó siendo -aún tras la nacionalización de los ferrocarriles de 1948 y a pesar de las expectativas que este hito suscitó- la de la inequidad en la incidencia de las tarifas ferroviarias en relación a otras zonas productoras del país, sumado a la persistencia del déficit de vagones, debida en muchos casos a falencias organizacionales que ni la meticulosidad desplegada en los planes quinquenales peronistas pudieron al cabo subsanar. Ya a partir de esa época los poderes públicos provinciales buscaron a través de la obra caminera contrarrestar las deficiencias de un sistema ferroviario nacional cuyo crecimiento iba por detrás de las necesidades socioeconómicas reales.

En las orientaciones que siguieron las políticas ferroviarias a lo largo de las etapas políticas aquí reseñadas se evidencia la impronta de un debate no resuelto: el que giró en torno a la concepción del transporte ferroviario como un servicio público versus la idea del mismo como un negocio redituable. La cuestión quedó diferida en el tiempo en medio de las recurrentes crisis económicas y la accidentada trayectoria de la institucionalidad democrática en el país, hasta que la estocada final de los años noventa vino a clausurarla, indefinidamente. Aunque para más de un contemporáneo el desenlace de principios de los noventa se presentó como una “muerte anunciada”, no fueron pocos los que habían considerado que un cambio era posible y orientaron esfuerzos a identificar obstáculos y a dimensionar el problema, buscando receptividad en la opinión pública y/o en las esferas gubernamentales. No faltaron del otro lado, por cierto, las voces en pos de la privatización del sector.

Sabido es que, tras el advenimiento de Carlos Menem a la presidencia de la Nación, la salida gubernamental a la problemática ferroviaria en el país derivó, en lo que a las provincias norteñas atañe, en el cierre y desmantelamiento del Ferrocarril General Belgrano. El 31 de octubre de 1991 partía el último tren de pasajeros desde la Estación de San Salvador de Jujuy con destino a La Quiaca. El funcionamiento del servicio de cargas se prolongaría aún por dos años más. En la actualidad, cual inesperada arenga a su memoria ferroviaria, los pobladores de Ciudad Perico ven llegar a la Estación, cada quince días, el tren cargado de azúcar (ramal C-15) proveniente de Embarcación.

## NOTAS

1) De acuerdo a la división jurisdiccional de la época que aquí analizamos, los Valles Centrales abarcaban los departamentos jujeños de Capital, San Antonio y El Carmen. Desde 1986, en reemplazo del departamento Capital se conformaron dos nuevos departamentos: Dr. Manuel Belgrano (donde se emplaza la ciudad capitalina, San Salvador de Jujuy) y Palpalá.

2) La estancia de Perico de San Juan -adquirida por la familia Martínez de Iriarte a mediados del siglo XVII- se orientó predominante a la ganadería, a la manufacturación del cuero y a la elaboración de jabón (Delgado et al., 2006).

3) El servicio ferroviario en Perico se habilitó el 31 de enero de 1891, siendo éste el último tramo que se construyó por imperio de la ley N° 280. El tramo de 20 km. que unió la estación ferroviaria de Perico con La Mendieta se inauguró el 20 de julio de 1903; los 15 km. de prolongación hasta San Pedro quedaban habilitados el 10 de febrero de 1904; dos meses después el tren llegaba hasta Fraile Pintado (22 de abril de 1904) y de allí hasta Ledesma, el 24 de agosto del mismo año. Cinco años más tarde se reanudaba el tendido de vías, llevándolas hasta la localidad de Yuto (20 agosto de 1909). Finalmente, este Ramal nacido en Jujuy se extendió hasta penetrar en la vecina provincia de Salta, llegando hasta Embarcación el 28 de noviembre de 1911. Véase Costello, 1996.

4) El ferrocarril que, pasando por Perico, continuaba hacia la capital jujeña, había llegado hasta la ciudad fronteriza de La Quiaca en 1903, constituyéndose en pieza clave del comercio internacional con Bolivia (Bovi, 2007). 315 kilómetros de vías conectaban a Perico con La Quiaca; otros tantos (324 km.) lo hacían con Tucumán. La capital salteña se encontraba a sólo 81 km. hacia el sudoeste (Guía Lumen, 1922). La migración interna y extranjera hacia la zona de los Pericos era notoria al promediar la segunda década del siglo, como lo revelaban las cifras del Censo de 1914 (Delgado et al., 2006).

5) Ley N° 227, Archivo Histórico de la H. Legislatura de la Provincia de Jujuy (en adelante AHL PJ), Sesión del 29 de octubre de 1913.

6) Los registros censales no comprendían a las empresas de comunicaciones y transportes y, por lo tanto, no contemplaban al número de trabajadores convocados en torno del funcionamiento del ferrocarril.

7) El Censo Agropecuario levantado en el país en 1937 constataba la presencia de un 18% de productores de dicha nacionalidad en el departamento de El Carmen (Censo Nacional Agropecuario de 1937, 1940).

8) En la temporada 1938/39 se obtuvieron 7.770 kilos de tabaco; en 1939/40 se cosecharon 18.500 kilos y en 1940/41 la cantidad (28.800 kg.) casi cuadruplicaba los resultados iniciales (Censo Nacional Agropecuario de 1937, 1940). En 1941/42 se obtenían 52.107 kilos de tabaco, triplicándose casi la cifra en la siguiente cosecha (136 mil kilos) alcanzándose, por añadidura, una cotización “*jamás obtenida en ninguna otra zona tabacalera argentina*” (Diario Zapla, 15/06/1943). Mientras en otras áreas se habían obtenido precios máximos de \$15 los diez kilos, por los de Perico del Carmen –se informaba– se habían pagado en 1043 entre \$16,50 y \$24,50.0).

9) Manuel F. había nacido en Ledesma en 1923, donde pasó su primera infancia. Avatares ligados a un estado de salud vulnerado por el paludismo, llevaron a su madre –viuda– a radicarse temporalmente en la localidad de Humahuaca, para finalmente fijar residencia en Perico, ya al comenzar la década de 1930. Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 11 de diciembre de 2010.

10) Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy (en adelante AHPJ), Expediente N° 190, Carpeta “D”, 1943.

11) (Informe N° 2, 1944) La provincia de Jujuy tenía entonces un total de 142.391 habitantes, estando el 29,4% de ellos distribuidos en los tres departamentos que abarcaban los Valles Centrales. Dentro de éstos, a la vez, un 29% de la población

estaba radicada en El Carmen y un 63% en el departamento Capital.

12) (IV Censo Escolar de la Nación de 1943, 1948). El Censo incluyó a padres –varones y mujeres- con hijos o pupilos a su cargo, pero sólo clasificó la actividad laboral de los primeros, tampoco registrando el trabajo de los menores de edad.

13) Manuel F. trabajó en la Estación Experimental de Perico hasta 1943, cuando –a los 20 años- debió cumplir con el servicio militar obligatorio. Tras haber realizado los estudios para incorporarse al cuerpo de la recientemente creada (1938) Gendarmería Nacional y ejercer como gendarme en la puneña triple frontera entre Argentina, Bolivia y Chile, M. F. decide retirarse, regresando a Perico en 1946.

14) Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 11 de diciembre de 2010.

15) *Ibíd.* Manuel F. desempeñaba en esos años sus funciones de inspección en el área comprendida entre la Estación de Güemes y la de Fraile Pintado.

16) La Unión Ferroviaria había sido fundada el 6 de octubre de 1922 para representar a todos los obreros del riel, desde los que trabajaban en los talleres hasta los que mantenían y reparaban las vías.

17) Ciertamente, el devenir de estos procesos en Jujuy no se apartaba demasiado, en sus lineamientos básicos, con lo ocurrido en los sindicatos ferroviarios en el resto del país.

18) Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 2 de febrero de 2011.

19) Siguiendo directivas del propio Perón, sus apoyos partidarios jujeños (el Partido Laborista y la Unión Cívica Radical Yrigoyenista liderada por Miguel Tanco y triunfante en la provincia en las elecciones del 24 de febrero de 1946) se fusionaron, como en el resto del país, en el Partido Único de la Revolución Nacional, para dar paso enseguida –el 15 de enero de 1947- al Partido Peronista.

20) AHL PJ, Sesión Ordinaria del 17 de junio de 1952.

21) Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 11 de diciembre de 2010. En diciembre de 1946, el Estado argentino había adquirido los activos físicos de las tres compañías ferroviarias de capital francés que operaban en el país. Ese mismo año se iniciaron las gestiones para la compra de los ferrocarriles de propiedad británica (12 empresas) completándose el proceso de nacionalización en 1951.

22) El gobierno nacional hubo de reservar para sí la puesta en marcha de ferrocarriles en las regiones poco rentables, a fin de fomentar su desarrollo (Salerno, 2007). De este impulso nace en 1876 el Ferrocarril Central Norte, uniendo a Córdoba con Tucumán y prolongándose hasta Jujuy recién en 1890 (Bovi, 2007).

23) Bovi y Fandos (2010).

24) Párrafo de un capítulo de su obra de “Los Ferrocarriles deben ser del Pueblo Argentino” (Scalabrini Ortiz, 1946).

25) *“Para el Gobierno se había comprado barato un ferrocarril óptimo, para la oposición se había pagado muy caro un sistema que se consideraba prácticamente en estado de chatarra”* (Waddell, 2007: 158).

26) Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 2 de febrero de 2011.

27) Como ha señalado Fernando Ortega, *“El gobierno de Frondizi no pudo escapar a la inestabilidad y presiones constantes que sufrió a lo largo de su mandato de parte de diferentes actores sociales, lo que se tradujo en permanentes “golpes de*



*timón” y giros ideológicos que hacían pasar de políticas claramente expansivas a otras de drástico ajuste” (Ortega, 2010: 3).*

28) *“El fomentos de las industrias petrolera y automotriz necesariamente tiene un impacto negativo en la actividad ferroviaria. Si se alienta el uso de automotores y se tiene una política de desarrollo de los combustibles, evidentemente que esta política tenderá a reducir la participación del ferrocarril en el mercado del transporte, cosa que por otra parte ya venía ocurriendo desde hacía tres décadas” (Waddell, 2007: 180).*

29) A nivel nacional se constata la acentuada reducción de pasajeros y cargas transportadas por ferrocarril, a partir de 1961 (Waddell, 2007).

30) Entrevista a Luis S., Ciudad Perico (Jujuy), 16 de marzo de 2011.

31) *Ibíd.*

32) Manuel F. llegaría a ser un conspicuo seguidor del martiarenismo en Perico. (Entrevista a Manuel F., Ciudad Perico (Jujuy), 2 de febrero de 2011).

33) En noviembre de 1972, tras 17 años de exilio, Perón retornaba al país. Imposibilitado legalmente de postularse él mismo a la presidencia, terminaría aquí de dar forma al Frente Justicialista de Liberación Nacional (FREJULI), encabezado por la fórmula Héctor Cámpora-Vicente Solano Lima, triunfante al cabo en los comicios del 11 de marzo. En Jujuy se impuso el binomio Carlos Snopek-Alfredo Benítez.

34) Entrevista a Héctor I., Ciudad Perico (Jujuy), 2 de febrero de 2011. Digamos, de paso, que el entusiasmo por recorrer la metrópolis –recuerda de modo especial sus viajes en subterráneo- superó al suscitado por el arribo del general, alejándolo así, providencialmente, de los trágicos sucesos de Ezeiza.

35) Entrevista a Luis S., Ciudad Perico (Jujuy), 16 de marzo de 2011.

36) Expedientes del Archivo del Ferrocarril General Belgrano, 1983, Barracas (Buenos Aires).

37) Entrevista a Luis S., Ciudad Perico (Jujuy), 14 de mayo de 2011.

38) Expedientes del Archivo del Ferrocarril General Belgrano, 1984, Barracas (Buenos Aires).

39) Los titulares de los diarios anunciaban: *“Quebrada y Puna soportan las más devastadoras lluvias en 20 años”*; *“kilómetros de vías férreas destrozadas”* (Diario Pregón, 25/01/1984).

40) Recién el 5 de abril había logrado rehabilitarse el tramo Humahuaca-Tres Cruces, y veinte días después el sector Volcán-Humahuaca. Los arreglos –que incluían la incorporación de personal eventual- habían demandado una erogación del orden de los 15 millones de pesos argentinos. Los funcionarios nacionales advertían que las condiciones de vulnerabilidad en las que se reanudaba la circulación ferroviaria eran muchísimo más notorias que las anteriores.

41) Expedientes del Archivo del Ferrocarril General Belgrano, 1984, Barracas (Buenos Aires).

42) Archivo del FFCC General Belgrano, Barracas (Buenos Aires).

43) Ferrocarriles Argentinos, GLB.VO (O), 1191/401, exp. del 14 de agosto de 1986 (Archivo del FFCC General Belgrano, Barracas, Buenos Aires).

44) Dos empleados ferroviarios de Estación Maquinista Verón tenían asignado el

cargo de “revisadores” de los trenes que –sólo una vez por semana- tomaban el desvío industrial que, tras recorrer unos 15 km., alcanzaba la Planta de Cemento Minetti, en la localidad de Puesto Viejo. Según da cuenta don Luis S., “...*los empleados realmente no tenían ningún trabajo que hacer ya que los vagones vacíos ya venían revisados desde Güemes [Salta]*”. A falta de una función concreta que cumplir, estos operarios solían realizar el trabajo de acople de los vagones, “...*[pese a que] se contaba con dos cambistas por turno... O sea, había una clara superposición de funciones*”. Entrevista a Luis S., Ciudad Perico (Jujuy), 14 de mayo de 2011.

45) *Ibíd.*

46) *Ibíd.*

47) Luis S. es actualmente encargado del cuidado de los jardines en el predio que ocupa la Municipalidad de Ciudad Perico y, en sus horas libres, vende billetes de lotería.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BELTRAME, J. (1946) *La Crisis de los Ferrocarriles Argentinos de propiedad privada*, Buenos Aires.

BORÚS, A. (1937) *El Paso de “El Volcán”*, Buenos Aires, Imprenta López.

BOVI, M. T. (2007) *El Ferrocarril de La Quebrada. Estado, elites provinciales y los discursos sobre la modernidad en la construcción del Ferrocarril a Bolivia, 1880-1910*, XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Tucumán, UNT.

BOVI, M. T. y FANDOS, C. A. (2010) *Un cuerpo sin cabeza: el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del ‘progreso’ en Jujuy*, XII Jornadas de Historia Económica, Río Cuarto, UNRC.

BRILLANTE, A. W. (1963) *Conversión de los Ferrocarriles Estatales a la iniciativa privada nacional*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Abel A. Correa.

COSTELLO, M. N. (1996) *Ramal C-14. Salta-Socompa*, Salta, Cooperativa de Trabajo Gráfico “6 de Febrero” Ltda.

DELGADO, F. et al. (2006) *Mundo urbano y agrario: los Valles Centrales*. En: TERUEL, A. y LAGOS, M. (dirs.) *Jujuy en la Historia. De la Colonia al Siglo XX*, Jujuy, UNIHR-EDIUNJu, pp. 403-433.

GIRBAL-BLACHA, N. (2003) *Mitos, paradojas y realidades en la Argentina peronista (1946-1955)*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

BERGESIO, L. y GOLOVANEVSKY, L. (2009) *Otra vez en la vía. Estudio preliminar de los efectos socio-económicos del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en Jujuy*, VII Jornadas Regionales sobre Economía y Sociedad del NOA (ARESNOA), San Salvador de Jujuy, UNJu.

LÓPEZ RITA, N. (2000) Fiscalismo y regulación de la crisis de la vitivinicultura jujeña durante los años 30, Jujuy, mimeo.

ORTEGA, F. A. (2010) De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962). *H-industri@*, 7: 1-20.

SALERNO, E. (2007) La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX. En: LÓPEZ, M. J. y WADDELL, J. E. (comps.) Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. Buenos Aires, Lumiere, pp. 395-437.

SCALABRINI ORTIZ, R. (1946) Los Ferrocarriles deben ser del Pueblo Argentino, Buenos Aires, Reconquista.

SCALABRINI ORTIZ, R. (2006) Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Buenos Aires, Lancelot.

WADDELL, J. E. (2007) De la nacionalización a los planes de modernización, 1947-1976. En: LÓPEZ, M. J. y WADDELL, J. E. (comps.) Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. Buenos Aires, Lumiere, pp. 157-207.

#### **FUENTES ÉDITAS**

CONSEJO NACIONAL DE EDUCACIÓN (1948) IV Censo Escolar de la Nación de 1943, Buenos Aires.

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES (1944) Informe N° 2, Jujuy.

GUÍA LUMEN (1922) Reseña geográfica y económica de todas las Estaciones de FF. CC. de la República Argentina, Buenos Aires, Edición 1921-22.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE JUJUY (1953) Jujuy: Guía Cultural de Turismo, Comercio e Informaciones, Años 1952-1953.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, COMISIÓN NACIONAL DEL CENSO AGROPECUARIO (1940) Censo Nacional Agropecuario-Economía Rural 1937, Buenos Aires.

MINISTERIO DE ECONOMÍA, SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (1981) Política Ferroviaria 1979-198, Buenos Aires.

MINISTERIO DE HACIENDA, COMISIÓN NACIONAL DEL CENSO INDUSTRIAL (1938) Censo Industrial de 1935, Buenos Aires.

Revista "Reflejos" (1944) Año 1, N° 16, Jujuy, 27 de mayo, p. 1.

Revista "Reflejos" (1944) Año 1, N° 24, Jujuy, 22 de julio, p. 4.

Revista "4 Años de Gobierno, 1946-1950" (1950) Jujuy, Imprenta del Estado.

Revista "Acción Económica" (1983) N° 108, Jujuy, diciembre.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, T. (1937) El camino a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca. Contribución a su estudio. Buenos Aires, Tercer Congreso Nacional de Vialidad.

TANCO, M. A. (1941) Estudio sobre el Desarrollo de la Industria Minera Argentina. Jujuy, Biblioteca "Guillermo Snopek".

### **FUENTES INÉDITAS**

PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE JUJUY (1932) Mensaje del Sr. Gobernador Dr. Fenelón Quintana, 1° de mayo.

PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE JUJUY (1938) Mensaje del Sr. Gobernador Dr. Pedro Buitrago, 9 de mayo.

CONGRESO NACIONAL (1960) Mensaje del Sr. Presidente de la Nación Dr. Arturo Frondizi, Asamblea Legislativa, 1° de mayo.

Diario El Tribuno de Jujuy (Jujuy), 6 de abril de 1984.

Diario Jujuy (Jujuy), 7 de marzo de 1948.

Diario Pregón (Jujuy), 3 de enero de 1958.

Diario Pregón (Jujuy), 18 de abril de 1958.

Diario Pregón (Jujuy), 5 de enero de 1962.

Diario Pregón (Jujuy), 18 de enero de 1962.

Diario Pregón (Jujuy), 19 de enero de 1962.

Diario Pregón (Jujuy), 31 de enero de 1962.

Diario Pregón (Jujuy), 20 de setiembre de 1973.

Diario Pregón (Jujuy), 25 de enero de 1984.

Diario Pregón (Jujuy), 19 de febrero de 1984.

Diario Pregón (Jujuy), 6 de abril de 1984.

Diario Pregón (Jujuy), 7 de abril de 1984.

Diario Pregón (Jujuy), 5 de abril de 1985.

Diario Tiempo Argentino (Jujuy), 24 de abril de 1984.

Diario Zapla (Jujuy), 15 de junio de 1943.