

# PROGRAMA “TENDIENDO PUENTES”

**Universidad Nacional de La Plata**

**Instituto superior de Profesorado I-28 “Pbro. Dr. Alfredo ramón Meyer”**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE MICRO HISTORIA ORAL:

“La vida de las familias ferroviarias de Monte Caseros en época de privatizaciones. Década de 1990”



Autora: Alicia Alejandra Ruiz Díaz/ skorpia11@live.com

Profesores guía: Lic. Guillermo Quinteros; Prof. Marta Gallero; Prof. Jorge Aubel; Prof. Viviana Berón.

Fuentes: “EL FERROCIDIO”, Juan Carlos Cenna, Ed. La Rosa Blindada.

“MONTE CASEROS: FUNDACIÓN Y DESARROLLO”, Ricardo Sagarzazu, Ed. Ovejero Martín.

Ferroviario retirado: Sr. Sánchez, Ángel Claver (Lito)

Ferroviario jubilado: Sr. Ruíz Díaz, Pedro Adalberto (mi padre)

RESÚMEN: Las familias ferroviarias montecasereñas cumplieron un papel muy importante dentro de la sociedad. Esta etapa de la historia argentina, en que una de las mayores fuentes de trabajo estaba a punto de pasar a manos privadas extranjeras, marcó un antes y un después en la vida de muchos ferroviarios, de los cuales una gran parte no tendría posibilidad de encontrar otro empleo digno debido a su edad.

Estos trabajadores tuvieron, por parte de los altos jefes, el ofrecimiento de retirarse “voluntariamente”, recibiendo una importante suma de dinero en pago a los servicios prestados; pero debían tener bien en claro la forma en que iban a invertir ese capital, ya que la mayoría de ellos no tendría acceso a una jubilación.

¿Por qué decidieron aceptar firmando el retiro voluntario? ¿De qué manera los convencieron de hacerlo? ¿Por qué no lucharon por defender su puesto de trabajo, dejando que se cerrara Ferrocarriles Argentinos, una de las principales fuentes de ingreso económico en la ciudad de Monte Caseros?

Estas son algunas de las dudas que intentaré aclarar en la siguiente investigación. Para ello acudiré a entrevistas de tipo abiertas, contando con los testimonios orales de personas afectadas en ese proceso de desarticulación llevado a cabo en la década de 1990...



## La nacionalización de los Ferrocarriles.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos surge como una gran potencia, Gran Bretaña quedó destruida económicamente al igual que otros países de Europa. Norteamérica ofrece una ayuda económica de 3750 millones de dólares a cambio de que Gran Bretaña se desprenda de sus empresas instaladas en el continente americano. Estas empresas eran de energía, frigoríficos, puertos y ferrocarriles.

Ya desde 1937, muchos empresarios ingleses consideraban la posibilidad de que el estado debía comprar las empresas ferroviarias británicas instaladas en Argentina, debido a la situación crítica por la que atravesaban. La nacionalización también fue planteada por Francisco Pineda en 1940, Ministro de Hacienda y abogado de ferrocarriles ingleses.

En 1946, los ferrocarriles ingresaban en una crisis total. Inglaterra, presionada por Estados Unidos tiene tres opciones: formar una empresa mixta con el estado, vender a Argentina y que Argentina le comprara los ferrocarriles; ya que Inglaterra tenía una deuda en libras esterlinas con Argentina.

El presidente Juan Domingo Perón y Bramuglia pactan con Sir M. Eady la compra y así adquieren la empresa Ferrocarriles.

Después de anuncio de la nacionalización la primera alargada fue la alegría. El gozo de hombres y mujeres sencillos fue espontáneo. Se manifestó el ferroviario, explotado por los ingleses o franceses, en miles de formas:

“En casa, los ferroviarios, el pueblo y los amigos festejaron la nacionalización de los ferrocarriles con un asado a puertas abiertas...

Mi padre encerró a la perra Diana en el gallinero y se abrieron los portones de la casa. Entraba el que quería...

En la gran galería se instalaban las mujeres con empanadas, ensaladas, tortas y pastelitos. Nosotros corríamos, jodíamos por todos lados, como si el destino de los chicos fuera siempre correr...

...pero los vivas a Perón resonaron por todos lados, y mas de un mamao, baboso de alegría, puteó a los patrones ferroviarios, ingleses o franceses por igual.

Hasta los polacos, que eran peones de vía, gritaban un ¡Viva Perón! extraño... todo el día estuvo el fuego encendido...” (Del libro de Juan Carlos Cenna: “El guarda palabras” memorias de un ferroviario. Estación San Cristóbal. Festejo por la nacionalización).

El 18 de noviembre de 1946 se adquieren las compañías de ferrocarriles de capitales franceses: Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía de Ferrocarriles de Rosario a Puerto Belgrano, por la suma de 182.796.173,98 pesos . el 13 de febrero de 1947 sucede lo propio con las compañías de capitales ingleses: Ferrocarriles del Sud, Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril Central Buenos Aires, Ferrocarril Midland y Ferrocarril Noroeste Argentino, por la suma de 280.000.000 de libras esterlinas. Entonces las líneas cambian de nombre: Ferrocarril Nacional General Belgrano, Ferrocarril Nacional General Urquiza, Ferrocarril Nacional Domingo F. Sarmiento, Ferrocarril Nacional General Roca, Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre y Ferrocarril Nacional General San Martín.

## **Plan de desarticulación- privatización**

En 1955, a través de un golpe de estado, el poder oligárquico se hace cargo del aparato del estado. Casi de inmediato se nombran administradores en las empresas estatales, teniendo como excusa que el estado es un mal administrador.

Después de este golpe, los ferrocarriles fueron sufriendo un ataque feroz, permanente, metódico, hasta lograr su desintegración, desarticulación y paralización. Ferrocarriles Argentinos fue perdiendo participación en el mercado nacional de transporte, compitiendo con camiones y ómnibus.

En la década del 60, visitó el país una comisión del BIRF (Banco Interamericano Regional de Fomento) la cual tomó la perversa medida de levantar 10.000 Km de vías férreas, reemplazándolas por carreteras, favoreciendo así el crecimiento de la industria fabricante de camiones, autos, ómnibus, etc. Este informe fue conocido como: Plan Larkin, que conllevó a la huelga ferroviaria de 42 días en 1961. Esta huelga se ganó parcialmente, 60.000 ferroviarios se fueron a través del encanto de las indemnizaciones, fue el primer síntoma del debilitamiento de los trabajadores del riel.

El plan de desarticulación de los Ferrocarriles Argentinos se comenzó a gestar durante la presidencia de Raúl Ricardo Alfonsín, cuando Rodolfo Terragno era Ministro de Obras y Servicios Públicos.

El primer paso fue el de privatizar los ferrocarriles sin apropiarse de sus bienes, pero sí de la caja, es decir de todo lo recaudado y de todo lo aportado por el estado.

Este plan fue presentado en una cena en la sede de Ferrocarriles Argentinos a la que asistieron: Terragno, Quevedo, Losaviz y por parte del sector privado Víctorio Orsi de Pérez Companc, Héctor Massuh, Eduardo Baglieto de Techint, Jorge Trossero por Loma negra y Francisco Materfer. Casi todos pertenecientes al núcleo de los capitales de la industria.

Asume Carlos Menem en 1989, continuando el plan Terragno, sancionando la Ley Nro 23.696 de reforma del estado. Como respuesta vino la huelga del 91 que duró 45 días. Para vencer, Menem convoca a través de la corrupción sindical, a Rodríguez y Guillan en teléfonos, Pedraza y Maturana en FFCC. Ambos servicios eran comunicadores entre pueblos, elementos estratégicos de confluencias y de unión.

El sistema ferroviario se privatizó mediante el Decreto Nro 666/89. Con la privatización de Ferrocarriles Argentinos el interior fue desapareciendo de a poco, con cientos de pueblos que se convirtieron virtualmente en "fantasmas", además de quedar incomunicados.

¿Cómo tomaron los ferroviarios esta decisión? ¿Qué fue lo que les dijeron o cual fue la estrategia utilizada para que aceptaran el cierre de una empresa tan importante e imprescindible para la sociedad? Para llegar a obtener estas y otras respuestas, acudí a la entrevista de dos hombres que han dejado parte de sus vidas en Ferrocarriles Argentinos en la ciudad de Monte Caseros, donde para la década tratada, ocupaba una o tal vez la mayor fuente de trabajo de la zona.

Estas personas son: Pedro Ruiz Díaz (mi padre) jubilado y Ángel Claver Sánchez, retirado.

La primera duda que intenté aclarar fue la manera de cómo tomaron la noticia de que Ferrocarriles Argentinos pasaba a manos privadas extranjeras. El señor Sánchez responde a mis interrogantes de la siguiente manera:

“Mira, a mi juicio, cabe aclarar yo soy nieto e hijo de ferroviarios, por lo tanto algo se al respecto. En cuanto a la privatización este es un proceso que se vino dando desde vieja data, mas precisamente yo no temo equivocarme, desde la caída del peronismo en 1955 paulatinamente, donde los distintos gobiernos tanto dictatoriales como los breves gobiernos civiles que tuvimos, fueron parte de esta entrega que se vino dando en los ferrocarriles, es decir, el desentendimiento del estado, porque eso fue lo que pasó. El estado que prefería quizás hacer negocio con las empresas privadas a costa de los ferrocarriles y no apuntalar este medio de transporte que, aparte de ser transporte de carga, también cumple una función social muy importante que es la de unir los pueblos, parajes, pueblitos y colonias, esa es la función fundamental del tren de pasajeros. Ya te digo fue un proceso que vino a culminar con la entrega durante el menemismo, por parte también muy activa y muy irresponsable de los sindicalistas de la Unión Ferroviaria, los que curiosamente aún siguen en el poder como el caso de Pedraza, este hombre que es gremialista. También acá en monte Caseros hubieron los que comúnmente les decían ‘perejiles’, que yo no se si por ignorancia o la falta de convicciones profundas como obreros, como compañeros de la clase gremial que también aún siguen en el poder, que no supieron defender nuestra fuente de trabajo...”

**¿Cómo tomó la noticia en el momento en que se decidió la privatización, cuando les dijeron que tenían sólo esa opción, la de firmar el retiro voluntario?**

“Yo no le dí importancia a la oferta, acá vinieron dirigentes por parte de la privada ya a hacer un sondeo para ver como estaba el estado anímico de los obreros, la mayoría de los cuales estaba en ‘agua de borraja’ con respecto a esta temática, yo no porque soy una persona que lee mucho y me gusta estar informado y ya sabía que se venía el tema de las privatizaciones, ya lo que había ocurrido con ENTEL era un precedente y otros entes mas del estado que Menem ya los rifó. Y estos señores que todavía están en la Unión Ferroviaria fueron los que concurrieron de manera activa a prestarse al juego sucio de las privatizaciones. Yo milité en el gremialismo en la lista celeste. O sea que esto fue con la anuencia de los compañeros y por la ignorancia o por la falta de una conciencia clara de gremiales y como defensores de su fuente de trabajo se dejaban llevar por estos ‘caciques’ (con el respeto que se han merecido los caciques indígenas del mundo que, al menos son honestos). Así se formó un negocio, el negocio de la entrega. Lo que no me cabe duda a esta altura del partido es que el ferrocarril sigue siendo una necesidad social y también económica, especialmente en la vértebra mesopotámica de Lacroze a Posadas, ‘el corredor’ como se lo llamaba, pero requiere una acción política de inversión porque cada kilómetro de vía cuesta un millón de dólares, el estado nacional pienso que tiene dinero para eso. Yo he podido observar en mis diferentes viajes que en las rutas tantas flotas de camiones, tantos micros, micros que entran y salen de Retiro a diario las veinticuatro horas del día, y yo pienso que quizás estemos atados a esos intereses, pues el estado en estos momentos cuenta con los recursos, lo que haría falta sería una actitud política para hacer reflotar todos los ferrocarriles, pero es toda una tarea.”

### **¿Qué puesto de trabajo ocupaba en el ferrocarril al momento de las privatizaciones?**

“Trabajaba en el depósito de locomotoras, figuraba como electromecánico de diesel, es decir, yo alistaba las locomotoras que entraban y salían para trenes de pasajeros y de carga. Aquí había cuatro tipos de material tractivo como se denomina, estaban las General Motors, que son las mas grandes y las General Electric que vienen del tiempo de Frondizi, del '58 mas o menos, que todavía están bastante deterioradas porque ¿sabes que pasa? Que las empresas privadas no le ponen un peso para reacondicionar las locomotoras, las están reventando y el día que revientan todas les van a decir al estado 'tomen, gracias por los servicios prestados, no nos sirven mas'. Acá había las General Electric y las General Motors de origen norteamericano, el coche Fiat que era de Italia y las Coqueril que eran de origen belga, estas últimas se usaban como maniobras. Uno de mis interrogantes es ¿Qué habrán hecho con los coches de madera que venían del tiempo de los ingleses? Eso es toda una reliquia, que se conformaba con una locomotora, seguida de un furgón postal, un furgón de equipaje, después dos o tres coches de segunda con asientos de tablilla, luego el coche restaurante y, por último dos o tres coches de primera, todos de madera y los coches dormitorio o camarotes, con tapizado de cuero. Tenían tulipas de cristal, las perchas de bronce macizo, los portaequipajes de cobre cromado, los lavatorios de cobre, un lujo realmente.”

### **¿Le costó conseguir empleo luego del retiro de Ferrocarriles Argentinos?**

“No, gracias a Dios, primero me dejé estar, pero cuando me llegó el 'agua al cuello' me largué a hacer lo que sigo haciendo hasta el día de hoy que es la carpintería de madera, ayudando a mi economía personal. Lo triste acá es cuando estás atado de forma cerrada a un puesto de trabajo y no tener otra ventana a la vida, haciendo que la finalidad de tu vida sea únicamente el trabajo, no, el fin de la vida es la vida en sí, abierta en sus multifacéticas formas. Pero conocí a muchos compañeros que inclusive han muerto en una especie de pesadumbre, de nostalgia, de depresión; el que se acostumbró a estar al cien por cien dependiente de ese trabajo.”

El tema del ferroviario era como una cultura, ¿esto era así?

“Exactamente, es que era así, éramos una gran familia. Yo antes de ingresar al galpón de máquinas fui de la vieja policía del ferrocarril, cuando vino la Federal en tiempo de la dictadura me quisieron pasar a ella pero yo no quise porque no me gustaba el tiempo sangriento por el que atravesaba el país con la dictadura militar de Videla, Masera y compañía...”

Dios me dio la capacidad de luchar como a la mayoría de mis compañeros, la consigna de la clase obrera es luchar siempre por su dignidad, la justicia social.”

### **¿Cómo los convencieron de que se retiraran?**

“Yo pienso que muchos se encandilaron por la cantidad del monto que le ofrecieron, no estábamos preparados, eso me ocurrió a mí también, no estábamos preparados para invertir, para hacer un usufructo de ese monto que, para nosotros, era mucha plata. Y así nos fue a nivel país, muchos se compraron un auto y al poco tiempo les sorprendió la inflación y terminaron en la vía, otros fueron mas vivos quizás o mas hábiles en el uso de ese dinero y lo han sabido invertir de una manera mas positiva. A mí me pasó lo del primer caso, me dejé estar. No estábamos preparados para eso. Estábamos

acostumbrados a ir de la casa al trabajo, llegar a fin de mes y pagar las cuentas y la vida continúa con los medios con que contas, así de simple. Creo que no estamos preparados para muchas cosas, aparte la Argentina es un país nuevo aún.”

**¿Cree usted que en algún momento se podrá recuperar los ferrocarriles?**

“Y dependerá de nuestros representantes, hay proyectos al respecto, ojala Dios quiera que salgan y no tengo la menor duda de que va a ser altamente rentable, especialmente el corredor Lacroze-Posadas. Favorecería sobre todo al turismo, como antes de las privatizaciones donde se viajaba disfrutando. Y, lo que es mejor, el costo es sumamente económico. Deberíamos recuperar aunque sea en parte los Ferrocarriles argentinos” (Ángel Claver Sánchez).

La segunda persona entrevistada es mi padre: Pedro Adalberto Ruíz Díaz.

Él trabajaba en la sección Vía y Obras y su trabajo consistía en hacer viajes en un vehículo que ellos (los ferroviarios) denominaban autovía, una especie de “camioncito” muy gracioso. En este vehículo llevaba y traía a sus jefes hacia distintos lugares de la provincia y de las provincias vecinas.

Con respecto a mis interrogantes mi padre me responde:

“Con mucho asombro, no creíamos que algo tan grande se cerraría algún día. Era como una broma de mal gusto. A mi particularmente me dio una sensación de angustia y desasosiego, algo difícil de explicar. Nos hablaron tan bien que nos convencieron y nadie hizo nada por evitarlo, incluso había compañeros que tenían mas estudios que yo y a ellos les dijeron que en la nueva empresa los iban a contratar y participarían como accionistas, mentira, nunca mas les dieron ni siquiera el saludo.”

**¿Cómo tomó la familia el tema del retiro?**

“Primeramente, al igual que yo, con asombro e incredulidad. Después, cuando todos comprendieron que no había otra opción, porque esto era así, lo firmábamos o nos echaban por una suma miserable, también lo aceptaron resignados como yo. En ese tiempo era mucha plata y lo primero que yo pensé fue ‘la casa’. Y eso era como que me tranquilizaba un poco. A quienes no les gustaba nada la idea del cierre de ferrocarriles era a mis hijas ya que me tendrían todo el día en casa” (risas).

“Pero me apoyaron, sobre todo tu madre, fue una gran luchadora, incondicional. Lo triste es que yo aún hoy sigo levantándome a las cinco de la mañana, inútilmente pero ya es la costumbre, inevitable del ferroviario de alma como yo. Creo que a varios compañeros les pasó lo mismo”

**¿Te costó conseguir otro empleo después de tu retiro?**

“Mira, lo primero que hice cuando cobré los 100,000 pesos fue comprar la casa y todos los electrodomésticos que necesitábamos, no había que pensar mucho porque la plata no duraría para siempre. Yo tenía entonces cincuenta y seis años y treinta de servicio, pero no me daba la edad para jubilarme todavía. Así que tenía que esperar y hacer los trámites de jubilación. Cuando se terminó la plata, tuve que vender todos los lujos que había comprado y ustedes tuvieron que salir a trabajar, la vida estaba dura y lo sabes. Fueron tres o cuatro años difíciles hasta que llegó la jubilación y, ahí sí, compramos nuevamente todo lo que perdimos. Pero debido a mi edad nunca pude conseguir otro trabajo digno, solo alguna que otra changuita por ahí, de lo que sea, sereno, en las frutas,

cortando pasto, o en una empresa que había que se encargaba de arreglar las rutas y como yo sabía manejar muchas maquinas como la motoniveladora me llevaron por un tiempo, pero ya estaba viejo para eso.”

**¿Crees que se podrían recuperar los Ferrocarriles Argentinos?**

“No, sinceramente no. Sería como empezar de cero y el estado no esta en condiciones de hacerlo y la empresa en sí está deteriorada, se perdió todo, máquinas, galpones, herramientas, vehículos y se ha robado mucho del ferrocarril. No creo que se recupere todo eso, es una pena pero es así...”



## Conclusión

La presente investigación me ha servido para darme cuenta y comprender muchas cosas, cosas que en su momento quizás no les dí la importancia que se merecían. El ferrocarril fue, es y será imprescindible como medio de transporte y de comunicación entre pueblos, pueblos que han quedado en el olvido o tal vez desaparecido porque los medios de transporte actuales no logran llegar hasta el interior, hasta los rincones de nuestra provincia.

El ferroviario era y es un ser honesto y trabajaba con dignidad, dejando el alma en cada puesto de trabajo. Estos puestos de trabajo les fueron arrebatados sin darles otra opción y aquí es donde entran en escena las familias ferroviarias, apoyando y ayudando incondicionalmente a sus seres queridos. Algunos de ellos lo tomaron con calma, otros resignados y otros, por más que quisieron no pudieron hacer nada, dejando simplemente todo en manos del estado que se encargó de vender lo que en 1946/47 le costó tanto conseguir.

