

FERROVIARIOS Y ZAPLEROS EN JUJUY: DE LA SEGURIDAD SOCIAL A LA INESTABILIDAD LABORAL

Liliana Bergesio
Laura Golovanevsky

INTRODUCCIÓN

¿Cómo puede un ser humano desarrollar un relato de su identidad e historia vital en una sociedad compuesta de episodios y fragmentos?

Richard Sennet (2000, p. 25).

En la historia del movimiento obrero de la Argentina, los ferroviarios tuvieron un rol muy particular. Protagonistas de las nacionalizaciones del gobierno peronista, gozaban de un estatus laboral superior al de otros sectores asalariados. En la Provincia de Jujuy (Argentina), los obreros de Altos Hornos Zapla (AHZ) también tenían condiciones de trabajo que los diferenciaban de sus pares de otras empresas. En ambos casos, la situación cambió drásticamente con el proceso privatizador de empresas del Estado de la década de 1990. La venta de AHZ y el desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos (FA) implicaron el retiro voluntario y/o despido de gran parte de los planteles de ambas empresas.

El presente trabajo propone un recorrido analítico y comparativo conducente a identificar e interpretar cómo las transformaciones de FA y AHZ a princi-

Liliana Bergesio es Licenciada en Antropología, Especialista en Docencia Superior, Magíster en Teoría y Metodología de las Ciencias Sociales. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales-UNJU. Proyecto Plurianual CONICET "Desmantelamiento ferroviario y privatización siderúrgica: consecuencias socioeconómicas, representaciones sociales e identidades políticas. Los casos del Ferrocarril General Belgrano y de Altos Hornos Zapla en la década de 1990 en Jujuy (Argentina)".

Laura Golovanevsky es Licenciada y Doctora en Economía, Magíster en Teoría y Metodología de las Ciencias Sociales. CONICET y Facultad de Ciencias Económicas-UNJU. Proyecto Plurianual CONICET "Desmantelamiento ferroviario y privatización siderúrgica: consecuencias socioeconómicas, representaciones sociales e identidades políticas. Los casos del Ferrocarril General Belgrano y de Altos Hornos Zapla en la década de 1990 en Jujuy (Argentina)".

pios de la década de 1990 afectaron las condiciones de trabajo de sus hasta entonces empleados, tanto en el aspecto material como en el simbólico/identitario. Para ello, en un primer momento, se reconstruye brevemente la historia de ambas empresas haciendo foco en el empleo y en las condiciones laborales antes y durante los procesos de privatización o desmantelamiento, según el caso. Luego se analizan las condiciones laborales de los ahora ex empleados y se intenta identificar sus nuevas inserciones ocupacionales y las características de las mismas.

El trabajo se estructura en tres grandes bloques. Primero se presenta de manera general la cuestión de la privatización de empresas públicas en la República Argentina durante la década de 1990, prestando especial atención al impacto que esto provocó en el empleo. Luego se desarrolla, en diferentes apartados, cómo se dio ese proceso en FA y AHZ, contrastando cada caso con la situación laboral previa de sus empleados y con las estrategias ocupacionales posteriores por ellos adoptadas. Finalmente, en las conclusiones, se comparan ambos casos planteando similitudes y divergencias.

“PRIVATIZARÁS”: UN MANDATO NEOLIBERAL Y SUS CONSECUENCIAS PARA EL EMPLEO

En la Argentina, si bien hubo intentos previos, fue durante la primera presidencia de Carlos Menem, a mediados de 1989 (en plena crisis hiperinflacionaria), cuando se consiguió la aprobación legislativa de un muy ambicioso programa de privatizaciones, mucho más radical, difundido y acelerado que el que el partido del gobierno (el justicialismo) había cuestionado poco tiempo antes. A partir de allí, con la sanción de la Ley 23.696 de Reforma del Estado en agosto de 1989, quedaron sujetas a privatización las principales empresas de propiedad estatal, iniciándose una nueva fase en cuanto al papel del sector público en la Argentina, con la emergencia de nuevos mercados para la actividad privada y de nuevas áreas privilegiadas con rentas extraordinarias y reservas de mercado promovidas y protegidas por el accionar del Estado (Basualdo, Azpiazu y otros, 2002).

En general, en un primer momento, el programa de privatizaciones sufrió una multiplicidad de inconvenientes. No obstante, el caso argentino se destaca por la celeridad y amplitud de las realizaciones (Azpiazu, 1995). En muy pocos años se transfirieron al sector privado, entre otros activos estatales: una porción mayoritaria de la empresa petrolífera estatal (la empresa más grande del país en términos de facturación y una de las líderes en materia de exportaciones); los ferrocarriles (tanto de carga como de pasajeros); la compañía estatal encargada de la prestación de los servicios de transporte y distribución de gas natural; las principales firmas estatales de generación, transmisión y distribución de energía eléctrica; la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL); Aerolíneas Argentinas; los astilleros y las firmas siderúrgicas (como la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina –SOMISA– y AHZ); las petroquímicas de propiedad estatal; la administración de los sistemas portuarios; canales de radio y televi-

sión; y otras empresas estatales de variada índole (Basualdo, Azpiazu y otros, 2002). En el caso de Jujuy, la venta de activos del Estado incluyó a las grandes empresas del área “combustibles” (Yacimientos Petrolíferos Fiscales –YPF–, Gas del Estado), servicios públicos (ENTel, correo, energía eléctrica, agua potable), transporte (líneas aéreas, ferrocarriles), bancos, minería, hoteles, el casino e inclusive una hilandería (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009).

El impacto social del vaciamiento del Estado sobre el empleo fue devastador. En cifras absolutas, si se consideran solo las siete empresas más grandes del sector (teléfonos, correos, transporte aéreo y ferroviario, gas, energía eléctrica y agua) hacia 1985 había 243.354 empleados del sector público. En 1998, el empleo en esas mismas empresas se había reducido a 75.770 personas.¹ En términos más generales, en 1989 había 350 mil ocupados en el sector público nacional, los cuales se redujeron a 68 mil en 1993 y a 27.500 en 1995 (Orlansky, 1997). Esta última reducción se vincula directamente con las privatizaciones y la desaparición del Estado empresario o generador de empleo productivo, ya que, en realidad, el empleo público agregado (nacional, provincial y municipal) creció 14% entre 1989 y 1995, pasando de 1.827.630 personas a 2.089.684 (Duarte, 2001).

El empleo de las empresas estatales representaba en 1985 el 36% del empleo total del sector público, bajó al 22% en 1992, y en 1997 solo era el 7% –cifra que comprende a los entes residuales–. La reducción calculada sobre el total del empleo de las empresas de servicios públicos es de casi 70% entre 1985 (100%) y 1998 (31,7%). No obstante, la distribución del porcentaje es desigual según los sectores de actividad, variando no solo el momento de la reducción sino también su intensidad (Duarte, 2001). Entre 1985 y 1998 el empleo en las empresas de servicios públicos privatizadas se había reducido como mínimo un 50% (gas) y como máximo un 85% (ferrocarriles) (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009). Pero la mayor disminución del volumen de empleo se produjo fundamentalmente entre los años 1991 y 1992, que en muchos casos es el período previo a la privatización. Es que, inmediatamente después de ser declaradas “sujetas a privatización”, las empresas pasaron por un período de reestructuración en el cual, entre otras medidas, el Estado llevó a cabo programas de “racionalización” del personal. Por ello, si dividimos el período 1985-1998 en tres subperíodos (1985-1990, 1990-1993 y 1993-1998), se observa que en el primero de ellos el empleo cayó 8,5%, en el segundo se redujo 50%, y en el tercero la variación negativa alcanzó el 32%. Se concluye, entonces, que fue durante el proceso de reestructuración de las empresas (el segundo subperíodo) cuando se instauró un régimen progresivamente expulsor de mano de obra (Geldstein, 1997). Tomando el país en su conjunto, la reducción de personal resultante de

1 Por lo general, los despidos masivos se combinaron con planes de retiro más o menos compulsivos, implementados en un lapso muy breve, durante el período previo a la privatización, cuando las empresas eran declaradas “sujetas a privatización”. De esa manera, se habilitaban planes draconianos de racionalización, en manos de interventores todopoderosos que respondían directamente al Poder Ejecutivo (Duarte, 2001).

las privatizaciones entre el 31 de diciembre de 1989 y el 31 de diciembre de 1993 fue de 280.509 empleados, de los cuales 114.538 fueron retiros, algunos voluntarios y otros compulsivos (Redondo y otros, 1997).

Para el caso de Jujuy, el total de empleados en el sector público creció casi 12% entre 1991 y 2001. Mientras tanto, en el mismo período, el total de obreros o empleados en el sector privado se incrementó en casi 23%. Esto llevó a los obreros del sector privado a aumentar su incidencia dentro del empleo asalariado del 54,3% en 1991 al 57,6% en 2001, reduciendo entonces, aunque levemente, la importancia del sector público como empleador (entre los obreros o empleados) en la provincia. El total de puestos de trabajo perdidos por la privatización de empresas públicas en Jujuy para el año 1994 alcanza la cifra de 6.434, lo que representa aproximadamente el 4% de la población económicamente activa. Además, si consideramos que de cada tres habitantes uno es activo y dos son pasivos (transitorios o definitivos), esto significa que los 6.434 puestos de trabajo sirven para mantener a 19 mil personas aproximadamente, es decir, a un 3,7% de la población total (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009).

FERROCARRILES EN JUJUY: MÁS DE UN SIGLO DE HISTORIA COMPARTIDA (1891-1993)

El ferrocarril surge en la Argentina en la época de la organización nacional; su primera línea fue inaugurada en 1857 y partía del centro de la Ciudad de Buenos Aires. Luego se multiplicaron los tendidos, primero dentro de la Provincia de Buenos Aires y más tarde en otras provincias. En algunos casos la construcción y explotación corrió por cuenta de inversores privados, por lo general extranjeros y mayoritariamente de origen británico. En otros casos fue el propio Estado nacional el que tomó a su cargo el desarrollo de las líneas. Hasta el proceso de privatización y desmantelamiento de la década de 1990, el camino que siguieron las líneas ferroviarias distó de ser lineal pues atravesaron etapas de privatización y de nacionalización, de crecimiento y de posterior cierre de ramales. Estas circunstancias se reflejaron también en el rol de los obreros ferroviarios, que pasaron épocas de apogeo y de desazón, todo ello al ritmo de los cambios que se fueron sucediendo.

Desde sus primeros kilómetros de tendido, la escasez de población y caminos dio al ferrocarril un carácter de creador de medios de transporte, ya que no reemplazó caminos sino que originó vías de comunicación. Tal tendido también dio lugar a que el ferrocarril imprimiera su sello a la organización de la economía y la sociedad del país, porque la forma en que se fue expandiendo la red impulsó ciertas actividades y deprimió otras, conectando ciertas regiones, antes alejadas, con el mercado mundial (Schvarzer, 1999). Además, a diferencia del caso europeo, donde las vías se trazaron uniendo poblaciones preexistentes, en la Argentina, “numerosos pueblos y ciudades fueron creciendo en torno a las estaciones del ferrocarril” (Roccatagliata, 1998, p. 250).

La línea del ferrocarril que finalmente llegó a Jujuy fue concebida en sus inicios (en 1868) como una prolongación de la línea del Central Argentino, que unía Rosario con Córdoba. La prolongación a Jujuy planteaba nuevos desafíos técnicos para los ingenieros argentinos, que se encontraron por primera vez con terrenos montañosos. Luego de múltiples vicisitudes políticas, financieras² y técnicas (López, 2000), las prolongaciones a Jujuy y Salta se habilitaron en febrero de 1891, bajo el nombre de Ferrocarril Central Norte.

En el caso de Jujuy, el ferrocarril primero llegó hasta la estación San Pedrito (hoy un barrio ubicado en el extremo sur de San Salvador de Jujuy, capital de la provincia), y luego al centro de la ciudad. Para 1896 estaban habilitadas además, en el sur y el este provincial, las estaciones de Pampa Blanca, Perico y Palpalá. Se generaron así dos ramales, que se fueron ampliando en las dos primeras décadas del siglo XX: uno que desde Perico iba hacia la zona azucarera de los departamentos San Pedro y Ledesma;³ y otro que desde San Salvador de Jujuy avanzaba hacia el norte, con el objetivo de llegar a la frontera con Bolivia, meta que se concretaría en 1908.

La llegada del tren y el posterior desarrollo de ramales lograron el objetivo de garantizar la integración de la provincia al contexto nacional en términos de mercado, puesto que este medio de transporte tuvo una función central en la ruptura de la organización territorial colonial hasta entonces vigente en dicha provincia (Benedetti, 2002). Al fomentarse la vinculación de Jujuy con Buenos Aires, se debilitó el viejo modelo de comercio colonial-mercantil regional: ahora era más barato traer mercadería de Buenos Aires que del Pacífico o de Bolivia. Pero esto también tuvo un efecto dañino sobre las industrias artesanales locales, que debieron competir con la manufactura extranjera. En este sentido, la primera zona que se vio afectada fue la de la Puna, la cual estaba más vinculada al viejo sistema de comercio y era el centro de la industria textil local (Rutledge, 1987). Con este nuevo escenario, y sobre todo a partir de la década de 1930, la organización productiva de la Puna se orientó a la minería y la de la Quebrada de Humahuaca se encaminó hacia la agricultura basada en la producción de frutas y hortalizas con fines comerciales, decreciendo la importancia de los mercados bolivianos e incrementándose la de los mercados urbanos del noroeste argentino (Reboratti, García Cordon, Albeck, Castro y Arzeno, 2003). Además, en torno a actividades relacionadas con el servicio ferroviario, se desarrollaron y fortale-

2 Entre ellas, resulta de interés para nuestro trabajo resaltar el hecho de que algunas líneas del ferrocarril construidas por el Estado pasaron a manos privadas ante los problemas financieros que caracterizaron los finales de la década de 1880 (y que desembocaron en la crisis de 1890). Es decir, un siglo antes de las privatizaciones del gobierno menemista, Juárez Celman había cambiado la política ferroviaria nacional, especialmente en lo relativo a los ferrocarriles que eran propiedad del Estado, a los que había vendido alegando problemas financieros. La venta de bienes estatales ya aparecía en aquella época como “un modo fácil de enfrentar la crisis” (López, 1994, p. 232).

3 La importancia de estas vías férreas es tal que la región recibió la denominación –que conserva hasta hoy– de “Ramal jujeño”.

cieron numerosas localidades, entre ellas: León, Maimará, Iturbe, Volcán. La Quebrada de Humahuaca fue una importante vía de transporte, a través del ferrocarril, de los minerales extraídos de la Puna hacia los mercados pampeanos, lo que llevó al desplazamiento de quebradeños hacia la región puneña, como polo de desarrollo minero (Sica, Bovi y Mallagray, 2006).

La red ferroviaria jujeña, que correspondía al Ferrocarril Central General Manuel Belgrano (FCGMB) –nombre que tomó en 1948 el antes Ferrocarril Central Norte–, se extendía de sur a norte de la Provincia de Jujuy, conectando las cuatro regiones: Valles, Ramal, Quebrada de Humahuaca y Puna. A su vez, la provincia se integraba al resto del país a través de los trenes El Norteño (FCGMB) y Cinta de Plata (FCGMB) que llegaba a Jujuy vía Córdoba, Tucumán y Salta. Estas formaciones se combinaban en Tucumán con el Estrella del Norte (Ferrocarril Central General Bartolomé Mitre –FCGBM–), que hacía el recorrido entre Retiro y Tucumán pasando por Rosario y La Banda (en Santiago del Estero). Además, la provincia se unía con la vecina Bolivia a través del tren El Panamericano (FCGMB) que iba a La Paz (Bolivia) vía Tucumán, Jujuy y La Quiaca (Bergesio y Golovanevsky, 2009). El ferrocarril que llegó a Jujuy permaneció en manos estatales, a diferencia de la mayor parte de la red en otras regiones del país, que estaba en manos de capitales británicos (en gran parte) y franceses.

En cualquier caso, la falta de mantenimiento, que venía de larga data y que no mejoró con la nacionalización de 1948, se reflejaba en el estado de equipos e instalaciones, cada vez más deteriorados. Para 1962, “el 63% de los 45.000 kilómetros de vía tendida en el país estaba apoyada directamente sobre la tierra, tal como había sido instalada en sus inicios; esta carencia de bases sólidas bloqueaba el transporte de grandes cargas y limitaba notablemente la velocidad de los trenes” (Schvarzer, 1999, p. 13). De igual manera, “el 59% del kilometraje de rieles tendidos en 1962 tenía ya más de 40 años [...]; en el otro extremo, sólo el 7% tenía menos de 10 años de vida” (Ibídem). Lo mismo ocurría con el material rodante: “53% de las 1.600 locomotoras a vapor con que contaba la empresa tenían más de 45 años de edad (lo que indica que habían llegado al país antes de la Primera Guerra Mundial) y sólo el 9% del parque había sido fabricado luego de 1930” (Ídem, p. 14).

En ese contexto, no es de extrañar que tanto la carga como los pasajeros transportados fueran disminuyendo. Desde el pico máximo de transporte hacia 1950 –con 220.000 trabajadores empleados (más las industrias vinculadas que también empleaban mano de obra)–, la participación del ferrocarril en el transporte de carga se redujo de 28% en 1965 a 16% en 1985; en el transporte de pasajeros cayó de 52% a 21% entre esos mismos años (Cena, 2006). Con el gobierno menemista, este largo proceso de debacle culminó en poco tiempo.⁴

4 Para cifras correspondientes al período 1986-1999 puede verse Müller, 2004.

En el marco del proceso de privatizaciones de la década de 1990, el caso de FA fue en algún sentido paradigmático, ya que la empresa era señalada como un ejemplo de mala calidad de servicio y de generación de déficit fiscal, dos de las banderas centrales esgrimidas como argumentos favorables a la venta de activos del sector público (Azpiazu, 2002). Otro factor que pesó en la decisión de privatizar tuvo que ver con el control de la mano de obra asalariada, en un contexto de pérdida de poder de los sindicatos y de disciplinamiento social. Todos estos argumentos, ampliamente publicitados, permitían justificar la celeridad en el proceso de venta de FA. Pero, además, no se debe soslayar el interés de grupos privados en tomar el control de ciertos tramos de la red ferroviaria.

El proceso de privatización se inició tomando como base lo establecido por la Ley de Reforma del Estado y por el Decreto Plan 666/89 de Reestructuración Ferroviaria, en los cuales se planteaba el ingreso del capital privado y el recorte de gastos. Inicialmente, la privatización prevista abarcaba algunos sectores específicos de la red, un objetivo muy diferente de lo que sucedió efectivamente menos de cinco años después (Felder, 2007). En ese lapso se fue redefiniendo cuáles serían los ramales sujetos a privatización, siempre sobre la marcha y de manera espasmódica. La primera etapa de la privatización se inició en 1991 con la venta del corredor Rosario-Bahía Blanca a la empresa multinacional TECHINT⁵ y afectó a 5.200 kilómetros de vías férreas en el corazón agrícola de la Región Pampeana. La empresa adquirente se dedicó exclusivamente al transporte de cargas. Tiempo después se licitaron las restantes líneas ferroviarias (Sili, 1995). Luego se licitó el servicio de cargas del ex Ferrocarril Urquiza, a lo que siguieron las convocatorias a licitación de los servicios de cargas del ex Ferrocarril Mitre, del San Martín y el remanente del ex Ferrocarril Sarmiento, todo ello enmarcado en la denominada Segunda Etapa de la Reforma del Estado. Se intentaba eliminar del presupuesto el déficit de las empresas públicas antes del fin del año 1992, para lo cual, entre otras medidas, se planteó la licitación del servicio de cargas del Roca y del Belgrano para ese mismo año. Pero mientras que el primero logró ser transferido a un operador privado al año siguiente, no hubo interesados en hacerse cargo del Belgrano⁶ (Felder, 2007).

5 TECHINT es un grupo empresario argentino dedicado principalmente a la construcción. Fue fundado en 1945 en Milán (Italia) como un grupo internacional por Agostino Rocca (1895-1978), ingeniero italiano que emigró a la Argentina en la primera mitad del siglo XX. Originalmente creada con el nombre de "Compagnia Tecnica Internazionale", pronto recibió el nombre de TECHINT por su código original abreviado para el télex. En la actualidad posee más de 100 empresas operando en todo el mundo y que cuentan con una dotación fija de más de 60.000 empleados. Las dos empresas más importantes del grupo TECHINT son Tenaris, dedicada a la producción de tubos de acero con y sin costura, y Ternium, dedicada a la producción de aceros planos y largos. Durante la década de 1990 este grupo económico compró la empresa SOMISA, que a partir de entonces se llamó Siderar (sitio web del grupo: <http://www.techint.com/group/es/>).

6 Luego de dos intentos fallidos de privatización, la Unión Ferroviaria se hizo cargo de este ramal pero no logró cobrar los subsidios nacionales asignados, por lo cual, en 2003 se intentó transferir el 79% a capitales privados (Diario *Clarín* del 24 de abril de 2005), pero esta solución nunca se logró instrumentar. Finalmente, y ante el deterioro creciente del ferrocarril, en 2006 se declaró a la empresa en estado de emergencia, designándose como gerenciadora a una sociedad empresarial-sindical integrada por el grupo Macri, un socio chino,

La primera respuesta de los trabajadores ante este proceso de privatización fueron dos grandes huelgas, la primera en 1991 y la segunda en 1992, lo que dio lugar a la famosa frase del entonces Presidente: “Ramal que para, ramal que cierra”. Luego, la estructura ferroviaria nacional quedó prácticamente desmantelada. Para poner en perspectiva la frase presidencial, se puede señalar que hacia fines de la década de 1980 FA tenía 35.000 kilómetros de vías, lo que lo convertía en el trazado ferroviario más largo de América Latina y el sexto en el mundo luego de China, Francia, India, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (antes de su desintegración) y los Estados Unidos. Era una empresa con integración vertical (con dependencias para construcción, mantenimiento, operaciones, marketing y propiedades) y horizontal (ofrecía transporte de cargas, transporte interurbano de pasajeros y transporte suburbano de pasajeros en Buenos Aires) (Ramamurti, 1997).

A fines de la década de 1980, la empresa estatal FA empleaba a más de 106.000 trabajadores,⁷ lo que la ubicaba como uno de los mayores empleadores de la Argentina. En 2007, en las empresas concesionarias de servicios de transportes urbanos solo quedaban 16.000 empleados. De los 35.000 kilómetros de vías que recorrían el país hasta fines de la década de 1980, hoy solamente se utilizan entre 6 y 7 mil, de los cuales mil pertenecen a la zona metropolitana y suburbana de la Ciudad de Buenos Aires. De aquellos 35.000 kilómetros, 8.000 estaban aptos para circular a velocidades de entre 90 y 120 kilómetros por hora, y eran las vías principales para pasajeros que llegaban a Bariloche, Córdoba y Posadas. Ahora no existe un solo kilómetro de la red ferroviaria interurbana que permita circular a esa velocidad. Si bien todos los caminos conducían a Buenos Aires, el entramado ferroviario llegaba al Norte, Centro y Sur del país con una alta frecuencia.⁸ A su vez, había tendidos de vías férreas que unían provincias y servicios provinciales internos que llegaban hasta los pueblos más pequeños (Fuentes y Oliva, 2007).

las empresas nacionales Roggio y EMEPA y varios gremios (Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Federación de Camioneros). En tanto, el Estado aporta subsidios para el pago de sueldos y obras prioritarias (Diario *Clarín* del 13 de octubre de 2008). Esta situación se prolongó hasta febrero de 2009, fecha en que, por Decreto 1771, debía hacerse cargo de la empresa la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, de reciente creación (véase RIELES MULTIMEDIO, www.rieles.com –fecha de consulta 06 de noviembre de 2008–).

7 A fines de 1980, “Ferrocarriles Argentinos tenía más de 106.000 empleados, 36.000 kilómetros de vías, 1.800 estaciones, 51 talleres principales de vía y obra, 23 talleres de mecánica (reparación y construcción de material tractivo y rodante), 2.200 edificios para estaciones, 4.350 galpones de carga, 635 galpones de encomiendas y equipajes, 2.100 puestos de cabinas y señalización y 43.000 unidades de material tractivo y remolcado” (“Entrevista a Juan Carlos Cena”, en *Argenpress*, 10 de abril de 2009, http://cultural.argenpress.info/2009_04_05_archive.html)

8 Entre las críticas más difundidas a la red ferroviaria argentina está la que afirma que su traza colaboró en la organización del territorio nacional con una fuerte concentración en el puerto de Buenos Aires, lo que redundó en un diseño embudo, abanico o pulpo, según las versiones de distintos autores. Para Roccatagliata (1998) esto no fue así, sino que los trazados obedecieron a huellas y caminos existentes. Este autor se pregunta: dadas las bases geográficas del territorio nacional, “¿de qué otra manera se hubiera podido construir la red ferroviaria argentina?” (p. 247). Aunque este debate escapa a los límites del presente trabajo, es importante recuperarlo dado que, en la actualidad, hay proyectos de reconstrucción de la red.

A principios de 1992 el gobierno nacional observa que los servicios de pasajeros hacían menos atractivos a los trenes para su privatización, puesto que agregaban un costo que reducía la rentabilidad para los potenciales compradores. Como el Estado nacional tampoco estaba dispuesto a seguir financiando estos servicios, se decidió invitar a las diferentes provincias a hacerse cargo de los respectivos ramales (junto con el financiamiento correspondiente); en caso que decidieran no hacerlo, los servicios serían clausurados. Las protestas solo lograron retrasar temporalmente la aplicación de esta medida, y en marzo de 1993 buena parte de los trayectos fueron cancelados. Si bien algunas provincias asumieron la gestión de determinados ramales, en general los servicios o resultaron de muy mala calidad, o funcionaron de manera intermitente o por un corto período de tiempo, o –como ocurrió en la mayoría de los casos– dejaron de funcionar por completo (Felder, 2007). Esto último fue lo que ocurrió en Jujuy, donde se cerraron las estaciones de trenes y se desmanteló gran parte de la estructura férrea. Esto trajo claras consecuencias para el empleo, pues la privatización/desmantelamiento de FA en la primera mitad de la década de 1990 en la Argentina fue uno de los casos que más afectó la condición de actividad de su plantel: las pérdidas de puestos de trabajo alcanzaron el 67%, según algún autores (Ennis y Pinto, 2002), y según otros llegaron al 81% (Kikeri, 1998).

Condiciones de trabajo y protección social en los ferrocarriles de la Argentina

La particular situación de los obreros ferroviarios en la Argentina se remonta prácticamente a comienzos del siglo XX. Para la década de 1930 los dos sindicatos ferroviarios eran las organizaciones obreras más importantes del país y “sus miembros se consideraban a sí mismos una elite dentro de la clase trabajadora” (Horowitz, 1985, p. 421). De hecho, en realidad lo eran, puesto que, aunque la actividad ferroviaria estaba declinando (ya en aquella época), los trabajadores del sector conseguían mejoras en los convenios colectivos y otros beneficios merced al rol de los sindicatos.

Los ferroviarios estaban organizados en dos sindicatos: La Fraternidad (LF)⁹ y la Unión Ferroviaria (UF).¹⁰ En LF se agremiaban los maquinistas y fogo-

9 LF fue organizada por los conductores y foguistas ferroviarios en 1887. Su principal fin era la Ayuda Mutua. En el Artículo 1° de su estatuto, aprobado en 1888, se fijaban los siguientes propósitos: “Propender al mejoramiento de las condiciones de la vida y trabajo de todos los maquinistas y foguistas de locomotoras de la República. Adelantar y difundir los conocimientos técnicos y prácticos necesarios a las personas de este gremio. Propender a la unión entre los Socios y que éstos se ayuden y sostengan recíprocamente en todos aquellos propósitos lícitos que en nada contradigan a los estatutos y reglamentos aprobados de las diferentes líneas férreas del país. Socorrer a los socios enfermos, a los que quedaran inválidos por accidentes ocurridos en el ejercicio de su profesión y acordar socorros pecuniarios a la esposa e hijos del socio que falleciera, ampliando las bases del socorro a medida que lo permitan los fondos de la Sociedad” (Cena, 2009, p. 89).

10 La UF, fundada en 1922, surgió debido al descontento de un grupo de trabajadores con el rol que desempeñó LF en las huelgas de 1917 y 1918 (consideraban que, en parte, las mencionadas huelgas habían fracasado debido a la falta de disciplina). Desde su creación, la UF estableció “una organización centralizada y muy

neros, que eran obreros calificados. En la UF se agrupaban desde los obreros de los talleres hasta los peones que se ocupaban del mantenimiento de las vías, con un alcance mucho más amplio que LF. Ambos gremios lograron mejoras sustantivas para los trabajadores y, en buena medida, esto se vinculaba al carácter estratégico de la actividad ferroviaria: garantizaba la corriente de exportaciones de las que el país no podía prescindir, especialmente en términos económicos.

Los ferroviarios poseían convenios laborales ya desde 1920, con lo que eran uno de los pocos gremios del país que tenían dichos convenios en aquella época. Gozaban de plan de jubilaciones, vacaciones pagas y licencia por enfermedad. Todo esto, que hoy puede parecer común, era hacia 1930 una situación remarcablemente excepcional y solo unas pocas industrias, políticamente importantes, contaban con cajas de jubilaciones. Sin embargo, la situación no era igual para todos los ferroviarios y en los Ferrocarriles del Estado las condiciones eran peores.¹¹

Volviendo a la cuestión de la protección de los trabajadores, la implementación de la caja de jubilaciones era un factor que hacía la diferencia entre los ferroviarios y el común de los obreros argentinos. A ella aportaban tanto los empleados como los empleadores. Además de garantizar la jubilación, ofrecía pensiones por incapacidad o accidente, pensiones a las viudas de los trabajadores y sus hijos menores de edad; y, a partir de 1939, se establecieron subsidios especiales por enfermedad, nacimiento o matrimonio —que tenían un especial valor dado que los salarios no eran altos y que aun los trabajadores mejor pagos tenían dificultades para ahorrar o conseguir créditos—. Para enfrentar el problema habitacional, la caja de jubilaciones de los ferroviarios creó el Hogar Ferroviario, entidad que daba préstamos para que los obreros pudieran construir o comprar viviendas. Y otro factor que ayudó a la conformación de este sentimiento diferencial en los trabajadores ferroviarios fue el logro de una estabilidad cuasi vitalicia: hacia 1931 se firmaron convenios que protegían las fuentes de trabajo, básicamente a cambio de reducción de salarios. Desde entonces no hubo despidos en el sector, mientras que otros obreros sufrían los efectos de la Gran Depresión. Esto fomentó la poca rotación de personal, lo que, a su vez, reforzaba el sentido de comunidad y pertenencia (Ibídem).

Además de la caja de jubilaciones y del Hogar Ferroviario, otras instituciones creadas por los ferroviarios reafirmaban y fortalecían la existencia de esta

disciplinada, cuyo propósito era incorporar a todos los ferroviarios que no pertenecieran a LF” (Horowitz 1985, p. 427). Lograron la adhesión de una parte importante de ferroviarios que, si bien correspondían a todos los sectores de actividad, se concentraban en los obreros de los talleres. La UF tenía baja representación de obreros de los Ferrocarriles del Estado y de personal de mantenimiento de vías y obras (peones de cuadrillas de vía), que eran los peor remunerados. Pero el grupo más importante, si bien no en cantidad sí en términos de su fuerza potencial, era el personal de tráfico. Al estar encargado del movimiento de trenes, podía detener el servicio, y eso lo convertía en el grupo más temido por el gobierno (Ibídem).

11 Por eso, la UF, a fines de la década de 1940, dudaba en sostener la nacionalización de los ferrocarriles (Horowitz, 1985).

“comunidad ocupacional”.¹² Como la agremiación no era obligatoria, una forma de sanción era privar a los inconformistas de importantes ventajas económicas y sociales. Dentro de las instituciones creadas puede mencionarse la comuna de guardas, el comedor, las asociaciones de ayuda mutua y las cooperativas de consumo. La cantidad de asociaciones de ayuda mutua creadas por los ferroviarios fue enorme (un estudio realizado por la UF en 1936 reporta la existencia de 41 asociaciones exclusivas para ferroviarios, con un total de 10.878 miembros). “Amén de las organizaciones dirigidas por los trabajadores, los Ferrocarriles del Estado, como parte de su política paternalista, tenían también una gran sociedad de ayuda mutua, que llegó a contar con 28.000 miembros, hospital propio y once farmacias” (Horowitz, 1985, p. 435). Por su parte, las cooperativas de consumo vendían pan, carne y otros artículos a precios económicos.

Los dos sindicatos ferroviarios se preocupaban por mejorar la capacidad intelectual y técnica de los trabajadores: abrieron escuelas técnicas, ofrecían cursos de variada índole, fundaron bibliotecas públicas y auspiciaban conferencias. Al sindicato le interesaba también cómo sus integrantes pasaban su tiempo de ocio y promovía actividades en las que el trabajador pasaba mucho de ese tiempo, en numerosas ocasiones junto con su familia. Entre tales actividades estaban las festividades. Se celebraban tres fechas fundamentales para los ferroviarios: la creación de LF, la fundación de la UF y el Día de los Trabajadores. Se organizaban banquetes para homenajear a un empleado que era trasladado a otra localidad o a un dirigente sindical que cesaba en sus funciones, partidos de fútbol (donde se aprovechaba para realizar colectas cuando enfrentaban a otro club importante) y grandes excursiones campestres, con ayuda de los ferrocarriles. Los ferroviarios también fundaron varios clubes y, para aprovechar las vacaciones pagas y los pasajes gratuitos para los trabajadores y sus familias, hacia 1942 inauguraron un hotel en las sierras de Córdoba (Horowitz, 1985).

Como la atención sanitaria en la Argentina era deficiente, las enfermedades conllevaban muchos gastos para los trabajadores. La UF hizo acuerdos con médicos y odontólogos para atención gratuita o a bajo costo. Más adelante organizó un sistema de salud según el cual cualquier ferroviario podía acceder a atención ambulatoria, a intervenciones quirúrgicas e internación y a más medicamentos al costo, todo abonando una cuota mensual. Hacia 1936 cobró fuerza la idea de la creación de un hospital para los trabajadores ferroviarios. En el año 1940 se decide en las asambleas generales de delegados la compra del sanatorio Angloamericano (ubicado en Buenos Aires), con todas sus instituciones; es aquí

12 Horowitz (1985) postula para el caso de los ferroviarios la existencia de una “comunidad ocupacional”, la cual entiende que representa una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida. Este autor señala que los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo que su vida entera se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él. Desde esta perspectiva, los trabajadores construyen su vida sobre la base de su actividad económica, sus compañeros de tarea son sus amigos aun luego de la jornada laboral y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno del trabajo.

donde comenzó a funcionar el primer Hospital Ferroviario. En 1942 se inauguraron los consultorios externos de la ciudad de Rosario y para 1946 había hospitales en Buenos Aires, Santa Fe, Rosario, Córdoba, Salta, Tucumán y médicos de zona en San Luis y Entre Ríos. En la década de 1980, además del Policlínico Central, la obra social en todo el país tenía 74 centros de salud entre hospitales y consultorios externos (Cena, 2009). En San Salvador de Jujuy funcionaba el Policlínico Ferroviario en la intersección de las calles Alvear y Patricias Argentinas.

Otro aspecto cubierto por el sindicato era el asesoramiento jurídico gratuito en sus oficinas centrales y la asistencia en los problemas jubilatorios. En caso de fallecimiento de un afiliado, el sindicato donaba dinero a la familia y se hacía cargo de los funerales si no tenía familiares directos. Ante un despido o suspensión no justificados, le daba al trabajador una asignación diaria de dinero por tres meses, y vencido ese plazo reevaluaba su situación y decidía continuar, suspender o modificar la ayuda. El sindicato también ayudaba al afiliado a buscar otro trabajo y a costear los gastos de traslado a una nueva localidad (Horowitz, 1985).

Todo lo señalado contribuía a fortalecer, por un lado, los lazos entre los propios ferroviarios y, por otro, el vínculo de estos con el sindicato. Si bien el papel estratégico de los ferrocarriles en la economía argentina explicaba parte de sus logros, la construcción de una comunidad ocupacional sólida, con trabajadores identificados con su actividad, su sindicato y sus compañeros, jugó un importante papel en la explicación de los triunfos alcanzados. Esto era, en gran parte, lo que hacía poderoso al sindicato y lo que permitió a los ferroviarios convertirse en una particular elite, con buenas prestaciones sociales (excepcionales para la época) y, en muchos casos, con sueldos superiores al promedio (Horowitz, 1985).

Consecuencias del desmantelamiento de FA para los empleados ferroviarios de Jujuy

Con esta larga historia a cuestas, en la década de 1990 los ferroviarios tuvieron que enfrentar en muchos casos la pérdida de su empleo, en otros un cambio drástico en sus condiciones de trabajo. A mediados de la década de 1980 se contabilizaban en todo Jujuy 22 estaciones activas (con personal y Jefe de Estación permanente); en cada región había, por lo menos, dos estaciones con más de 100 empleados cada una y –según los datos recabados en entrevistas a ex empleados de FA– el sector ferroviario provincial tenía un número cercano a los 650 empleados,¹³ en su mayoría hombres de más de 45 años de edad, con familiares a cargo y, en casi todos los casos, con bajos niveles de instrucción

13 Estos representaban entonces el 1,5% de los empleados del sector público en la provincia (que sumaba en total 45.319 personas, según datos del Censo de Población y Vivienda de 1991, valor que aumenta al 2,4% si se consideran solo a los varones empleados en dicho sector (que, según la misma fuente censal, eran 25.983).

(primario completo o secundario incompleto). En cuanto al personal de estas estaciones, incluía varios equipos de maquinistas (entre 5 o 6 en las estaciones más grandes), guardas (entre 2 o 3 en las estaciones principales de la provincia, que eran San Salvador de Jujuy, La Quiaca y San Pedro), movedores y llamadores (que cumplían tareas en la vías). También había cuidadores en distintos puntos, con servicios nocturnos con serenos. En la atención de las boleterías había personal administrativo, contable y de comunicaciones, así como encargados del depósito y personal de maestranza y limpieza. En la localidad quebradeña de Volcán estaban, además, los talleres de reparación donde, a un costado de la vía férrea, se construyó el llamado “barrio ferroviario” destinado a los trabajadores que migraban desde otros puntos del país para cumplir funciones en ese lugar. Esto no fue algo excepcional, ya que era una práctica común que cerca de las estaciones se organizaran zonas urbanas que daban lugar a la estructuración de barrios o pueblos (Bergesio y Golovanevsky, 2009).

Ferrocarriles Argentinos fue tal vez una de las empresas más fuertemente asociadas a la identidad nacional, tanto por su nacionalización en el primer peronismo como por su llegada a múltiples localidades del país. Esto, sumado a su condición de empresa paternalista y protectora de sus empleados, con gremios poderosos y combativos, determinó que los efectos de la expulsión de mano de obra fueran especialmente dramáticos, especialmente por su magnitud en términos cuantitativos. Entre 1985 y 1989, a nivel nacional, FA pierde cerca del 17% de los empleos, mientras que en el período 1991/1993 (ya privatizada) la reducción es del 60%, convirtiéndose en la empresa que expulsó la mayor cantidad de trabajadores en el período inmediatamente anterior a la privatización. A partir de 1993 se estabiliza (con tendencia decreciente) en un nivel de empleo del 20% del total anterior a su paso a manos privadas. En los primeros tres años después de la privatización (1991 a 1993), el empleo en ferrocarriles se redujo en 72.000 empleados en todo el país, lo que constituye poco menos del 90% de la reducción total de empleo en la compañía. Antes de esto el gobierno había arreglado parte del recorte de empleo bajo un plan con apoyo del Banco Mundial y, de un total de 92.000 empleados al momento de la privatización (1991), solo el 30% aceptó el retiro voluntario (Ennis y Pinto, 2002).

Para Jujuy la pérdida de puestos de trabajo dentro de la empresa se estima en alrededor del 90%, puesto que se logró recabar la información de aproximadamente 500 obreros sin empleo sobre un total de 650 (lo que representa un 77%), a lo que debe sumarse alrededor de un 10% más de empleados que tuvieron jubilaciones anticipadas. Quienes tenían mayor antigüedad se jubilaron (a término o prematuramente, dependiendo de los casos), y un porcentaje similar al nacional se fue con retiro voluntario; el resto quedó cesante cuando se cerró el ramal. Una de las complicaciones especialmente agudas fue la falta de capacitación de los ahora ex ferroviarios en actividades que pudieran ser reutilizadas fuera de los ferrocarriles: quienes cumplían tareas tanto administrativas como técnicas tenían un alto grado de especificidad en una labor determinada

y no encontraban tareas asimilables en otros campos (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009).

El desmantelamiento de FA tuvo, además, un efecto nada desdeñable sobre las identidades laborales. Por citar algunos ejemplos de lo que podemos observar en Jujuy, quienes en algún momento formaron parte de la llamada “familia ferroviaria”, o fueron “ypefianos” o “zapleros”, en muy pocos casos pudieron recuperar una inserción laboral de esa calidad (en cuanto a tener estabilidad y cobertura social¹⁴ completa para el trabajador y su familia nuclear) y con ese sentido de pertenencia. Esta situación se agudiza entre quienes tienen menores calificaciones profesionales y laborales.

Los trabajadores de FA tenían, al igual que los de otras empresas del Estado, condiciones laborales altamente favorables –no solo en términos de salarios, sino de las compensaciones extra-salariales mencionadas–, vinculadas históricamente al peronismo del Estado de Bienestar. Esto generaba fuerte apego hacia la empresa. Además, dadas sus condiciones especiales de estabilidad, tenían escasos incentivos para capacitarse por miedo a perder su empleo y verse obligados a insertarse en otras actividades. En definitiva, estos trabajadores no estaban preparados para lo que ocurrió. La hipótesis en juego es que los efectos que sobre la mano de obra tuvo el cierre de FA en Jujuy estuvieron mediatizados por los niveles de calificación de la misma y también por la edad: la fuerza laboral empleada en FA tenía o baja o ninguna calificación específica para esa actividad, por lo que, ante la pérdida de este empleo la reconversión fue muy difícil e inclusive, en algunos casos (por lo general en los empleados de mayor edad), imposible.

Es de destacar la situación particular de los que cumplían funciones como Jefe de Estación. Era un cargo de gran importancia en los pequeños pueblos, que daba prestigio dentro de la estructura social local. “Al Jefe de Estación le daban un premio anual (un concurso en todo el país) a la mejor estación, en dinero y pasajes para el jefe y su familia; salía en la revista de ferrocarriles”.¹⁵ No solo se tenía que ocupar del trabajo en la estación sino también del edificio, de los jardines, de tenerla bonita y de ponerle atractivos. También se hacía cargo de cómo se veía el barrio ferroviario. Era el responsable del buen comportamiento

14 Por ejemplo, en cuanto a la atención de la salud, antes se dijo que en la década de 1980 los ferroviarios contaban con un Policlínico Central y 74 centros de salud de la obra social en todo el país –entre hospitales y consultorios externos–. Todos estos centros de asistencia de la salud se vaciaron y luego se cerraron en la década de 1990. “Sin entender este proceso de saqueo de los años noventa, no podemos comprender el motivo de la liquidación y vaciamiento del sistema de hospitales ferroviarios [...] pero es importante aclarar que el motivo del quiebre de la obra social no fue el cierre del ferrocarril, sino el endeudamiento que fue acumulando mucho antes de la política de ‘ramal que para, ramal que cierra’ por las malas administraciones, desvío de fondos y luego concesionando el servicio de salud del hospital a empresas fantasmas cuya única función fue cobrar los bonos y aportes para no invertir un solo peso, es más, dejando en todos los casos una deuda gigantesca que, como es costumbre en la Argentina, absorbió el trabajador, en este caso mediante su obra social” (Cena, 2009, p. 109).

15 Entrevista personal al ex Jefe de Talleres de FA en Jujuy, realizada en julio de 2009.

de los ferroviarios, aun fuera del horario de trabajo. Y era el responsable de que se cumplieran las normas. Entonces, ser Jefe de Estación no tenía un valor solo simbólico, sino que significaba un poder concreto. Con el desmantelamiento de FA, estos puestos se perdieron y con ellos el estatus social que brindaba el cargo y que ya no logran recuperar, puesto que los despedidos no encuentran otro trabajo con características similares. En muchos casos pasaron a tener un pequeño almacén de pueblo (en condiciones de competencia desventajosa con el ya existente almacén “histórico”) o se convirtieron en otros tantos dentro de la masa de desempleados que debían apelar a cualquier tipo de actividad para sobrevivir (Bergesio y Golovanevsky, 2009).

Otra pérdida asociada al cierre del ferrocarril y que se vincula con la idea de la “familia ferroviaria” es el hecho de que los hijos ya no pueden heredar la profesión del padre. Antes era común que los padres hicieran ingresar a sus hijos como empleados en FA con la perspectiva de una carrera en la empresa. Entonces, se pierde esta expectativa de continuidad y de un empleo seguro al terminar secundaria o la escuela técnica, y no hay opciones equiparables para los jóvenes, sobre todo en el interior de la provincia.

ALTOS HORNOS ZAPLA: HISTORIA DE LA SIDERÚRGICA JUJEÑA (1943-1992)

La historia de la siderúrgica Altos Hornos Zapla (AHZ) se inicia en el año 1941, cuando se conoce la existencia de mineral de hierro en las serranías del Zapla, en la mina que luego tomaría el nombre 9 de Octubre. Esto llevó a un convenio entre la Provincia de Jujuy y la Dirección General de Fabricaciones Militares para la explotación de dicha mina y la industrialización en el establecimiento siderúrgico AHZ, ubicado en Palpalá (a 14 kilómetros de la capital provincial), el cual se crea en 1943 y donde se concretaría, en 1945, la primera colada de arrabio argentino (Marcoleri, Bergesio y Golovanevsky, 2004).

El descubrimiento de la Mina 9 de Octubre y la decisión de impulsar la industria siderúrgica nacional con AHZ atraen mano de obra especializada de otras provincias y una corriente migratoria de países limítrofes, especialmente de Bolivia, que se traduce en un importante incremento en la población provincial. Diez años después de su fundación, el establecimiento contaba con cuatro centros de producción: Centro Siderúrgico, Centro Mina 9 de Octubre; Centro Mina Puesto Viejo y Centro Forestal. Más adelante el Centro Siderúrgico poseería, a su vez, tres plantas básicas de producción: Altos Hornos, Acería y Laminación. Para satisfacer las necesidades de estos cuatro centros de producción, contaba con: usina termoeléctrica, planta de oxígeno, talleres de mantenimiento, planta de tratamiento del agua, laboratorio y taller de fundición. En paralelo con el desarrollo de sus centros de producción, también se construyeron complejos habitacionales para obreros, profesionales y subprofesionales y clubes completos en cada centro con cines, campos de deportes, piletas de na-

tación, varias canchas de tenis y una de golf.¹⁶ Además AHZ contaba con almacenes, comedores, escuelas primarias y secundarias, instalaciones de asistencia médica y odontológica, un Casino y una iglesia (Bergesio y Marcoleri, 2008).

La gestación de la idea de privatizar la siderúrgica AHZ se remonta a mediados de la década de 1980; finalmente se concreta a inicios de la del noventa. En ese momento, el trámite parlamentario para su ejecución se destacó por su celeridad: duró un mes, desde el 27 de julio al 23 de agosto de 1990.¹⁷ Para el año 1991, AHZ se encontraba en estado de mínima producción, con racionalización de gastos y reducción de la planta de personal de 8.000 a 2.560 personas. Todas ellas fueron pasadas a retiro voluntario y sus indemnizaciones se pagaron con aportes financieros del Estado nacional (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009).

Las condiciones de adjudicación de la licitación incluían la venta del 90% de los activos de la compañía, quedando el 10% restante para el programa de propiedad participada voluntaria de los trabajadores de la empresa. La base de la licitación era de 32.500.000 dólares, con pago del 10% en efectivo y del 90% en títulos de la Deuda Externa Argentina a valor nominal. Se ponía como condición que uno de los socios debía ser especialista en el ramo siderometalúrgico. Se establecía que se respetaría la antigüedad laboral del personal del establecimiento. Además, la adjudicataria se comprometería a mantener como mínimo por diez años la actividad de los centros mineros, forestales y siderúrgicos.

Con respecto a la actividad sindical, en ese momento había por lo menos cuatro gremios principales y uno secundario: el Sindicato Único de Altos Hornos Zapla (el más antiguo de los cuatro y que nucleaba a los operarios de la fábrica), la Asociación Trabajadores del Estado (ATE), la Unión Personal Civil de la Nación (UPCN), la Asociación de Supervisores de la Industria Metalmeccánica de la República Argentina (ASIMRA) y, por último, la Unión de Obreros Metalúrgicos (UOM), que agrupaba una franja muy pequeña en comparación con los anteriores. Estas organizaciones obreras, aunque tendrían diversas intervenciones, cumplirían roles similares en el período de privatización, ya que todos los anuncios y gestiones colocaron a los trabajadores en una situación de inestabilidad e incertidumbre que llevaron a acusaciones cruzadas.

En enero de 1992 se conoció al único oferente: un consorcio formado por capitales argentinos, franceses y estadounidenses cuyo nombre es Aceros

16 En enero de 1947 se crea la Asociación Cultural y Deportiva Altos Hornos Zapla. "Es meritorio destacar que la Dirección General de Fabricaciones Militares brindó siempre apoyo a los centros de la Asociación Cultural y Deportiva AHZ porque consideraba que el deporte es esencialmente maestro de conducta, rector de almas, aliento de vida y una de las formas de contribuir al desarrollo nacional" (Dirección Fabricaciones Militares, 1970).

17 Solo hubo otros cuatro casos de leyes de privatizaciones cuyo trámite parlamentario demoró menos de un año: electricidad (seis meses), Banco Hipotecario Nacional (nueve meses), Caja de Ahorro y Banco Nacional de Desarrollo –BANADE– (diez meses) y Gas del Estado (11 meses) (Llanos, 1998).

Zapla.¹⁸ La propuesta que elevaba consistía en un pago de 33.250.000 dólares por los activos de la empresa y una inversión de 50 millones de dólares. En cuanto a los trabajadores, se comprometía a conservar a 882 personas del total de 2.560; pero preveía aumentar las contrataciones conforme mejoraran las ventas de los productos en el mercado. Adjudicado AHZ, se anunció la apertura de la lista para retiros voluntarios. Por su parte, el Ministerio de Defensa confirmó que disponía de los fondos necesarios para pagar las indemnizaciones. En julio de 1992 se ejecutó el traspaso formal de la propiedad de la empresa entre múltiples conflictos. El Ministerio envió un contingente de 190 gendarmes para asegurar que solo ingresaran al establecimiento los 882 trabajadores que la adjudicataria seleccionaría; pero estos trabajadores rechazaron la propuesta fundamentando que no conocían las condiciones en las que serían contratados, ni los sueldos que percibirán. Finalmente, en septiembre aceptaron ingresar 709 y el resto pasó a retiro voluntario (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009).

Condiciones de trabajo y protección social en Altos Hornos Zapla

La fundación de AHZ en la década de 1940 consistía en la creación de un nuevo espacio productivo: “hacerlo todo de la nada” —mano de obra, herramientas, maquinarias, instalaciones dentro y fuera de la fábrica—. Al adjudicarse el papel de “laboratorio de experiencias en la producción siderúrgica integrada”, la tarea realizada en AHZ serviría para continuar con la aplicación del Plan Siderúrgico Nacional en SOMISA (en San Nicolás de los Arroyos) más de una década después. Tanto para AHZ, a partir de 1944, como para SOMISA, desde 1961, las Fuerzas Armadas, el Estado y los obreros fueron actores clave en el impulso de desarrollo industrial. Estas estrategias de industrialización combinaron una política social benefactora con un discurso nacionalista y místico, generando así las condiciones necesarias para la conformación de un ambiente de trabajo apto para alcanzar los objetivos de producción industrial, uno de cuyos pilares fundamentales fue reducir la conflictividad laboral fomentando sentimientos de pertenencia y filiación, ya que el compromiso con la empresa reflejaba un compromiso con el futuro de la nación (Boto, 2007).

Así, en las décadas de 1940 y 1950, se apelaba fundamentalmente a la concepción de una “moral siderúrgica” indispensable para alcanzar los objetivos industriales y, por ende, el crecimiento y el bienestar de la nación. La construcción de esos presupuestos laborales estuvo teñida de un discurso patriótico, moralizador y productivista, observable en el fomento de valores como la

18 Las empresas que conformaron el grupo Aceros Zapla en 1992 fueron: Aubert Duval SA, Societé Industrielle de Métallurgie Avancée SA, Citicorp, Pensa SA y Perfin SA (Azpiazu, 1995). Se trataba de un *holding* de inversiones empresariales del Citicorp. En 1999 la empresa fue nuevamente vendida a la sociedad IATE Construcciones, perteneciente al grupo concesionario de la ex sociedad estatal Yacimientos Carboníferos Fiscales. El complejo siderúrgico fue vendido entonces a la cifra simbólica de \$1,00, ya que la sociedad compradora se hizo cargo del pasivo de la acería, cercano a los 7 millones de pesos (Diario *La Nación* del martes 5 de octubre de 1999).

honestidad, la humildad, la sumisión, la paciencia, la frugalidad y la previsión, combinados con ideales de orden, laboriosidad, limpieza, disciplina social, para conformar un material “higiénico-científico” expresado en una mano de obra sana, diligente, dócil y, sobre todo, disciplinada (Boto, 2007).

La normativa de la empresa era reguladora de los hábitos y formas de vida de los obreros: se consideraba que descuidar el tiempo y el espacio extrafabriles podía suponer el “cultivo” de comportamientos “incorrectos” con resultados perniciosos para la salud física y moral, en detrimento de los procesos productivos. La preocupación se plasmaba en regular y pautar las condiciones de vida de los trabajadores, las necesidades en materia de vivienda, salud y educación, que se satisfacían por intermedio de la alimentación, la moralidad, el ocio, los deportes, la instrucción, la higiene personal, la familia y especialmente el culto religioso, como así también por la diversión –cine, club y fiesta del arrabio–. Los valores a transmitir eran: esfuerzo y sacrificio, disciplina y obediencia en el trabajo industrial, y reducción de la conflictividad social (Boto, 2007).

Como se ve, la salud y la moral en los espacios fabriles y extrafabriles constituyeron una preocupación fundamental de la empresa. Un fenómeno común durante la industrialización fue la difusión del fútbol entre los obreros, y AHZ tuvo su propio equipo que nació prácticamente con la fábrica, el 25 de mayo de 1946, en el marco de la Asociación Cultural y Deportiva Altos Hornos Zapla. Este equipo de fútbol, apodado “merengue” (por su camiseta blanca), con los años se constituyó, para los trabajadores, en una marca de identidad que en el presente –y como continuidad– caracteriza a la localidad de Palpalá.

A cambio del esfuerzo y del sacrificio en el trabajo, la compensación debía llegar a través de una verdadera política de implementación del salario social, con medidas que se desarrollaron a lo largo de tres décadas y que permitieron completar el plan de mejoras sociales hacia mediados de 1960: a la distribución primaria del ingreso a través de buenos salarios se suma la distribución secundaria mediante cobertura social por enfermedades, accidentes, incapacidades, fallecimientos, asignaciones familiares, mejoramiento de condiciones de trabajo, reglamentación de la proveeduría o economato de los centros productivos, listas de precios máximos de bienes de consumo, política de difusión y consenso, construcción de viviendas, instalaciones educativas, deportivas, culturales y sanitarias (Boto, 2007).

Alrededor del complejo siderúrgico se fueron asentando fábricas cuyas manufacturas dependía del acero. Desde el punto de vista de la estructura social, este proceso de industrialización se vio acompañado por la aparición de nuevos actores en nuevos escenarios en la zona de Palpalá y de San Salvador de Jujuy: sectores de profesionales, obreros especializados, comerciantes y empleados públicos ligados al sector terciario y trabajadores por cuenta propia en su mayoría provenientes del interior de la provincia y de Bolivia. En el caso de AHZ, la mano de obra especializada, en general, procedía de otras provincias y se instalaba en barrios pertenecientes a AHZ en los que solo se permitía la circulación de

sus moradores, restricción que limitaba la interacción de este sector social con la población local.

Tanto en Palpalá como en los núcleos urbanos Forestal, Mina 9 de Octubre y Puesto Viejo, se observaba claramente la desigualdad social en la organización del espacio y en las características arquitectónicas de las casas habitadas por profesionales, técnicos y obreros. Es decir, el crecimiento urbano estuvo fuertemente condicionado por una mentalidad estamentaria, propia del sector militar al que pertenecían quienes dirigían AHZ. Esta visión dejó su impronta en la ciudad (Ferreiro, Argüello y González, 1992): en principio, se construyeron barrios para profesionales, fueran militares o civiles; luego, a través de la intervención del Estado (Fondo Nacional de Vivienda –FONAVI–), se construyeron barrios para los administrativos; y finalmente se hicieron sectores de viviendas para los obreros.¹⁹

Consecuencias para el empleo de la privatización de Altos Hornos Zapla

La privatización de AHZ implicó una reducción de alrededor de 2 mil puestos de trabajo en el lapso de un año, a lo que debe sumarse la paralización de las minas²⁰ y los empleados que perdieron su trabajo en la empresa los años anteriores. La absorción de mano de obra de la empresa privatizada Aceros Zapla (entre 700 y 800 personas) fue en su mayoría de gente nueva, estimándose solo en un 10% de esa cifra los ex empleados reincorporados –cuya mayor ventaja residía en su conocimiento específico del funcionamiento de determinadas maquinarias–. Entonces, de las 2.800 personas que se fueron de la empresa estatal por medio de retiro voluntario, la nueva empresa reincorporó a menos de cien, una vez alcanzado el total de uso de su capacidad operativa (Marcoleri, Costa, Quinquinto y Golovanevsky, 1994). Finalmente, las cifras aproximadas que dejó en Palpalá la privatización de AHZ son las siguientes:

Año/Período	Concepto	Cantidad de puestos de trabajo
1980	Número de empleados de AHZ (estimados)	8.000
1984-1991	Retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas	1.500
1991	Retiros justo antes de la privatización	2.800
1992	Absorción de mano de obra de Aceros Zapla	800
1996	Cantidad de empleados de Aceros Zapla	1.200
1999	Cantidad de empleados (reventa de Aceros Zapla)	1.000
2010	Cantidad de empleados de Aceros Zapla	680 ¹

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009.

19 Este modelo se repite, por ejemplo, para el caso de YPF en General Mosconi (véase Svampa, 2002).

20 El caso de la Mina 9 de Octubre es paradigmático, ya que el Censo 2001 solo registra dos habitantes en la misma, frente a los 325 del Censo 1991.

La absorción de esta mano de obra resultó sumamente dificultosa en una ciudad de las dimensiones de Palpalá, teniendo en cuenta que los empleos eliminados en el breve período de un año representaban, hacia 1991, aproximadamente una décima parte de su población masculina y algo más de una décima parte de la población económicamente activa. En un contexto sin demasiadas alternativas ocupacionales, esto fue un golpe devastador para la economía local y significó, para muchos, el fin de una inserción laboral estable (Marcoleri, Costa, Quinquinto y Golovanevsky, 1994).

Esta masa de nuevos desempleados tomó distintos rumbos. En una primera etapa –que ubicamos hasta el año 1991–, una parte importante de los profesionales y técnicos que no eran oriundos de Palpalá o bien regresó a su lugar de origen o bien encontró nuevas oportunidades laborales. Se daba el caso de personal que estaba próximo a jubilarse y que inició los trámites para ello. Con el resto de los empleados de AHZ y en las siguientes etapas de la privatización, el proceso fue diferente: hubo un pasaje al cuentapropismo, a la generación de microemprendimientos (con resultados diversos) o a depender de planes sociales brindados por el Estado.

Si, sobre la base de fuentes censales, se comparan los cambios registrados en la categoría ocupacional dentro de la población ocupada del departamento Palpalá, para el período 1991-2001, se observa un desplazamiento desde la categoría de obrero o empleado –que del 74,2% del total de ocupados en 1991 cae al 70,1% en 2001– hacia el cuentapropismo –que del 19,2% de los ocupados en 1991 crece al 23,4% en 2001–. Este desplazamiento se da casi totalmente a expensas de los varones, puesto que la proporción de mujeres ocupadas como obreras o empleadas se mantiene, y la ganancia en la categoría de trabajador cuenta propia parece provenir más bien de una caída en la importancia de las trabajadoras familiares sin remuneración. También es importante observar que dentro de la propia categoría de obrero o empleado se produjeron cambios, con una caída en la proporción de quienes pertenecían al sector público (de 50,8% en 1991 pasa al 41,3% en 2001) y un consecuente incremento en la proporción de obreros que trabajan en el sector privado. Una mirada comparativa a las categorías ocupacionales registradas en los dos últimos censos de población refleja la reducción del sector público y el incremento del cuentapropismo. Consideramos que todos los cambios señalados se vinculan en buena medida con la privatización de AHZ, puesto que, en general, quienes perdieron su empleo en este caso eran varones, obreros del sector público y de edades intermedias.

El gobierno municipal de Palpalá trató de superar esta situación mediante el fomento de la actividad microempresarial, con fuertes aportes financieros de organismos nacionales e internacionales. Se trata de una estrategia de desarrollo local citada como ejemplo de rehabilitación positiva luego de un shock traumático (Fiszbein y Lowden, 1999). El intendente municipal de aquel período, Ing. Rubén Daza, caracterizó esta etapa de la siguiente manera:

Las políticas globales impulsadas por los organismos de crédito internacionales impactaban en una pequeña población de Jujuy transformando todo el paisaje: familias disgregadas, hombres que abandonaban a sus mujeres, técnicos de primer nivel sin posibilidades de aplicar sus conocimientos en la zona, mineros que optaban por el suicidio al no poder llevarle el pan a sus hijos. Gente que estaba acostumbrada a la seguridad de un sueldo y a una especialización laboral debía transformarse rápidamente en emprendedores y organizar sus empresas de forma tal de poder subsistir en un marco de crisis generalizada (Daza, 2001, p. 157).

El mismo ex intendente resumía el uso de diversas estrategias tendientes a impulsar el nacimiento de microempresas, donde se destaca la creación del Instituto Municipal de Desarrollo, en el que participaban sindicatos, la Universidad Nacional de Jujuy, las cámaras empresariales y el propio municipio. El mencionado Instituto fomentó la realización de proyectos asociativos entre ex empleados de AHZ, con el fin de que, al unir sus indemnizaciones, pudieran generar capitales de un monto tal que les permitiera invertir en proyectos de escala, entre los que están una línea de transporte colectivo de media distancia y una estación de servicio.

Entonces, en ese marco de promoción municipal de microemprendimientos como principal estrategia de reconversión social y laboral, facilitando vías para la reinserción de la población desempleada de Palpalá, se dictaron cursos de capacitación en gestión de microempresas, dirigidos específicamente a mujeres de la localidad, como las actividades del Servicio de Orientación Laboral para Mujeres (SOLAM)²¹ implementado en 1996. Además, se desarrollaron programas de créditos y de asistencia técnica para acompañar a los proyectos en sus inicios. También se crearon un polo metalmecánico y un parque industrial y se fomentó el comercio local. En este mismo sentido, entre 1994 y 1998, con financiamiento externo, se desplegó una estrategia que involucró al sistema educativo formal, buscando generar propuestas pedagógicas que tuvieran como eje promover esta actitud emprendedora en los chicos; pero, cuando se terminó el financiamiento externo, el programa fue desapareciendo en la escuela hasta quedar sin efecto (Bergesio y Marcoleri, 2008).

Es interesante recuperar un informe publicado en el año 2001 por el Instituto Washington del Banco Mundial y el Centro de Estudios Comunitarios y Urbanos de la Universidad de Toronto, donde se destaca el rol del gobierno municipal de Palpalá en la generación de la asociación entre el gobierno local, las cooperativas privadas, la escuela y organizaciones comunitarias, buscando “la reubicación de los trabajadores en trabajos productivos, promoviendo mi-

21 El SOLAM fue impulsado en 1995 por el Programa de Igualdad de Oportunidades para la Mujer en el Empleo desde el Consejo Nacional de la Mujer, y el Municipio de Palpalá lo aplicó desde el Instituto de Desarrollo Municipal. Sus registros se perdieron en un incendio de oficinas del municipio en enero de 2001.

croempresas, y desarrollando los métodos mediante los cuales la sociedad civil pudo participar en el proceso de toma de decisiones sobre asuntos públicos” (Granada, 2001, p. 301). Se afirma allí que el gobierno municipal canalizó los recursos de las indemnizaciones, que sumaban una cifra cercana al millón de dólares, formando un fondo común para la microempresa y que “los acuerdos con los trabajadores para contribuir con los pagos se facilitó por la falta de otras oportunidades de inversión, aunado a la confianza mutua y amistad entre los empleados” (Ídem, p. 302).

A partir de la autoidentificación de ciertas dificultades por parte del municipio de Palpalá (como el no contar con los recursos financieros y técnicos necesarios para poder individualizar los ejes productivos más adecuados para su desarrollo) y de la convicción de que “los procesos de desarrollo se dan a nivel de las microrregiones que pueden ofrecer en conjunto una cantidad de productos que justifiquen la venta masiva” (Daza, 2001, p. 161), al asumir el Ing. Rubén Daza la vicegobernación de Jujuy –y con ello la presidencia del Consejo Provincial de la Microempresa– continuó apoyando al sector.

Más allá de estas propuestas, que partieron desde el municipio, nos interesa evaluar cuál fue el resultado de esta estrategia, ahora que ha transcurrido un lapso considerable de tiempo (más de quince años) desde la privatización y traspaso de AHZ y desde la aplicación de las políticas activas por parte del gobierno local. Al respecto, el ya citado Informe de 2001 del Banco Mundial y de la Universidad de Toronto muestra una visión ampliamente positiva sobre la política implementada tras la privatización, considerando que la “asociación entre el gobierno municipal, las cooperativas privadas, la escuela local, y varios grupos comunitarios le ha permitido a Palpalá evitar las drásticas repercusiones económicas y sociales que con frecuencia resultan de la privatización de gran escala” (Granada, 2001, p. 301). Y concluye: “Palpalá muestra cómo una propuesta de asociación para la reestructuración económica puede superar obstáculos significativos para promover el crecimiento y reducir la pobreza” (Ídem, p. 303).

Sin embargo, encontramos otras aproximaciones, inclusive del propio gobierno municipal, que contradicen esa mirada tan positiva del Banco Mundial. En el Plan Estratégico para el Desarrollo del Departamento Palpalá (Municipalidad de Palpalá, 2001) se señala que habían cobrado importancia sectores, como la construcción y los servicios, que antes aparecían en un segundo plano, debido a la especialización productiva local orientada a la industria y la explotación forestal, todas actividades vinculadas a AHZ. Cuando AHZ pasó de ser la fundamental generadora de empleo a ocupar solo el 10% del trabajo masculino del Departamento, muchos trabajadores perdieron su fuente principal de ingresos y debieron readaptarse en un mercado laboral en el que su presencia como obreros siderúrgicos ya no era requerida. Aun cuando AHZ pagó indemnizaciones, invertirlas adecuadamente no era una tarea fácil. Debido a la costumbre de ser empleado de la fábrica, convertir la indemnización en una inversión productiva capaz de generar autoempleo significaba “un giro copernicano para

la mayoría de los trabajadores siderúrgicos” (Ídem). Y, si bien se brindaron cursos de capacitación, dada la magnitud del cambio, estos no resultaron suficientes ni en contenidos ni en duración (Bergesio y Marcoleri, 2008).

Esta visión es confirmada en las entrevistas realizadas a funcionarios de la Municipalidad de Palpalá en octubre de 2006, donde afirmaban que la gente “no estaba preparada para manejar un microemprendimiento, y un curso de uno o dos meses no era suficiente”; no era fácil para individuos “acostumbrados a recibir y dar órdenes [también debido a que AHZ dependía de Fabricaciones Militares, lo cual le daba una fuerte impronta de prácticas propias de las fuerzas militares], trabajar un turno por día, disponer del fin de semana para el esparcimiento; no es fácil cambiar estas costumbres y adaptarse a la sobrecarga de trabajo que implica ser empresario”.

Como consecuencia de ello, con el dinero proveniente de las indemnizaciones Palpalá se saturó de despensas, kioscos, panaderías o similares; lo que finalmente llevó a que muchos de esos pequeños comercios se cerraran. En cuanto a los emprendimientos surgidos gracias a las líneas de financiamiento que se implementaron a tal fin, su tasa de supervivencia parece haber estado en torno del 20% o del 10%, según funcionarios de la Municipalidad de Palpalá del período.²²

Las dos empresas más importantes que sobrevivieron fueron las de mayor escala, antes mencionadas: la línea de colectivos y la estación de servicios. Lo exitoso en estos dos casos parece estar más asociado a lo cooperativo, aunque pudo haberlos fortalecido el hecho excepcional de que se tratara de ex-empleados que se conocían de la empresa.

Sintetizando, la privatización de AHZ produjo cambios muy profundos en la situación económico-social, de los cuales el más obvio fue el aumento del desempleo y del subempleo, que trajo como consecuencia el que la comunidad (a través de su organización civil) y las familias (a través del cuentapropismo y de la generación de microempresas) –siempre con una fuerte presencia del Estado (a través de créditos, capacitación y otros)– debieran hacerse cargo de responsabilidades que antes eran cubiertas por la fábrica. Esta situación de creciente conflic-

22 Estos valores pueden parecer muy bajos, pero, en realidad, se asemejan a lo que sería la probabilidad de supervivencia usual en las microempresas. Es que, en el caso de América Latina, este tipo de emprendimientos se caracteriza por su precariedad, y en la mayoría de los casos responden a una estrategia de supervivencia familiar más que de acumulación de capital. Algunos afirman que se puede estimar que en América Latina entre 30% y 40% de microempresas se convierten en un medio de acumulación (Carpintero, 1998), mientras que otros aseguran que este porcentaje es sumamente exagerado y calculan, como mucho, que las microempresas de acumulación no irían más allá del 10% del total (Trujado, 2005). Según Cacciamani (2004), apenas el 20% de los microemprendimientos alcanza el primer año de vida y sólo el 10% logra sobrepasar los dos años. Bellingi y Sergio (2005) afirman que las menores tasas de supervivencia corresponden a microempresarios individuales, enfatizando la importancia crucial de la solidaridad y la cooperación. Un ejemplo a favor de este argumento es el éxito, en el caso de ex zapleros, de los ya mencionados emprendimientos de la línea de transporte colectivo y la estación de servicios.

tividad social y económica se manifestó también en un incremento importante de los casos de abandono del hogar por parte de los progenitores varones: ante la angustia económica, la presión del entorno y la pérdida de influencia social que suponían sus nuevas circunstancias, optaban por emigrar en busca de mejores posibilidades de empleo, lo que, en muchos casos, dio lugar a un cambio de residencia del varón mientras el grupo familiar permanecía en su lugar de origen a cargo de las mujeres. Esto, a la vez, llevó a la necesidad de reorientar los modos de subsistencia de los grupos familiares y, por ende, a cambiar las pautas socio-culturales en su organización: las mujeres salieron a “buscar trabajo” o a realizar actividades para el sustento de la familia (Ferruelo Magán y otros, 1998).

En cualquier caso, el gran cambio que significó la privatización de AHZ involucró a mucha gente entre ex empleados y sus familias y sectores de la población alcanzadas por el efecto multiplicador sobre la economía palpaleña. Y el hecho de haberse producido en un período relativamente breve magnificó sus consecuencias.

Y debe destacarse que Palpalá estuvo lejos de ser un caso aislado. Procesos similares tuvieron lugar en otras partes de la Provincia de Jujuy y del país, por lo que, con la salvedad de sus características particulares, este caso se puede traspolar, al menos en sus rasgos más generales, a otras regiones del país en las que una gran cantidad de población atravesó dificultades similares o parecidas a las que acabamos de describir.

COMENTARIOS FINALES: CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS ENTRE LOS CASOS DE FA Y AHZ EN JUJUY

En el proceso de privatizaciones de empresas del Estado que se llevó a cabo en la Argentina en la década de 1990 no hubo lugar para el debate y el consenso, ni con los trabajadores de las empresas enajenadas ni con las comunidades de las zonas donde estaban radicadas. Desde el gobierno solamente se tuvo en cuenta el objetivo de maximización de beneficios por parte de los compradores, relegando cualquier otra consideración social y territorial. De esa manera, las empresas se vendieron a precios subvaluados, que garantizaban ganancias para los compradores, generación de ingresos para el Tesoro Nacional y cancelación de deuda. Pero quedaron libradas a su suerte las comunidades vinculadas de manera simbiótica a las empresas privatizadas, sin que se planificara en modo alguno cómo sería la continuidad del modelo laboral y social integrador anteriormente vigente (Rofman, 1999). Además, las empresas adjudicatarias, como es el caso de Aceros Zapla, remitieron las ganancias extraordinarias obtenidas con la compra fuera de la región –y lo siguen haciendo con sus excedentes–, sin contribuir al circuito productivo local. Además, como en el caso del desmantelamiento de FA en Jujuy, quedaron una estela de pueblos aislados, numerosos trabajadores sin puesto de trabajo estable y muchos pequeños productores sin ese medio de transporte que, aunque no muy eficaz, era económico y de amplia cobertura geográfica. También fueron afectados quienes

se la “rebuscaban” en los andenes y los pequeños pueblos que encontraban en el paso del tren, además de una forma esencial de transportarse, un espacio de esparcimiento y vinculación con otras regiones del país.

Los dos casos aquí considerados no solamente implicaron un fuerte impacto negativo en el mercado de trabajo en el momento del desmantelamiento/privatización sino que, por las características de los empleos anteriores, para grandes porcentajes de población significaron no poder volver a conseguir, hasta el presente, un empleo de características similares en lo relativo a estabilidad y condiciones laborales.

En muchos aspectos, los trabajadores de FA y de AHZ contaban con niveles de protección social diferenciales con respecto a otros gremios o empresas. Por ello, los trabajadores ferroviarios, por ejemplo, estaban convencidos de formar parte de una elite, lo que a su vez generaba una actitud de superioridad hacia otros trabajadores (Horowitz, 1985). Por la importancia de su labor (tenían el control de un medio fundamental de movilidad), creían que eran ellos quienes debían conducir a la CGT.²³ Una muestra de esa convicción de superioridad se puede encontrar en el testimonio de José Domenech, por entonces presidente de la Unión Ferroviaria y Secretario General de la CGT quien, en uno de los congresos de la central general de los trabajadores, cuando un delegado de los “medialuneros” (obrerros panaderos) “le exigió declarar una huelga general, le contestó, según el testimonio de uno de los asistentes: ‘Mire compañero, nosotros somos ferroviarios y si hacemos una huelga paralizamos el país, pero si no hay medialunas, la gente come torta o pan, pero con los ferroviarios es diferente’” (Horowitz, 1985, p. 425).

En el caso de AHZ, las condiciones de trabajo de que gozaban los empleados parecen vincularse más con el carácter estratégico de la actividad siderúrgica para el Estado. Ejemplo de ellos son las expresiones del General M. Savio, figura emblemática de la siderurgia nacional, quien sostenía que la “industria del acero es la primera de las industrias y constituye el puntal de nuestra industrialización. Sin ella seremos vasallos” (Corbière, 1980, p. 39). En Palpalá se siguen citando las palabras finales del discurso del General M. Savio cuando se produjo, en 1945, la primera colada de arrabio argentino en AHZ: “En Jujuy, en un pueblito lejano, un chorro brillante de hierro nos ilumina el camino ancho de la Argentina ¡Que su luz no se apague nunca! ¡Sigamos su luz! ¡Viva la Patria!” (Savio, 1973, p. 365).

Desde sus inicios, AHZ se vinculó a cuestiones de soberanía y defensa de la Nación, motivo por el cual la empresa dependió de Fabricaciones Militares. Por ello, también, el sistema de protección social del que gozaban sus trabaja-

23 Esto se asemeja, en el momento actual, al rol del sindicato de camioneros, que controla el medio fundamental de movilidad, dirige la CGT y permanentemente presiona para captar nuevos afiliados de actividades conexas.

dores parece más un subproducto de políticas que sustentaban un determinado modelo de país, que un resultado directo de medidas que solo buscaran el bienestar de los trabajadores. En ese marco de estrategias de industrialización y de políticas nacionalistas, intervencionistas y distributivas, nacieron empresas nacionales que, al igual que los casos de AHZ y FA, tenían altos niveles de protección para sus trabajadores (entre otras, podemos citar a YPF y ENTEL).

Lo cierto es que los empleados y obreros de FA y AHZ –como los de YPF y ENTEL– tuvieron condiciones de trabajo más favorables que otros y que en sus localidades esas ocupaciones tenían prestigio y se vinculaban con la estabilidad laboral y la seguridad social –frente a los trabajadores cuentapropistas, siempre sometidos a la inestabilidad financiera, la desprotección social y el escaso (o nulo) acceso al crédito. Ello permite explicar, al menos en parte, la magnitud del conflicto social que se desencadenó cuando, en la década de 1990, esos trabajadores de FA y AHZ se vieron compelidos a pasar de esa condición de trabajadores protegidos a microempresarios.

Ahora bien, si se comparan ambas empresas, lo primero que se destaca –y que tal vez constituya el principal contraste– es que en FA el rol de los sindicatos fue protagónico, mientras que en AHZ las concesiones venían más bien asociadas a la propia empresa, con sindicatos sin mucho poder de negociación. Es este un aspecto cuya indagación debería ampliarse en futuros análisis.

Por otro lado, encontramos similitudes en el hecho de que ambas empresas fueron constructoras de pueblos y en que también se caracterizaron porque los puestos de trabajo pasaban de padres a hijos. En cuanto al primer aspecto, tanto FA como AHZ colaboraron en la “construcción de pueblos”: en el caso de FA, la traza del ferrocarril iba generando poblados en torno a la estación de trenes; y en el caso de AHZ, si bien el pueblo de Palpalá ya existía, su desarrollo estuvo supeditado por décadas a la existencia de la fábrica. Además, era política de ambas empresas dar prioridad a los hijos de sus empleados a la hora de incorporar nuevos trabajadores. Esto generaba beneficios a ambas partes: la empresa se garantizaba incorporar mano de obra que, por su origen familiar, ya tenía internalizadas muchas de las normas y valores propias del oficio; y los empleados tenían asegurado el trabajo y el futuro bienestar de sus hijos, lo que los vinculaba de manera más fuerte a la empresa.

Otra de las diferencias que observamos se refiere a la protección social conseguida por los trabajadores así como al uso del tiempo de ocio en vinculación con sus compañeros de trabajo –con quienes compartían buena parte de su tiempo libre–: en el caso de FA, los sindicatos eran los actores clave en la promoción social de los trabajadores, mientras que en AHZ la empresa era la principal proveedora de estas coberturas. Como vimos, la UF y LF organizaban cursos y excursiones, construyeron colonias vacacionales y fundaron clubes, mientras que AHZ daba a sus empleados lugares y actividades para el esparcimiento, entre ellas, de manera emblemática, el equipo de fútbol.

En general, dadas las características de ambas organizaciones, se observa en AHZ un obrero más disciplinado, acatando las órdenes de una empresa que funcionaba en términos de jerarquías cuasi militares (recordemos la denominada “moral siderúrgica”, el discurso higienista de las primeras décadas de la empresa siderúrgica). En cambio, en FA el obrero parece mucho más fortalecido, representado por un sindicalismo muy activo con orígenes en las sociedades de Ayuda Mutua. En definitiva, ambos tipos de trabajadores eran muy dependientes, unos de la empresa, otros del sindicato.

En el terreno de las hipótesis, postulamos que estas historias de dependencia juegan en contra cuando estos obreros quedan desempleados: realmente, no saben muy bien cómo hacer para pasar de toda una vida de trabajo dependiente a microempresarios, como se pretendía de ellos. Esta situación no es privativa de quienes pertenecían a empresas estatales privatizadas; también se dio en todo tipo de obreros o empleados de larga data que debieron enfrentar la flexibilización laboral de la década de 1990 y los efectos multiplicadores de la pérdida de empleo debido a la reestructuración del Estado. Pero, a diferencia de los casos que nos ocupan (AHZ y FA), estos trabajadores no provenían, en general, de empresas o sectores con tan intenso sentido de pertenencia que involucrara de una manera tan notoria construcciones identitarias con fuerte anclaje territorial (AHZ) o donde existiera una comunidad ocupacional firmemente arraigada (FA).

Por eso, si bien podría pensarse que los obreros ferroviarios deberían haber estado en mejores condiciones de enfrentar esta situación por su historia de luchas y por las asociaciones que debían respaldarlos, finalmente no fue así. En el caso de FA, los trabajadores quedaron “librados a su suerte” y cada persona tuvo que conformar grupos o buscar nuevas alternativas laborales “por su propia cuenta”, cuando antes dependía en gran parte de su organización sindical que le daba amparo (tanto en el tiempo de trabajo como en el de ocio). En el caso de AHZ, se fomentó la generación de microempresas (con los fondos de los retiros voluntarios), con fuerte participación del municipio y con diferentes modalidades de intervención –capacitación, financiamiento y/o asesoría–. En tal sentido, Palpalá, en especial durante la década de 1990, fue, a nivel nacional, un centro importante de apoyo de la actividad microempresarial con fuertes aportes financieros de organismos nacionales (como los Ministerios de Desarrollo Social y de Trabajo y Seguridad Social) que administraban programas con financiamiento internacional (del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, entre otros).

Es decir, en el caso de los ex empleados de AHZ, al tratarse de un problema local y focalizado geográficamente, el municipio trató de encauzar la reconversión, aunque los resultados fueron de reducido alcance. Los ferroviarios, al desaparecer el sindicato y estar dispersos, no recibieron ayuda. Queda la triste imagen del ex Jefe de Estación de San Salvador de Jujuy y de los pocos empleados que se siguen juntando, aún hoy, en los viejos talleres en desuso, invocando la “propiedad participada”, huérfanos de alguien que les busque una solución, pero

siempre respetando la estructura jerárquica que les daba la empresa. Palpalá ya no es la “ciudad madre de industrias”, como se llamaba en la época de AHZ, sino que es promocionada por la actual administración municipal como “turística y deportiva”. Los ferrocarriles ya no circulan por gran parte del territorio provincial; pero, a más de quince años de su cierre, se multiplican las voces que reclaman su retorno y pregonan –no discutiremos aquí si con acierto o no– su rol estratégico para el desarrollo económico de la región. Ponderar lo que tuvimos y lo que tenemos es pensar el Estado y sus roles indelegables, entre los cuales, sin lugar a dudas, debería ser prioritario promover que los ciudadanos puedan acceder a empleos y seguridad.

El quiebre de las historias laborales que se describieron se generó con la aplicación de las políticas neoliberales de la década de 1990 en la Argentina. Hoy, a fines del año 2010, muchos de esos trabajadores siguen sin poder reencauzar sus trayectorias ocupacionales. Es decir, si bien las consecuencias a las cuales nos referimos se vinculan con el modelo económico implementado dos décadas atrás, sus efectos no han podido ser superados en su totalidad. La inestabilidad laboral de quienes fueran otrora miembros de un colectivo asalariado protegido e integrado es un fenómeno omnipresente en la actualidad y, al parecer, no se han implementado acciones concretas que reviertan ese proceso. Como lo plantean Azpiazu y Schorr (2010) en términos de la industria –pero que consideramos puede tomarse en un sentido más amplio–, en el período posconvertibilidad no se ha logrado “revertir muchos de los legados de largos años de desatención o despreocupación” (ob. cit., p. 17). Tomando otra frase de los mencionados autores, consideramos que “lo que *no se ha hecho*” es dar una respuesta a nivel de quienes han perdido, junto con sus trabajos asalariados estables y permanentes, su identidad laboral, su sentido de pertenencia, en suma, su afiliación en un determinado entorno socioeconómico.

Estos cambios que hemos reseñado parecían impensables tan solo cuatro décadas atrás. Las privatizaciones, la flexibilización laboral que caracterizó a la administración menemista como política de empleo, la desregulación del mercado hubieran “entrado en el terreno de la ficción apocalíptica”²⁴ en tiempos tan cercanos como los del Cordobazo. Hoy sabemos que podemos trasponer las puertas del que antes creíamos el apocalipsis, y seguir viviendo. En qué condiciones, esa es otra cuestión.

A eso apuntamos en este artículo: a tratar de comprender cómo este fenómeno de la pérdida del empleo, que se dio en diferentes formas, lugares y contextos, atravesando geografías y sectores económicos y sociales de la Argentina, tomó su forma concreta en dos empresas que fueron, y aún siguen siendo, paradigmáticas para Jujuy y para la nación toda: AHZ y FA. Nos propusimos reflexionar acerca de cómo estas historias tan particulares y a la vez

24 Expresión recuperada de la nota de Abel Gilbert “Crisis del movimiento obrero (últimas noticias). Ballenas en picada”, publicada en la revista *Página 30*, año 4, n° 45, abril de 1994, pp. 45 a 49.

tan generales se entrelazan y se diferencian en un territorio común. Podemos encontrar similitudes en otros estudios que posibilitan evaluar el impacto de las privatizaciones en el empleo (Azpiazu, 1995 y 2002), recuperar las historias de quienes cayeron cuesta abajo (Minujin, 1992), analizar los porcentajes de quienes se quedaron sin trabajo (Beccaria y López, 1996), adentrarnos en los hogares de aquellos que se convirtieron en nuevos pobres (Minujin y Kessler, 1995) y recordar las “identidades astilladas” de los obreros metalúrgicos que describiera y tipificara Svampa (2000). Podemos vivenciar el estallido del mundo ypefiano en el modelo neuquino de Cutral Co y el salteño de Mosconi (Svampa y Pereyra, 2003), encontrar ex ypefianos buscando organizarse en Caleta Olivia en la Provincia de Santa Cruz (Cicciari, 2010) y recorrer las trayectorias masculinas precarizadas de los desplazados de YPF de La Plata en la Provincia de Buenos Aires (Muñiz Terra, 2010).²⁵ Lo que entendemos que este trabajo aporta de manera diferencial es una mirada diacrónica y sincrónica a la vez, comparando dos casos emblemáticos entre sí y consigo mismos en el tiempo. Y esta mirada nos permite adentrarnos en el salto al abismo que significó para zapleros y ferroviarios dejar de pertenecer a un colectivo de trabajo, con una historia profundamente arraigada (de más de un siglo en el caso de los ferroviarios, más breve –pero no por ello menos significativa en términos de su aporte al modelo nacional– en el caso de los zapleros) que limitaba su capacidad de adaptación a las nuevas condiciones, pero con una realidad concreta que es su necesidad de proveer a la subsistencia cotidiana. Quisimos entonces resaltar los cambios “longitudinales”, en una comparación “transversal”, en dos momentos del tiempo, en dos territorios concretos que se solapan (la Provincia de Jujuy y la ciudad de Palpalá), en un momento de súbitas transformaciones, que llevan de un entorno donde todo apuntaba a generar en el trabajador un modelo de asalariado estable, protegido, con proyección intergeneracional de tal protección, hacia otro de flexibilidad, inestabilidad, inseguridad, autogestión, autocontrol. Los trabajadores pierden su anclaje (sobrevuela la desafiliación), la historia de sus vidas se quiebra y se fragmenta –como nos muestra el fabulosamente concebido Enrico, de Sennet (2000)–, ante una mirada en algunos casos forzada por la proximidad y gravedad de las circunstancias (la municipalidad de Palpalá), en otros casos indiferente (el Estado para con los ex ferroviarios). Lo que resulta innegable es que, transcurridas casi dos décadas de la privatización de AHZ en Palpalá y del desmantelamiento del ferrocarril en Jujuy, sus consecuencias perduran en el presente, y aunque no se puedan mensurar en términos económicos, no por ello dejan de afectar las historias laborales y familiares y la vida cotidiana de numerosos hogares.

25 Citamos solo algunos ejemplos, sin agotar las posibilidades analizadas en las múltiples investigaciones que existen sobre la temática.

BIBLIOGRAFÍA

AZPIAZU, Daniel (1995), “La industria argentina ante la privatización, la desregulación y la apertura asimétrica de la Economía. La creciente polarización del poder económico”, en Daniel AZPIAZU y Hugo NOCHTEFF (1995), *El desarrollo ausente. Restricciones al desarrollo, neoconservadurismo y elite económica en la Argentina. Ensayos de Economía Política*, Buenos Aires, FLACSO/Editorial Norma.

----- (2002), *Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*, Buenos Aires, Fundación OSDE/CIEPP.

AZPIAZU, Daniel y Martín SCHORR (2010), *Hecho en Argentina. Industria y economía, 1976-2007*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.

BASUALDO, Eduardo, Daniel AZPIAZU y otros (2002), *El proceso de privatización en Argentina. La renegociación con las empresas privatizadas*, Buenos Aires, Página 12/Universidad Nacional de Quilmes Ediciones.

BECCARIA, Luis y Néstor LÓPEZ (1996), *Sin trabajo. Las características del desempleo y sus efectos en la sociedad argentina*, Buenos Aires, UNICEF/LOSADA.

BELLINGI, Guillermo y Alejandro SERGIO (2005), “Gestión del desarrollo productivo. Desafíos para la promoción de microemprendimientos productivos”, en: www.gestionpublica.sg.gba.gov.ar/html/ponencias_tucuman/gestion_del_desarrollo_Bellingi_Sergio.doc

BENEDETTI, Alejandro (2002), “Los efectos de la inclusión. Transformaciones territoriales y reorganización de la red de lugares poblados en las tierras altas de Jujuy durante el siglo XX”, en *XIII World Congress of the International Economic History Association*, Buenos Aires, Asociación Internacional de Historia Económica.

BERGESIO, Liliana y Laura GOLOVANEVSKY (2009), “Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy-Argentina)”, en *Actas del 9º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo “El trabajo como cuestión central”*, Buenos Aires, ASET/UBA.

BERGESIO, Liliana, Laura GOLOVANEVSKY y María Elena MARCOLERI (2009), “Privatizaciones y mercado de trabajo: la venta de empresas públicas en Jujuy y sus consecuencias sobre el empleo”, en Marcelo LAGOS (dir.), *Jujuy bajo el signo neoliberal. Política, economía y cultura en la década de los noventa*, San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional/EdiUNJu.

BERGESIO, Liliana y María Elena MARCOLERI (2008), “De siderúrgica a turística. Breve historia ocupacional de la ciudad de Palpalá (Jujuy-Argentina)”, en *Revista de Estudios Regionales y Mercado Laboral*, n° 4. Buenos Aires, SIMEL.

BOTO, María Salomé (2007), “Entre la protección, la disciplina y la producción: el discurso nacionalista, las políticas sociales y la construcción del

ambiente de trabajo en la fábrica Altos Hornos Zapla en los orígenes de la siderurgia argentina”, en *Actas Pre-Congreso ASET* (preparatorio del 8vo. Congreso Nacional ASET), San Salvador de Jujuy, FCE-UNJu.

CACCIAMANI, Miguel (2004), “Microemprendimientos productivos”, en: http://www.inta.gov.ar/balcarce/noticias/inta_expone/AuditorioGuillermoCovas/MicroemprendProd.pdf

CARPINTERO, Samuel (1998), *Los programas de apoyo a la microempresa en América Latina*, Bilbao, Ediciones Deusto.

CENA, Juan Carlos (2006), “Ferrocarriles: su importancia geoeconómica”, en *Actas del Octavo Encuentro Internacional Humboldt*, Colón, CEH.

----- (2009), *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*, Buenos Aires, La Nave de los Locos.

CICCIARI, María Rosa (2010), “Prácticas sociales organizativas y desarrollo local en una comunidad petrolera. Estudio de Caso: los Ex Agentes de YPF en Caleta Olivia, Provincia de Santa Cruz”, en *Actas Jornadas Nacionales sobre Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*, La Plata, Red SIMEL/CIMECS/IDIHCS.

CORBIÉRE, Emilio (1980), “Manuel N. Savio, pionero de la industrialización argentina”, en *Todo es historia*, año XII, n° 158, Buenos Aires.

DAZA, Rubén (2001), “Los gobiernos provinciales: entre la globalización y el desarrollo local”, en David BURIN y Ana Inés HERAS (comp.), *Desarrollo Local. Una respuesta a escala humana a la globalización*, Buenos Aires, Ediciones CICCUS-La Crujía.

DIRECCIÓN FABRICACIONES MILITARES (1970), “Bodas de Plata de la Primera Colada de Arrabio Argentino”, en *Revista de la Dirección de Fabricaciones Militares*, Buenos Aires, DFM.

DUARTE, Marisa (2001), “Los efectos de las privatizaciones sobre la ocupación en las empresas de servicios públicos”, en *Realidad Económica*, n° 182, Buenos Aires, IADE.

ENNIS, Huberto y Santiago PINTO (2002), “Argentina’s Privatization: Effects on Income Distribution”, en John NELLIS y Nancy BIRDSALL (eds.), *Reality Check: The Distributional Impact of Privatization in Developing Countries*, Washington DC, Center for Global Development, The Brookings Institution.

FELDER, Ruth (2007), “¿Por qué te quedás en la vía muerta?: las políticas ferroviarias de los ‘90 y el debate acerca del futuro de los ferrocarriles”, en Victoria BASUALDO y Karina FORCINITO (coords.), *Transformaciones recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas*, Buenos Aires, Prometeo Libros.

FERREIRO, Juan, Susana ARGÜELLO y Daniel GONZÁLEZ (1992), “Y al principio fue la fábrica. Una aproximación a la problemática de la identidad socio-cultural en Palpalá”, en *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, n° 4, San Salvador de Jujuy, FHYCS-UNJu.

FERRUELO MAGÁN, Yolanda y otros (1998), *Diagnóstico Integral del Departamento de Palpalá*, (mimeo).

FISZBEIN, Ariel y Pamela LOWDEN (1999), *Working together for a change. Government, Civic and Business Partnerships for Poverty Reduction in Latin America and the Caribbean*, Washington DC, The World Bank.

FUENTES, Gimena y Enrique OLIVA (2007), “¿Los ferrocarriles argentinos en vía muerta?”, en: <http://nacionalypopular.com/index.php> (fecha de consulta: febrero de 2008).

GELDSTEIN, ROSA (1997), “Gender Bias and Family Distress: The privatization experience in Argentina”, en *Journal of International Affairs*, Nueva York, The Trustees of Columbia University in the City of New York.

GRANADA, Camilo (2001), “Reducción de la pobreza en las áreas urbanas: empleo y generación de ingresos a través de asociaciones”, en Milla FREIRE y Richard STREN (eds.), *Los retos del gobierno urbano*, Washington DC, The World Bank Institute-The Centre for Urban and Community Studies University of Toronto- Banco Mundial- Alfaomega.

HOROWITZ, Joel (1985), “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”, en *Desarrollo Económico*, n° 99, vol. 25, Buenos Aires, IDES.

KIKERI, Sunita (1998), “Privatization and Labor”, en *Technical Paper*, n° 396, Washington, Banco Mundial.

LLANOS, Mariana (1998), “El presidente, el Congreso y la política de privatizaciones en la Argentina (1989-1997)”, en *Desarrollo Económico*, n° 151, vol. 38, Buenos Aires, IDES.

LÓPEZ, Mario Justo (1994), *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886*, Buenos Aires, Lumiere.

----- (2000), *Ferrocarriles: Deuda y Crisis. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

MARCOLERI de OLGUÍN, María Elena, Heriberto COSTA, Amadeo QUINQUINTO y Laura GOLOVANEVSKY (1994), *Informe de Coyuntura Laboral. Jujuy. Las empresas privatizadas y el empleo*, año 1, n° 5, Buenos Aires, MTSS.

MARCOLERI de OLGUÍN, María Elena, Liliana BERGESIO y Laura GOLOVANEVSKY (2004), “Palpalá: historia y diagnóstico de una ciudad que fue siderúrgica”, en: <http://www.naya.org.ar/congreso2004/ponencias>

MINUJIN, Alberto (comp.) (1992), *Cuesta abajo. Los nuevos pobres: efectos de la crisis en la sociedad argentina*, Buenos Aire, UNICEF/Losada.

MINUJIN, Alberto y Gabriel KESSLER (1995), “La nueva pobreza en la Argentina”, Buenos Aires, Editorial Planeta.

MÜLLER, Alberto (2004), "Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar", en *Desarrollo Económico*, n° 173, vol. 44, Buenos Aires, IDES.

MUÑIZ TERRA, Leticia (2010), "Trayectorias masculinas precarizadas: análisis del itinerario laboral de los trabajadores desplazados de la refinería YPF La Plata", en *Actas Jornadas Nacionales sobre Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*, La Plata, Red SIMEL/CIMECS/IdIHCS.

MUNICIPALIDAD DE PALPALÁ (2001), *Plan Estratégico para el Desarrollo Local del Departamento de Palpalá (Jujuy)*. Documento de Diagnóstico Integral, Palpalá (manuscrito).

ORLANSKY, Dora (1997), "El Estado en transición 1989-1995: el nuevo Estado empleador", en D. CANTÓN y R. JORRAT (comps.), *La investigación social hoy. A cuarenta años de la recreación del Instituto de Sociología*, Buenos Aires, UBA, Oficina de Publicaciones del CBC.

RAMAMURTI, Ravi (1997), "Testing the Limits of Privatization: Argentine Railroads", en *World Development*; vol. 25, n° 12, Montreal, World Development.

REBORATTI, Carlos, J. C. GARCÍA CORDÓN, Mariette ALBECK, Hortensia CASTRO y Mariana ARZENO (2003), "Una visión general de la Quebrada", en Carlos REBORATTI (coord.), *La Quebrada*, Buenos Aires, La Colmena.

REDONDO, Nélica y otros (1997), "La reinserción laboral de los empleados desplazados del Estado: El caso de la Destilería La Plata de YPF", en *Estado y sociedad*, Documento n° 38, Buenos Aires, Dirección Nacional de Estudios y Documentación, Dirección de Estudios e Investigación, INAP.

ROCCATAGLIATA, Juan A. (1998), *Ferrocarriles ante el siglo XXI*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

ROFMAN, Alejandro (1999), *Las economías regionales a fines del siglo XX. Los circuitos del petróleo, del carbón y del azúcar*, Buenos Aires, Editorial Ariel.

RUTLEDGE, Ian (1987), *Cambio Agrario e Integración. El Desarrollo del Capitalismo en Jujuy: 1550-1960*, Tucumán, Proyecto ECIRA/CICSO.

SAVIO, Manuel (1973), *Obras completas*, Buenos Aires, SOMISA.

SCHVARZER, Jorge (1999), *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*, Buenos Aires, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Documento de Trabajo N° 2.

SENNET, Richard (2000), *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona, Anagrama.

SICA, Gabriela, María Teresa BOVI y Lucía MALLAGRAY (2006), "La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad", en Ana TERUEL y

Marcelo LAGOS (dirs.), *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*, San Salvador de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional/ FHyCS-EdiUNJu.

SILI, Marcelo (1995), "Las políticas macroeconómicas de ajuste estructural y su impacto territorial en la Argentina de los 90", en *Yearbook, Conference of Latin Americanist Geographers*, vol. 21, Austin, Texas, Estados Unidos, Syracuse University.

SVAMPA, Maristella (2000), "Identidades astilladas. De la patria metalúrgica al heavy metal", en Maristella SVAMPA (ed.), *Desde abajo. Las transformaciones de las identidades sociales*. Buenos Aires, Biblos-UNGS.

----- (2002), *Organizaciones de trabajadores desocupados. Un estudio de caso: el modelo Mosconi*, Buenos Aires, CEDES.

SVAMPA, Maristella y Sebastián PEREYRA (2003), *Entre la ruta y el barrio. La experiencia de las organizaciones piqueteras*, Buenos Aires, Biblos.

TRUJADO, Gerardo (2005), "La microempresa en el contexto de la globalización: una propuesta alternativa", ponencia presentada en el Seminario "La Globalización como oportunidad de Desarrollo de las Microempresas. Mejorando las capacidades del Empresario", México DF, Universidad Anáhuac del Sur. Disponible en: http://www.redsolidarios.org/word/ponencia_univ_anahuac.doc

RESUMEN

El presente trabajo propone un recorrido analítico y comparativo conducente a identificar e interpretar cómo las transformaciones de Ferrocarriles Argentinos (FA) y Altos Hornos Zapla (AHZ) a principios de la década de 1990 afectaron las condiciones de trabajo de sus hasta entonces empleados, tanto en el aspecto material como en el simbólico/identitario. Para ello, en un primer momento, se reconstruye, brevemente, la historia de ambas empresas haciendo foco en el empleo y las condiciones laborales antes y durante los procesos de privatización o desmantelamiento, según el caso. Luego se analizan las condiciones laborales de los ahora ex empleados y se intenta identificar sus nuevas inserciones ocupacionales y las características de las mismas.

En las conclusiones se recuperan las similitudes y divergencias entre ambos casos. Se observa que en su situación actual parece jugar de manera diferenciada el rol del sindicato (en el caso de FA) y el de la empresa (en AHZ), dando lugar a distinta capacidad de respuesta ante la desaparición de la fuente de trabajo. Entre las conclusiones también se destaca el hecho de que, en su mayoría, los ex empleados de FA y de AHZ en Jujuy no han logrado reinserirse laboralmente en una situación similar a la que tenían en dichas empresas, generando no solo consecuencias en el plano material (para la subsistencia de ellos y sus familias) sino también en la construcción y valorización de sus identidades sociolaborales.

ABSTRACT

This article proposes an analytical and comparative route aimed at identifying and interpreting how changes in Argentine Railways and in Altos Hornos Zapla at the beginning of the nineties affected working conditions of their former employees, in material as well as symbolic/identity aspects. First, the history of both enterprises is recovered, focusing in employment and labour conditions before and during the privatization and dismantling processes, as it is the case. Then, present labour conditions of former employees are analysed, trying to identify their new jobs and their characteristics. To conclude, differences and similarities between both cases are discussed. In their present situation, labour unions (in the case of railways) and the enterprise itself (in the case of Altos Hornos Zapla) have played different roles, giving birth to distinctive abilities to react and face the disappearance of this population's work source. Among the conclusions we point to the fact that the majority of railway and Altos Hornos Zapla former employees have not been able to obtain a job with similar advantages as the one they have lost, generating consequences not only in material aspects (for their and theirs family subsistence) but also in the building and appreciation of their social and labour identities.

PALABRAS CLAVE

TRABAJO
SOCIEDAD
PRIVATIZACIONES
FERROCARRILES ARGENTINOS
ALTOS HORNOS ZAPLA

KEY WORDS

WORK
SOCIETY
PRIVATIZATION
ARGENTINE RAILWAYS
ALTOS HORNOS ZAPLA