



TRABAJO FINAL PARA LA APROBACIÓN DEL CURSO “MEMORIAS DE LA LOCALÍA, LA HISTORIA PASADA Y RECIENTE CONFIGURACION DE LA SOCIEDAD MENDOCINA A LO LARGO DEL TIEMPO”. 2018

“EL SILENCIO EN LA ESTACION”

JULIETA MARCELA ZANATTA
DNI 25.820.753
ALUMNO CON BECA
2018

MEMORIAS DE LOCALIAS
“EL SILENCIO EN LA ESTACION”

RESUMEN

Cuando tenemos la oportunidad de transitar por un lugar cercano a las vías ferroviarias es inevitable observar alguna estación del tren desolada, abandonada en condiciones de precariedad, llena de polvo y descuido total. Es en ese momento es donde nos preguntamos por qué el **“silencio en la estación”** Es que allí, en el transcurso de nuestra historia se escuchaba el tumultúo de personas, que iban y venían, subían a un tren, bajaban de un tren, inevitable escuchar las campanadas de “tren a la vista”, bocinas enmudecedoras de arribo del tren, ventanillas colmadas de pasajeros sacando sus boletos, el guarda preparado para cumplir su trabajo como el maquinista y muchos trabajadores más.

Es por eso que se utiliza la entrevista personal de un trabajador que vivió y sufrió el cierre del ferrocarril contado en primera persona. Se investiga sobre la historia desde los inicios del ferrocarril en la Argentina, los motivo socio- político que sucede en las décadas del 90 en Mendoza y en nuestro país, privatizaciones de empresas nacionales que provocan el cierre del transporte ferroviario de pasajeros. Las fotografías nos ilustran y describen las situaciones vividas.

PALABBRAS CLAVES

Estación; vías; tren; personas, historia.

INTRODUCCION

El tema a tratar es el impacto de la red ferroviaria en el territorio argentino, desde sus comienzos, en el siglo XIX, hasta hoy.

Los objetivos del trabajo son conocer como influyó en la economía, la sociedad, en el ambiente y en la distribución de la población la red ferroviaria, y como sigue afectando nuestra vida en la actualidad.

Nuestra hipótesis es que la red ferroviaria afectó en gran medida la fundación y el desarrollo de ciudades y pueblos a lo largo de su extensión, la economía, la forma de transporte de pasajeros, tanto en tiempo como calidad.

En términos generales el inconveniente de los ferrocarriles en América Latina hasta las primeras décadas del siglo XX fue que se desarrollaron en función del comercio con el exterior, más que como una vía interna de comunicación. El ferrocarril fue palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país, que los sucesivos gobiernos de nuestro país se encargaron de destruir.

OBJETIVO GENERAL

- Conocer la ausencia del tren de pasajeros en las vías ferroviarias de la Provincia de Mendoza

OBJETIVO ESPECIFICO

- Conocer la historia político-social de nuestra provincia y nuestro país en el siglo xx
- Resignificar y valorar sucesos históricos de nuestra provincia para transmitir a nuestros alumnos

DESARROLLO

Haciendo un poco de historia, vemos que los ferrocarriles en la República Argentina nacieron a finales del siglo XIX cuando se acuerda la concesión para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires a Mendoza. El 7 de abril de 1885 llega la primera línea ferroviaria a Mendoza. A partir de ese momento, el ferrocarril pasó a estar estrechamente relacionado con el desarrollo de la Argentina y su inserción en el contexto nacional de entonces.

Con el advenimiento del ferrocarril, los capitales extranjeros comenzaron a llegar a nuestro país, sobre todo los de procedencia inglesa y francesa, que fueron los principales aportantes para el nacimiento del sistema ferroviario en la Argentina. Esto llevó a que un diputado de la época en el Congreso nacional, subrayara que los ferrocarriles habían hecho más por la unidad nacional, que cualquiera de las leyes que se habían dictado hasta entonces, debido a que habían logrado unir al país.

Esta situación se mantuvo hasta la década de 1940, cuando el entonces gobierno de Juan Domingo Perón, decidió nacionalizar la red ferroviaria, que constaba de alrededor de 50.000 Km de vías utilizables, con más de 40.000 Km que estaban en desuso pero que podían llegar a usarse con poco arreglo y mantenimiento. El Estado argentino compró en 1947 todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1 de Julio de 1946, en uno de los principales actos del gobierno peronista, que le valió el apoyo de gran parte del pueblo argentino. La red ferroviaria en Argentina llegó a ocupar el décimo lugar en el mundo, con cerca de 50.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial.



En 1965 se crea la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, que se convertiría luego en Ferrocarriles Argentinos (FA), aunque cada vez había menos kilómetros de vías y los puntos del país a los que llegaba el tren empezaban a escasear.



LOGO FERROCARRILES ARGENTINOS

Con la última dictadura militar que azotó nuestro país en 1976, el ferrocarril sufre una etapa de desmantelamiento, que estaba ligado al plan económico que encaraba Alfredo Martínez de Hoz. En el lapso de 1976 a 1983, hubo una cantidad innumerable de cierre de ramales, de estaciones y de talleres ferroviarios, además del despido de más de 50.000 empleados. Con la llegada del gobierno de Raúl Alfonsín, la situación no cambió mucho, y el ex ministro Rodolfo Terragno quería llevar adelante un plan de privatizaciones de los ferrocarriles, que fracasó por la fuerte oposición de los trabajadores.

Pero la llegada de Carlos Menem al poder, significó la privatización de todas las empresas que hasta el momento se encontraban en manos del Estado, entre ellas los ferrocarriles. Quedó en la memoria la frase que resumiría la política ferroviaria del menemismo, que fue “ramal que para, ramal que cierra”. Con el visto bueno de gran parte de la sociedad que creía que las empresas del Estado eran deficitarias y había que privatizarlas, más la complicidad de muchos gremios ferroviarios, cuyos dirigentes se vieron beneficiados como socios de las empresas concesionarias,

el gobierno de Menem privatizó el sistema ferroviario en nuestro país, dándole la estocada final a un servicio que venía en caída libre por la falta de sustento del Estado.



Con la privatización de los ferrocarriles el interior fue desapareciendo de a poco, con cientos de pueblos que se convirtieron virtualmente en “fantasmas”, además de quedarse incomunicados y de perderse los trenes aguateros, que llevaban agua a todo el interior del país donde escaseaba este producto. Este fenómeno implicó que cientos de miles de personas se mudaran a las grandes ciudades, ya que se dejó de contar con los servicios más elementales que el tren llevaba hasta ellos, como por ellos el tren sanitario, que llevaba medicamentos y médicos que realizaban campañas de vacunación por cientos de pueblitos de la Argentina, que luego de las privatizaciones fue cerrado, ya que el tren dejó de tener el servicio solidario que hasta entonces tenía.

Trabajadores ferroviarios a lo largo de la historia:

Década del '50 150 .000

Década del '70 100.000

Hoy en día 12.000

Cuando comenzó el proceso de privatizaciones en el menemismo, la Argentina tenía poco más de 30.000 Km de vías operativas, frente a los 7.000 Km de hoy, con trenes que circulaban a un

promedio de 80 Km por hora, contra los trenes que pueden circular en esos 7.000 Km de vías, a un promedio de 5 Km , debido a la falta de mantenimiento y reparación que han sufrido a lo largo de estos años. Además, se pasó de tener 100.000 empleados a los 12.000 que hay hoy en día. El gran pensador e intelectual argentino, Raúl Scalabrini Ortíz, en su magistral obra “Historia de los ferrocarriles en Argentina”, planteaba que “los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación”, ya que servirían para la unión de todos los puntos del país, y lograr que de esa manera se pudiera lograr un mayor bienestar para todos los argentinos. El Estado argentino debe poner manos a la obra y encaramarse detrás de las ideas de Scalabrini Ortíz, para recuperar un ferrocarril que esté al servicio de toda la sociedad y vuelva a ser la base fundamental del país.

Los ferrocarriles han dejado de ser un servicio público, como lo fuera cuando fueron fundados, y ha pasado a ser un bien privado que busca un lucro, y no unir a todo el país a un bajo precio que sirviera a gran parte de la población. Los ferrocarriles andan bien o mal de acuerdo a una decisión política, y hoy en día, más allá de las palabras que hablan de reactivar el sistema ferroviario, vemos que no hay decisión política para acabar con esta situación.

Como consecuencia de esto los servicios ferroviarios fueron perdiendo calidad y confiabilidad, al tiempo que generaban pérdidas muy elevadas para el presupuesto nacional. La cuestión de las pérdidas, sin embargo, debe considerarse con mucho detenimiento. Por ejemplo, es discutible que se deba aplicar las mismas reglas contables para una empresa privada que para una empresa estatal prestadora de un servicio público. Además, se debe contabilizar los beneficios que en materia ambiental genera el ferrocarril con respecto a los vehículos automotores. Por último hay que tener en cuenta que en muchos países los ferrocarriles dan pérdidas y, sin embargo, son mantenidos por el estado debido a otros beneficios económicos y sociales que derivan de su funcionamiento tales como la menor congestión en rutas y autopistas

El proceso de transformación de los ferrocarriles comenzó con la división de los servicios. Primero fueron separados los servicios urbanos de pasajeros (los que se prestan en el Área Metropolitana de Bs. As.) de los servicios interurbanos de pasajeros y de cargas (los que se prestan entre las ciudades). Desde allí siguieron políticas específicas para cada uno de estos tipos de servicios. Mientras que los servicios de pasajeros urbanos y los de carga interurbanos fueron

concesionados, los servicios de pasajeros interurbanos fueron transferidos a las provincias, que debieron hacerse cargo del costo de funcionamiento.

FERROCARRIL EN MENDOZA



Palmira es antes que nada un pueblo de gente trabajadora cuya historia siempre ha estado ligada a la suerte del ferrocarril. Se la conoció como "pueblo de ferroviarios" aquí, en el distrito, se emplazó el segundo centro ferroviario más importante en el interior del país, con su millar de empleados, obreros y peones; con su estación y parada de trenes de pasajeros y cargas; talleres y depósito de locomotoras; grandes galpones de cargas; etc.

Esta pequeña ciudad, del este mendocino surge y se desarrolla con el ferrocarril. El 1° de noviembre de 1884 arribó al distrito la primera locomotora. Más tarde, en 1906 se montaron los talleres del ferrocarril y con ello el crecimiento del pueblo se volvió incesante durante las siguientes siete décadas.

OSCAR MOLINA: reseña histórica de un despedido en el tiempo de las privatizaciones de empresas.

Entrevistado: Oscar Molina

Edad: 63 años

Ocupación: ex trabajador Ferroviario. Del Ferrocarril General San Martin

Localidad: Palmira – Mendoza

Oscar Molina desde pequeño estuvo relacionado a la vida ferroviaria ya que su padre fue empleado de los ferrocarriles. Una de las características de los pueblos del interior era que los hijos de los empleados de las empresas estatales quisieran seguir la tradición familiar. Porque los padres le transmitían el afecto por su trabajo y el orgullo de ser parte de esa empresa.

Palmira era un pueblo prospero. Según las estadísticas en las décadas del 40 y el 50 la mitad del pueblo trabajaba allí.



Oscar a sus 19 años comenzó a trabajar en los ferrocarriles, en el año 1977 en plena dictadura militar. Tuvo temor de perder su empleo ya que para esa época comenzó a implementarse una política de vaciamiento y desguace conocida con el Plan Larkin 1

. Una de las cosas que destaca de ser empleado ferroviario fueron las ventajas de estar sindicalizado que le permitía tener acceso a los beneficios como, por ejemplo: los pasajes gratis, los hoteles, las colonias de vacaciones y poder acceder la atención del Policlínico Ferroviario2- -,

1 **Plan Larkin:** creado a instancias del Banco Mundial– para poner en práctica la privatización periférica (desguace lento y progresivo, sumado a la tercerización de inversiones, actividades y servicios con empresas privadas) de Ferrocarriles Argentinos (FA). Resultado: entre 1976 y 1980 se abandonaron unas 560 estaciones, se redujeron trenes de pasajeros interurbanos y locales del interior en un 30%, se cerraron 5500 km de líneas secundarias. Sólo a nivel talleres, la cantidad de personal se redujo de 155 mil empleados

2 **Policlínico Ferroviario** de Palmira: Este se creó en 1947, fue fundamental para la vida del pueblo ya que los ferroviarios y sus familias podían recibir atención médica sin tener que trasladarse a la capital de Mendoza.

Otro de los beneficios que tuvo en su trabajo fue la posibilidad de ascender de ser peón hasta ocupar un puesto administrativo (liquidador de sueldos). Como empleado de una empresa estatal se sentía seguro con un trabajo estable. Que le permitía planificar su futuro personal y familiar.

A partir de la llegada al poder del presidente Carlos Saúl Menem en el año 1989 y la implementación de políticas neoliberales en el país y la región comenzaron a producirse las privatizaciones de las empresas estatales.

En agosto de 1989 se promulgó la Ley 23.696 de Reforma del Estado y se dictó el Decreto 666 que estableció el desmantelamiento y privatización de los **ferrocarriles**. Para 1993, todos los servicios de carga se habían privatizado, entre ellos el **ferrocarril General San Martín** que pasa por Palmira.

Ante la resistencia de los trabajadores que protagonizaron 45 días de huelga el gobierno menemista respondió con la famosa frase **“ramal que para, ramal que cierra”**. De los 93.445 empleados del sistema ferroviario nacional en 1989, se pasó a 36.557 en 1992.

Muchas de estas políticas se pudieron llevar a cabo por la inacción y complicidad de los sindicalistas, que no supieron o no quisieron representar a sus afiliados como el caso del sindicalista de la Unión Ferroviaria Manuel Pedraza que se declaró abiertamente menemista.

En esta época Oscar Molina y cientos de compañeros pierden su trabajo. En Palmira había otras fuentes de trabajo muy importantes como la fábrica Noel, que empleaba a 2.000 trabajadores y la Duperial que tenía unos 400 obreros”, que para esta época comenzaron a cerrar o reducir su personal, incrementando aun así los problemas de desocupación y pobreza en la ciudad. Comenzando así una de las etapas más tristes de la historia de Palmira.

La situación económica y social en Palmira en la década del 90 llegó a ser muy grave la desocupación fue la tasa más alta del país (en la actualidad existe un monumento frente de la delegación municipal que recuerda el triste privilegio que tuvo Palmira de ser la ciudad con más desocupados del país). Los ex trabajadores perdieron los derechos de los que gozaban entre ellos el de la cobertura social, entre ellos el beneficio de poder ir al **Policlínico** (que vio cerrar sus puertas en 1994, un año después de la privatización del ferrocarril) lo que llevó a la mayoría de la población debiera recurrir al único centro de salud de la ciudad, que produjo el colapso del sistema de salud en Palmira. De ser conocida como una de las ciudades más prosperas de Mendoza, comenzó ahora a ser reconocida por la triste realidad de ser una ciudad con un gran índice de delincuencia y consumo de droga, que le valió el apodo en la región de la Ciudad de la Furia.

Los desocupados intentaron realizar sus propios emprendimientos: almacenes, empresas de transporte (tráfico), rotiserías, quioscos, pero fracasaron ya que muchos no tenían nociones de cómo encarar un negocio y en el

pueblo los índices de pobreza eran alarmantes, una vez desperdiciadas sus indemnizaciones en emprendimientos que no lograron prosperar y los dejaron endeudados y sin recursos, muchos debieron salir del pueblo para buscar otras formas de ganarse la vida, convirtiéndose según Oscar en un pueblo Hotel, ya que la mayoría de los que habían podido conseguir un nuevo trabajo, solo venían a dormir, para luego salir al otro día a trabajar. Ha esto también se debe agregar que muchos de los desocupados cayeron en una profunda depresión, de ser jefes de hogar, pasaron a ser años de casa, mientras sus mujeres salían a trabajar, sin recibir ninguna ayuda por parte del estado. Muchas familias se desintegraron por los conflictos económicos, o por que decidieron probar suerte en otros países como en el caso de España.

Los trabajos que se podían conseguir no eran estables las empresas que comienzan a surgir en la década del 90 la mayoría son de servicios (AFJP, compañías de seguros de vida y compañías de teléfonos entre otras) eran trabajos por contratos que no permitían recuperar la estabilidad laboral. Muchos por su edad (tener más de 40 años) solo pudieron hacer trabajos de changas sin poder realizar los aportes para completar su jubilación.

De esta forma podemos concluir que la implementación de las políticas neoliberales del menemismo y de los gobiernos que le sucedieron, no solucionaron ninguno de los problemas que decían venían a solucionar, si no que agravaron todos, en Palmira una ciudad que había sido prospera hasta el comienzo de las privatizaciones, la Teoría del derrame no se cumplió, solo derramo pobreza, desocupación, inseguridad, conflicto social y desesperanza.

A partir del 2003 recién Palmira empezó a recuperar, su antigua fisonomía, las fabricas comenzaron a reabrir, surgieron nuevos negocios y pequeña industria, con respecto a los ferrocarriles, se creó el PASIP (Parque de Servicios e Industrias de Palmira) y en la actualidad **Trenes Argentinos Cargas** (TAC) dieron nuevos empleos. Sin embargo, Palmira aún conserva muchas problemáticas generadas en la década del 90, la pobreza y la inseguridad siguen siendo moneda corriente.

CONCLUSION

Hay realidades que son irreversibles y situaciones que suceden por diversos motivos y que lo mejor es adaptarnos, comprenderlas y resignificarnos para poder convivir con ellas. Este es el caso en que el silencio sucede por la realidad histórica que nos corresponde vivir con respecto al ferrocarril, su pasado y su presente.

El célebre maquinista Dagoberto y la increíble historia de las vías del tren

Hace muchos, muchos años, los trenes no iban por la vía. Como no existían las vías, los trenes podían ir por donde querían. Los maquinistas eran los encargados de manejar las locomotoras que arrastraban a todos los vagones. Estos expertos maquinistas sabían muy bien cuál era la ruta a seguir y, continuamente, iban y venían por el mismo camino. Siempre igual. Día tras día, durante meses y meses y hasta ¡por años! Pero un día, Dagoberto se aburrió de recorrer tantas veces el mismo camino y se fue con su tren, lleno de pasajeros, a la playa. Pasaron un día muy lindo y nadie protestó por no haber llegado a destino en el horario correspondiente. Ya muy tarde, subieron a los vagones para seguir viaje y, como era una noche sin luna, estaba muy oscuro y Dagoberto no pudo encontrar el camino y se perdió. Cuando salió el sol el tren estaba en la punta de una montaña. El paisaje era tan lindo, que los pasajeros le pidieron a Dagoberto que se detuviese un ratito. Entonces, todos se bajaron a recoger flores y a correr un poco para estirar las piernas. Y así fue como ese tren llegó a la estación con, ¡quince días de retraso! Fue por eso que el maquinista Dagoberto se volvió célebre. Y también fue por eso que los dueños del ferrocarril inventaron las vías: para que nunca más un maquinista aburrido se fuese de paseo o se pudiera perder por el camino. Desde entonces, todos los trenes del mundo van por la vía.

Raquel Marta Barthe

“Cuentos para los días de lluvia”- Editorial Longseller

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ✓ Diario Los Andes: Carta al lector “**Palmira Pueblo de Ferroviarios**”. Patricio Caneo. 2018. Edición Impresa. Mendoza.
- ✓ Crónica Ferroviaria. “**Mendoza: el día que Palmira se negó a morir**” Revista digital. Mendoza .2013.
- ✓ Diario el Sol: “**Breve Historia de los Ferrocarriles en Argentina**”. Edición digital. 2013. Mendoza. Argentina.
- ✓ Biblioteca digital. econ uba. **La privatización de los Ferrocarriles Argentinos**. BS AS. 2000.
- ✓ Romero, Rosa. “**Pilote de Vida**” Imprenta Carreras. Rivadavia Mendoza. 2011.



- ✓ Andújar, Andrea y otros. **Historia Reciente de la Argentina**. Editorial Santillana. 2012.. Bs. As.

- ✓ Speziale Kairúz , Gastón **“La Fundación de Palmira”**. Fondo Provincial de la Cultura Gobierno de Mendoza. 2016.