

JORNADAS NACIONALES SOBRE ESTUDIOS REGIONALES Y MERCADO DE TRABAJO
La Plata, 10 y 11 de junio de 2010
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación –UNLP

Eje temático 8: Movilidad socio-ocupacional y trayectorias laborales de la nueva marginalidad territorial

DE LA “ARISTOCRACIA” OBRERA AL AUTOEMPLEO: FERROVIARIOS Y ZAPLEROS EN JUJUY

Liliana Bergesio (Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales-UNJu)
Laura Golovanevsky (CONICET y Facultad de Ciencias Económicas-UNJu)

1. Introducción

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 status 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 se propone analizar y comparar cómo la transformación de ambas empresas afectó las condiciones de trabajo de sus ex empleados, tanto en los aspectos materiales como simbólicos/identitarios. Para ello, se describen brevemente los procesos de privatización y desmantelamiento, según el caso, se analizan las condiciones laborales de los ahora ex empleados y se intenta identificar sus nuevas inserciones ocupacionales y las características de las mismas. Este análisis se realiza primero de manera general en torno a la cuestión de la privatización, luego para FA y a continuación para AHZ. Finalmente, en las conclusiones se comparan ambos casos y se introduce la discusión sobre la pertinencia del concepto de aristocracia obrera para este caso.

2. Privatizarás: un mandato neoliberal y sus consecuencias para el empleo

En la Argentina, si bien hubo intentos previos, fue la administración menemista, a mediados de 1989 (en plena crisis hiperinflacionaria), quien consiguió la aprobación legislativa de un muy ambicioso programa de privatizaciones, mucho más radical, difundido y acelerado que el que 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 *et al.* 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; ENTeL; Aerolíneas Argentinas; los astilleros y las firmas siderúrgicas (como SOMISA y AHZ); las petroquímicas de propiedad estatal; la administración de los sistemas portuarios; canales de radio y televisión; y otras empresas estatales de variada índole (Basualdo *et al.* 2002). En el caso de Jujuy, la venta de activos del Estado incluyó a las grandes empresas del área “combustibles” (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 *et al.* 2009).

El impacto social del vaciamiento del Estado sobre el empleo fue devastador. En cifras absolutas, si se consideran sólo 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. 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 a las privatizaciones, y a 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 2002).

El empleo de las empresas estatales representaba en 1985 el 36% del empleo total del sector

público, en 1992 bajó al 22% y en 1997 sólo era el 7%, comprendiendo esto a los entes residuales. Así, 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 sólo el momento de la reducción sino también su intensidad (Duarte 2002). 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 *et al.* 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, una vez declaradas "sujetas a privatización", las empresas pasaron inmediatamente por un período de reestructuración consistente, entre otros, en programas de "racionalización" del personal llevados a cabo por el Estado. 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 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 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, de 54,3% en 1991 a 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 los 6.434. Esto 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, un 3,7% de la población total (Bergesio *et al.* 2009).

3. Ferrocarriles en Jujuy: más de un siglo de historia compartida (1891-1993)

El ferrocarril surge en Argentina en la época de la organización nacional, con su primera línea inaugurada en 1857, partiendo del centro de la ciudad de Buenos Aires. Luego se multiplicaron los tendidos, primero dentro de la provincia de Buenos Aires, luego en otras provincias. En algunos casos la construcción y explotación corrió por cuenta de inversores privados, por lo general extranjeros, mayoritariamente capitales 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 han seguido las líneas ferroviarias dista de ser lineal, atravesando etapas de privatización y etapas de nacionalización, crecimiento y 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 son 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 llegó a reemplazar caminos, sino a crear vías de comunicación. También dio lugar a que el ferrocarril imprimiera su sello a la organización de la economía y la sociedad del país, ya que 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 población, en la Argentina, “numerosos pueblos y ciudades fueron creciendo en torno a las estaciones del ferrocarril” (Roccatagliata 1998: 250).

La línea del ferrocarril que finalmente llega 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, financieras 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 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 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 y otro que desde San Salvador de Jujuy avanzaba hacia el norte, con el objetivo de llegar a la frontera con Bolivia, lo cual se concretaría en 1908.

La llegada del tren y posterior desarrollo de ramales en la provincia logró el objetivo de garantizar su integración al contexto nacional en términos del mercado, puesto que para Jujuy este medio de transporte tuvo una función central en la ruptura de la organización territorial colonial hasta entonces vigente (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. Esto también tuvo un efecto dañino sobre las industrias artesanales locales, que debieron competir con la manufactura extranjera. La primera zona de Jujuy 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 con fines comerciales de frutas y hortalizas, decreciendo la importancia de los mercados bolivianos e incrementándose la de los mercados urbanos del NOA (Reboratti *et al.* 2003). Además, se desarrollaron y fortalecieron numerosas localidades en torno a actividades relacionadas al servicio ferroviario, 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, llevando consigo el desplazamiento de quebradeños hacia la región puneña, como polo de desarrollo minero (Sica *et al.* 2006).

La red ferroviaria jujeña, que correspondía al Ferrocarril Central General Manuel Belgrano (FCGMB) 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 conectaba con el resto del país a través de los trenes El Norteño (FCGMB) y el Cinta de Plata (FCGMB) que venían a Jujuy vía Córdoba, Tucumán y Salta. Estos combinaban en Tucumán con el Estrella del Norte (Ferrocarril Central General Bartolomé Mitre) que hacía el recorrido Retiro-Tucumán pasando por Rosario y La Banda (en Santiago del Estero). Además, la provincia se unía con el país vecino de Bolivia a través del tren El Panamericano (FCGMB) que iba a La Paz (Bolivia) vía Tucumán, Jujuy y La Quiaca (Bergesio y Golovanevsky 2009).

La falta de mantenimiento, que venía de la época en que la empresa era propiedad británica, 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: 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” (*Ibidem*). Lo mismo ocurría con el material rodante “53% de las 1.600 locomotoras a vapor 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” (*op. cit.*: 14).

En ese contexto, no es de extrañar que tanto la carga como los pasajeros transportados fueran cada vez menos. 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 fue terminado en poco tiempo.

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 aspecto tuvo que ver con el control de la mano de obra asalariada, en un contexto de pérdida de poder de los sindicatos y disciplinamiento social. Todos estos argumentos, ampliamente publicitados, permitían justificar la celeridad en el proceso de venta de FA, pero no se debe soslayar el interés de grupos privados en tomar control de ciertos tramos de la red ferroviaria.

El proceso de privatización se inició en base a lo establecido por la Ley de Reforma del Estado y 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, diferenciándose 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 TECHINT; esta privatización afectó 5.200 kilómetros de vías férreas en el corazón agrícola de la región pampeana, dedicándose dicha empresa exclusivamente al transporte de cargas. Posteriormente 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 el déficit de las empresas públicas del presupuesto antes del fin del año 1992, para lo cual, entre otras medidas, se planteó la licitación del servicio de cargas del Roca y el 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 Belgrano (Felder 2007).

Como primera respuesta por parte de los trabajadores al proceso de privatización se produjeron dos grandes huelgas, la primera en 1991 y la segunda en 1992, dando 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).

La empresa estatal FA empleaba, a fines de la década de 1980 a más de 106.000 empleados, con lo que era uno de los mayores empleadores de la Argentina. En el 2007, en las empresas concesionarias de servicios de transportes urbanos sólo quedaban 16.000 empleados. De los 35.000 kilómetros de vías que recorrían el país hasta fines de la década de 1980, hoy sólo se utilizan entre 6 y 7 mil, de las 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. A su vez, había tendidos de vías férreas que unían provincias y servicios provinciales internos que visitaban hasta los pueblos más pequeños (Fuentes y Oliva 2007).

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 las provincias decidieran no hacerse cargo de los servicios, estos serían clausurados. Pese a las protestas, que sólo lograron retrasar temporalmente la aplicación de esta medida, esto fue lo que finalmente sucedió y en marzo de 1993 buena parte de los trayectos fueron cancelados. Si bien algunas provincias asumieron la gestión de determinados ramales, en general o bien los servicios resultaron de muy mala calidad, o bien funcionaron de manera intermitente, o por un corto período de tiempo o, en la mayoría de los casos, dejaron de funcionar por completo (Felder 2007) como fue en el caso de Jujuy, donde se cerraron las estaciones de trenes y se desmanteló gran parte de la estructura férrea. Esto trajo claras consecuencias para el empleo, ya que la privatización/desmantelamiento de FA en la primera mitad de la década de 1990 en Argentina fue uno de los casos que más afectó la condición de actividad de su plantel, ya que las pérdidas de puestos de trabajo alcanzaron según algunos autores el 67% (Ennis y Pinto 2002) y según otros el 81% (Kikeri 1998).

3.1. Condiciones de trabajo y protección social en los ferrocarriles de 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: 421). De hecho, en realidad lo eran, puesto que aunque la actividad ferroviaria estaba declinando (ya en aquella época), ellos 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) y la Unión Ferroviaria (UF). En LF se agremiaban los maquinistas y fogoneros, 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, que garantizaba la corriente de exportaciones de las que el país no podía prescindir, especialmente en términos económicos.

Los ferroviarios tenían convenios laborales ya desde 1920, con lo que eran uno de los pocos gremios del país que tenían convenios colectivos de trabajo en aquella época. Tenían plan de jubilaciones, vacaciones pagas y licencia por enfermedad. Todo esto, que hoy puede parecer común, era hacia 1930 una situación remarcablemente excepcional y sólo unas pocas industrias, políticamente importantes, contaban con cajas de jubilaciones en el país. Sin embargo, la situación no era igual para todos los ferroviarios y en los Ferrocarriles del Estado las condiciones eran peores. Por eso, la UF dudaba a fines de la década de 1940 en sostener la nacionalización de los ferrocarriles (Horowitz 1985).

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, estableciéndose a partir de 1939 subsidios especiales por enfermedad, nacimiento o matrimonio. Dado que los salarios no eran altos, aún los trabajadores mejor pagos tenían dificultades para ahorrar o conseguir créditos, por lo que estos subsidios eran para ellos muy valiosos. Otro problema común para los trabajadores era la falta de viviendas. Al respecto, la caja de jubilaciones de los ferroviarios creó el Hogar Ferroviario, entidad que daba préstamos para que los obreros pudieran construir o comprar viviendas (*Ibidem*).

Otro factor que ayudó a la conformación de este sentimiento diferencial en los trabajadores ferroviarios fue el logro de una cuasi estabilidad vitalicia. Hacia 1931 se firmaron convenios que protegían las fuentes de trabajo a cambio de, básicamente, 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 (*Ibidem*).

Además de la caja de jubilaciones y el Hogar Ferroviario, otras instituciones creadas por los

ferroviarios reafirman la existencia de esta comunidad ocupacional y contribuyeron a fortalecerla. Al no ser obligatoria la agremiación, 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 exclusivamente 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: 435). Por su parte, las cooperativas de consumo vendían pan, carne y otros artículos a precios económicos.

Al sindicato le interesaba también cómo sus integrantes pasaban su tiempo de ocio. Mucho de él transcurría en actividades auspiciadas por el sindicato, en numerosas ocasiones junto con sus familias. Los dos sindicatos ferroviarios se preocupaban también por mejorar la capacidad intelectual y técnica de los trabajadores. Abrieron escuelas técnicas, dictaban cursos, fundaron bibliotecas públicas y auspiciaban conferencias. Entre las actividades reservadas al ocio estaban las festividades. Se celebraban tres fechas fundamentales para los ferroviarios: la fundación 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 aprovechaban 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 era deficiente en Argentina, las enfermedades conllevaban muchos gastos. La UF hizo acuerdos con médicos y odontólogos para atención gratuita o a bajo costo. Más adelante organizaron un sistema de salud según el cual cualquier ferroviario podría acceder a atención ambulatoria, intervenciones quirúrgicas e internación, más medicamentos al costo, todo abonando una cuota mensual. Para 1940 comenzaron a concretar este plan, comprando un pequeño hospital que estaba en funcionamiento, el sanatorio Anglo-Americano (*Ibidem*).

Otro aspecto cubierto por el sindicato era el asesoramiento jurídico gratuito en sus oficinas

centrales y la asistencia en el caso de 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, cuando 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 (*Ibidem*).

Todo esto fortalecía los lazos entre los ferroviarios y con su sindicato. Si bien el papel estratégico de los ferrocarriles en la economía argentina explicaba parte de sus logros, la existencia de una comunidad ocupacional fuerte, con trabajadores plenamente identificados con su actividad, su sindicato y sus compañeros, fueron parte importante en la explicación de los triunfos alcanzados. Esto era lo que hacía tan poderoso al sindicato y permitió a los ferroviarios convertirse en una elite, con buenas prestaciones sociales (excepcionales para la época) y en muchos casos sueldos superiores al promedio (*Ibidem*).

3.2. 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. En total había en Jujuy, a mediados de la década de 1980, 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. A mediados de la década de 1980, en base a los datos recabados en entrevistas a ex empleados de FA en Jujuy, había en la provincia un número cercano a los 650 empleados, en su mayoría hombres de más de 45 años de edad, con familiares a cargo, y con bajos niveles de instrucción en casi todos los casos (primario completo o secundario incompleto). En cuanto al personal en estas estaciones había 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, encargados del depósito y personal de mastranza 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” para los trabajadores que migraban desde otros lugares para cumplir funciones en ese lugar. Esto no fue algo excepcional, ya que era una práctica común que se organizaran zonas urbanas cercanas a las estaciones, en rededor de la cual se iban luego estructurando los barrios o pueblos (Bergesio y Golovanevsky 2009).

FA era 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. Pero también era una empresa con una relación paternalista y de protección hacia sus empleados, además de contar los trabajadores con gremios poderosos y combativos. Por ello, los efectos de la expulsión de mano de obra que realizó FA fueron especialmente dramáticos, comenzando por su magnitud en términos cuantitativos.

FA pierde, a nivel nacional, entre 1985 y 1989 cerca del 17% de los empleos, mientras que en el período 1991/1993 (ya privatizado) 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% de lo que era antes de la privatización. El empleo en ferrocarriles se redujo, a nivel nacional, en 72.000 empleados en los primeros tres años después de la privatización (1991 a 1993), lo que constituye poco menos del 90% de la reducción total de empleo en la compañía. Antes de esto el gobierno había arreglado parte de la reducción 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% aceptaron el retiro voluntario (Ennis y Pinto 2002).

Para Jujuy la pérdida de puestos de trabajo dentro de la empresa se estima en alrededor de 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. En particular, quienes tenían mayor antigüedad se jubilaron (a término o prematuramente, dependiendo de los casos), y un porcentaje similar al nacional se fueron con retiro voluntario, mientras que el resto fueron cesanteados cuando se cerró el ramal. Una de las complicaciones especialmente agudas era 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, sin encontrar tareas asimilables en otros campos (Bergesio *et al.* 2009).

Además, el desmantelamiento de FA tuvo un efecto nada desdeñable sobre las identidades laborales. Quienes en algún momento formaron parte de la llamada “familia ferroviaria”, o fueron “ypefianos” o “zapleros”, por sólo citar algunos ejemplos que podemos observar en Jujuy, en muy pocos casos pudieron recuperar una inserción laboral de esa calidad (en el sentido de tener estabilidad y cobertura social 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 de trabajo altamente favorables, vinculadas históricamente al peronismo del Estado de Bienestar. No sólo en términos de salarios, sino de compensaciones extra-salariales, como los ya descriptos. 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 del cierre de FA en Jujuy sobre la mano de obra estuvieron mediatizados por los niveles de calificación de la misma y también por la edad. La mano de obra empleada en FA tenía o bien baja calificación o bien una 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”. Entonces no sólo se tenía que ocupar del trabajo en la estación sino también del edificio, los jardines, de tenerla bonita y de ponerle atractivos. El jefe también se hacía cargo de cómo se veía el barrio ferroviario. Si alguien no cumplía él tenía la obligación de que lo cumpla. Era el responsable del buen comportamiento de los ferroviarios, aunque sea fuera del horario de trabajo. Entonces, ser jefe de estación no tenía un valor sólo simbólico, sino también significaba un poder concreto. Con el desmantelamiento de FA estos puestos se pierden y con ellos el status social que brindaba el cargo, el cual no se recupera, puesto que el otrora Jefe de Estación no encuentra 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 uno más 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 a la idea de la “familia ferroviaria” es el hecho de que los hijos ya no pueden heredar la profesión del padre. Era común que los padres hicieran ingresar a sus hijos como empleados en FA con la perspectiva de una carrera en la empresa. Esta expectativa de continuidad y de un empleo seguro cuando se termine la secundaria, o la escuela técnica, entonces se elimina y no hay opciones equiparables para los jóvenes, sobre todo el interior de la provincia.

4. 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 de “9 de Octubre”. Esto devino en un convenio entre la provincia de Jujuy y la Dirección General de Fabricaciones Militares para la explotación de dicha mina e 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 *et al.* 2004).

El descubrimiento de la Mina 9 de Octubre y la decisión de impulsar la industria siderúrgica nacional con AHZ atrae 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. El Centro Siderúrgico poseía, 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. Paralelamente al desarrollo de sus centros de producción también se construyeron complejos habitacionales para obreros, profesionales y subprofesionales; clubes completos en cada centro con cines, campos de deportes, piletas de natación, canchas de tenis y una de golf. 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 y 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 de 1990 al 23 de agosto de ese año. 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 fueron pagadas con aportes financieros del Estado Nacional (Bergesio *et al.* 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, siendo el pago 10% en efectivo y 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 por diez años, como mínimo, 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); Asociación Trabajadores del Estado (ATE); Unión Personal Civil de la Nación (UPCN); 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 tendrían diversas intervenciones pero 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 devinieron en acusaciones cruzadas.

En enero de 1992 se conoció al único oferente, un consorcio formado por capitales argentinos, franceses y estadounidenses cuyo nombre es *Aceros Zapla*. La propuesta que elevaban consistía 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 un total de

2.560; pero preveía aumentar las contrataciones conforme las ventas de los productos en el mercado mejoraran. AHZ era adjudicado así al único oferente y se anunciaba la apertura de la lista para retiros voluntarios. Por su parte, el Ministerio de Defensa confirmó que poseía 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 ya que solo podían ingresar al establecimiento los 882 trabajadores que la adjudicataria seleccionaría; pero estos trabajadores se negaron fundamentando que no conocían las condiciones en las que serían contratados, ni los sueldos que percibirán. En septiembre aceptaron ingresar 709 y el resto pasó a retiro voluntario (Bergesio *et al.* 2009).

4.1. 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, 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 claves en el impulso industrializador. 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, teniendo como pilares fundamentales reducir la conflictividad laboral fortaleciendo sentimientos de pertenencia y filiación; ya que el compromiso con la empresa reflejaba un compromiso con el futuro de la nación (Boto 2007).

Se apelaba así, fundamentalmente en las décadas de 1940 y 1950, a la concepción de una “moral siderúrgica”, indispensable para alcanzar los objetivos industriales y por consiguiente, el crecimiento y bienestar de la nación. La construcción de los iniciales presupuestos preventivos laborales estuvieron teñidos de un discurso patriótico, moralizador y productivista, observable en el fomento de valores como: honestidad, humildad, sumisión, paciencia, frugalidad y previsión, combinado 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 (*Ibidem*).

La normativa de la empresa era reguladora de hábitos y formas de vida de los trabajadores toda vez que descuidar el tiempo y espacio extrafabril obrero podría 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: vivienda salud y educación, que se brindaban por intermedio de la alimentación, moralidad, ocio, deportes, instrucción, higiene personal, familia y especialmente el culto religioso, como así también 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 (*Ibidem*).

La salud y la moral, en los espacios fabriles y extrafabriles, preocupó a la empresa. Un fenómeno común durante la industrialización era la difusión del fútbol entre los obreros, y AHZ tuvo su propio equipo de fútbol que nació prácticamente con la fábrica, el 25 de mayo de 1946, en el marco de la Asociación Cultural y Deportiva Altos Hornos Zapla. Sin duda, el equipo de fútbol de AHZ, apodado “merengue” (por su camiseta blanca) se constituyó con los años en una marca de identidad de los trabajadores, la cual continúa hasta el presente, caracterizando ahora a la localidad de Palpalá.

A cambio del esfuerzo y el sacrificio en el trabajo, la compensación debía llegar a través de una verdadera política de implementación del salario social. Estas medidas sociales fueron desarrolladas en tres décadas, y para mediados de 1960 se completó el plan de mejoras sociales. Se observa tanto la distribución primaria del ingreso a través de buenos salarios, como la distribución secundaria, que se concretaba mediante cobertura social por enfermedades, accidentes, incapacidades, fallecimientos, asignaciones familiares, 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 cuya manufactura dependía del acero. Este proceso de industrialización se vio acompañado desde el punto de vista de la estructura social por la aparición de nuevos actores en nuevos escenarios: en la zona de Palpalá y 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 Bolivia. En el caso de AHZ, la mano de obra especializada provenía en general de otras provincias y se instalaba en barrios pertenecientes a AHZ, cuya circulación estaba permitida sólo a sus moradores, lo 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 diferencias 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 cual pertenecían quienes dirigían AHZ. Esta visión dejó su impronta en la ciudad (Ferreiro *et al.* 1992). 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 para los obreros.

4.2. 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 minas 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 sólo en un 10% de esa cifra los ex-empleados reincorporados, cuyo mayor atractivo era 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, menos de cien fueron empleadas por la nueva empresa, una vez alcanzado el total de uso de su capacidad operativa (Marcoleri *et al.* 1994). Finalmente, las cifras aproximadas que deja en Palpalá la privatización de AHZ son las siguientes:

- Número de empleados de AHZ estimados a 1980: 8.000
- Retiros entre 1984 y 1991: 1.500
- Retiros justo antes de la privatización: 2.800
- Absorción de mano de obra de Aceros Zapla (1992): 800
- Cantidad de empleados Aceros Zapla (1996): 1.200
- Cantidad empleados 1999 (reventa de Aceros Zapla): 1.000
- Cantidad de empleados Aceros Zapla (2010): 680

La absorción de esta mano de obra es 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 aproximadamente una décima parte de su población masculina hacia 1991, 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 *et al.* 1994).

La pregunta que consideramos relevante es cuál fue el destino laboral de un número tan importante de gente. De la primer etapa, hasta 1991, buena parte del personal profesional y técnico que no era oriundo de Palpalá volvió a su lugar de origen y/o encontró nuevas oportunidades laborales; muchos estaban próximos a jubilarse y simplemente realizaron los trámites para ello. Pero el resto y en las demás etapas pasó, por lo general y según observaciones realizadas, al cuentapropismo, a generación de microemprendimientos con resultados diversos, o a depender de planes sociales estatales.

En una aproximación cuantitativa, usando como fuente los censos, podemos comparar los cambios en la categoría ocupacional de la población ocupada del departamento Palpalá entre 1991 y 2001. Hay un desplazamiento de ocupados desde la categoría de obrero o empleado a la de trabajador por cuenta propia; pasando la primera de registrar el 74,2% de la ocupación en 1991 al 70,1% en 2001; mientras que los cuentapropistas crecen del 19,2% de la población ocupada en 1991 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. En el caso de las mujeres la ganancia de la categoría de cuentapropistas parece provenir más bien de una reducción de la importancia de las trabajadoras familiares sin remuneración fija. Otro aspecto a considerar es el cambio interno dentro de la categoría obrero o empleado: en 1991 el 50,8% correspondía a obreros o empleados del sector público, mientras que en 2001 ese valor cae a 41,3%. 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. Todos los cambios señalados, creemos, se vinculan en buena medida a la privatización de AHZ, puesto que quienes perdieron su empleo en este caso eran por lo general varones, obreros del sector público, 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. Es una estrategia de desarrollo local citada como ejemplo de rehabilitación positiva

luego de un *shock* traumático (Fiszbein y Lowden 1999). En esta etapa estuvo al frente del Municipio de Palpalá el Ing. Rubén Daza quien plantea al respecto que:

“Cuando Altos Hornos Zapla pasó [a] ser una empresa privada y 3.500 empleados fueron despedidos e indemnizados con cuantiosas sumas de dinero, nos enfrentamos con un fenómeno nuevo en la provincia y en el país [...] 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: 157).

También señala que se probaron distintas estrategias para impulsar la generación de microempresas, organizando por ejemplo, el Instituto Municipal de Desarrollo con la participación de sindicatos, la Universidad Nacional de Jujuy, las cámaras empresarias y el municipio. Desde allí se promovieron proyectos asociativos entre ex-empleados y ex-obreros de AHZ que, al sumar sus indemnizaciones, podían integrar capitales que permitieran la puesta en marcha de “proyectos de escala” como lo fueron: una línea de transporte colectivo de media distancia y una estación de servicio; o “proyectos innovadores con una inversión importante de desarrollo tecnológico”. Se implementaron programas nacionales de promoción, apoyo y de orientación laboral.

El gobierno municipal de Palpalá intentó facilitar vías para la reinserción de la población desempleada al promover microemprendimientos como una de las principales estrategias de reconversión social y laboral, marco en el cual se dictaron cursos de capacitación en gestión de microempresas, dirigidos específicamente a mujeres de la localidad como actividades del Servicio de Orientación Laboral para Mujeres (SOLAM), implementado en 1996. También se implementaron programas de créditos y de asistencia técnica para acompañar a los proyectos en sus inicios. También se creó un polo metalmecánico, un parque industrial y se fomentó el comercio local. En este mismo sentido, entre 1994 y 1998 se implementó, con financiamiento externo, una estrategia involucrando 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 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 microempresas, y desarrollando los métodos mediante los cuales la sociedad civil pudo participar en el proceso de toma de decisiones sobre asuntos públicos” (Granada 2001: 301). Se afirma allí que el gobierno municipal canalizó entonces 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” (*Ibidem*: 302).

Finalmente, a partir de la auto-identificación de ciertas dificultades por parte del municipio de Palpalá (como el no contar con los recursos financieros y técnicos necesarios para poder identificar los ejes productivos más adecuados para su desarrollo) y la convicción de que: “los procesos de desarrollo se dan a nivel de las micro regiones que pueden ofrecer en conjunto una cantidad de productos que justifiquen la venta masiva” (Daza 2001: 161), al asumir 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 desde el gobierno local. Al respecto, el ya citado Informe del 2001, publicado por el Instituto Washington del Banco Mundial y el Centro de Estudios Comunitarios y Urbanos 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 han permitido a Palpalá evitar las drásticas repercusiones económicas y sociales que con frecuencia resultan de la privatización de gran escala” (Granada 2001: 301). Concluyendo luego que “Palpalá muestra cómo una propuesta de asociación para la reestructuración económica puede superar obstáculos significativos para promover el crecimiento y reducir la pobreza” (*op. cit.*: 303).

Frente a esta mirada altamente positiva del Banco Mundial, encontramos otras aproximaciones, inclusive del propio gobierno municipal, que la contradicen. 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 sólo el 10% del trabajo masculino del Departamento, esto implicó que muchos trabajadores perdieran su fuente principal de ingresos y debieran readaptarse en un mercado laboral en el que su presencia como obreros siderúrgicos ya no era requerida. Aún 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” (*Ibidem*). Si bien se brindaron cursos de capacitación, estos no eran suficientes, tanto en contenidos como en duración, para la magnitud del cambio.

Esta visión es confirmada en situación de entrevista, donde afirmaban que la gente “no estaba preparada para manejar un microemprendimiento, y un curso de uno o dos meses no era suficiente”; para una persona “acostumbrados a recibir y dar órdenes (también debido a que AHZ dependía de Fabricaciones Militares, y siempre predominó en ella una cultura de ese tipo, militar), 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”.

Según las entrevistas, con el dinero proveniente de las indemnizaciones Palpalá se saturó de despensas, almacenes, panaderías; lo que finalmente llevó a que muchos tuvieran que cerrarse. Aunque si bien se implementaron algunas líneas de financiamiento para generación de emprendimientos, la tasa de supervivencia de los mismos parece haber estado en torno del 20% o 10%. Las dos empresas más importantes que sobrevivieron fueron una de transporte y una estación de servicios. Lo exitoso en estos dos casos parece estar más asociado a lo cooperativo, aunque fueron casos excepcionales, ex-empleados que se conocían de la empresa, lo que parece haberlos fortalecido.

Sintetizando, podemos decir que la privatización de AHZ produjo cambios muy profundos en su situación económico-social, de los cuales los más obvios son 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 la generación de microempresas) debieron hacerse cargo de responsabilidades que antes eran cubiertas por la fábrica pero siempre con una fuerte presencia del Estado (a través de créditos, capacitación y otros). Esta situación de creciente conflictividad

social y económica se manifestó también en un incremento importante en los casos de abandono del hogar por parte de los progenitores varones, que ante la angustia económica, la presión del entorno y la pérdida de influencia social que suponía sus nuevas circunstancias, optaba por emigrar en busca de mejores posibilidades de empleabilidad que, en muchos casos, se convirtió en cambio de residencia del varón pero permaneciendo el grupo familiar en su lugar de origen a cargo de las mujeres. Esta situación llevó a la necesidad de reorientar los modos de subsistencia de los grupos familiares lo cual, en muchos casos, significó cambiar las pautas socio-culturales en relación con la organización de los grupos familiares: las mujeres salieron a “buscar trabajo” o a realizar actividades para el sustento de la familia (Ferruelo Magán *et al.* 1998).

5. Comentarios finales: convergencias y divergencias entre los casos de FA y AHZ en Jujuy

En el proceso de privatizaciones de empresas del Estado llevado a cabo en la década de 1990 en Argentina no hubo lugar para el debate y el consenso con los trabajadores de las empresas enajenadas, ni tampoco con las comunidades de las zonas donde se radicaban. Desde el gobierno sólo 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 de este 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, y siguen remitiendo sus excedentes fuera de la región, sin contribuir al circuito productivo local. O como en el caso del desmantelamiento de FA en Jujuy, quedaron una estela de pueblos aislados, muchos trabajadores sin puesto de trabajo estable y muchos pequeños productores sin un medio de transporte no muy eficaz pero sí 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 a otras regiones del país.

Ambos casos muestran un fuerte impacto negativo en el mercado de trabajo pero no sólo al momento del desmantelamiento/privatización sino que, por las características de los empleos

anteriores, el cambio de condición significó para grandes porcentajes de población no volver, hasta el presente, a poder conseguir un empleo de características similares en lo relativo a estabilidad y condiciones laborales.

Los trabajadores de FA y de AHZ contaban con niveles de protección social en muchos casos diferenciales con respecto a otros gremios o empresas. Al respecto, 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 ellos debían conducir a la CGT. 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 CGT, cuando un delegado de los “medialuneros” (obreros 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’” (*Ibidem*: 425).

En el caso de AHZ las condiciones de trabajo que gozaban los empleados parecen vincularse más al carácter estratégico que la actividad siderúrgica tenía para el Estado. Ejemplo de ellos son las expresiones del Gral. 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 1980:39). En Palpalá se siguen citando las palabras finales del discurso del Gral. 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 ¡Qué su luz no se apague nunca! ¡Sigamos su luz! ¡Viva la Patria!” (Savio 1973: 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. Además, el sistema de protección social del que gozaban los trabajadores de AHZ parece más un subproducto de políticas que sustentaban un determinado modelo de país, que como un resultado directo de medidas que sólo buscaran el bienestar de los trabajadores. En el marco de estrategias de industrialización, políticas nacionalistas, intervencionistas y distributivas dieron origen a empresas nacionales que, al igual que los casos de AHZ y FA, tenían altos niveles de protección para sus trabajadores (podemos citar a YPF y ENTEL, entre otras).

Se puede discutir –y de hecho debería hacerse- si el término adecuado para describir y teorizar esta situación es el de elite o el de aristocracia obrera. Consideramos que proponer esta cuestión es relevante porque, como lo señala Hobsbawm (1987) para el caso de la sociedad inglesa del último tercio del siglo XIX: “No cabe duda alguna de que los observadores victorianos creían que en Gran Bretaña existía un estrato superior de clases formadas por trabajadores manuales; a estas clases se les daba diversos nombres, pero también se las denominaba aristocracia obrera o aristocracia de las clases trabajadoras” (*op. cit.*: 264). Estas clases gozaban de una superioridad económica (con mejores y más regulares salarios), social, política y cultural. Por eso, sus miembros eran considerados gente respetable, “moral” en términos de la era victoriana, y más bien integrados a las bajas clases medias que a los trabajadores sin calificación. Aparecen también asociados con organizaciones tales como los sindicatos, las cooperativas y las sociedades de socorros mutuos (*Ibidem*). Aunque también podríamos acordar con Horowitz (1985), quien elige hablar de elite porque entiende que la expresión de aristocracia obrera “implica abrir cierto juicio sobre las acciones emprendidas por los trabajadores, en tanto que la primera alude únicamente a su situación y a la visión que tenían de sí mismos” (*op. cit.*: 424).

Lo cierto es que los empleados y obreros de FA y AHZ tuvieron condiciones de trabajo más favorables que otros y que en sus localidades eran ocupaciones de prestigio que se vinculaban a la estabilidad laboral y la seguridad social. Pero no eran los únicos, también los empleados de YPF o ENTEL, por citar ejemplos similares, compartían ese estrato, pero definitivamente no los trabajadores cuentapropistas, siempre sometidos a la inestabilidad financiera, la desprotección social y con escaso (o nulo) acceso al crédito. Ello puede ilustrar, 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 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. Esto, tal vez, sea el mayor contraste entre ambos casos y por ello consideramos debería ampliarse su indagación en futuros análisis.

Encontramos similitudes en el hecho de que ambas empresas fueron constructoras de pueblos y también se caracterizaron por el hecho de que los puestos de trabajo pasaban de padres a hijos. Tanto FA como AHZ colaboraron en la “construcción de pueblos”, en el sentido que la traza del FA

iba generando poblados en rededor de la estación de trenes y en el caso de AHZ, si bien el pueblo de Palpalá ya existía, su desarrollo por décadas estuvo supeditado a la existencia de la fábrica. 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 ya tenía internalizadas muchas de las normas y valores propias del oficio, por su origen familiar. Los empleados tenían asegurado el trabajo y futuro bienestar de sus hijos, lo que los vinculaba de manera más fuerte a la empresa.

Hallamos diferencias en que gran parte de la protección social conseguida por los trabajadores, así como el uso del tiempo de ocio en vinculación con sus compañeros de trabajo, era promovido en FA por los sindicatos, y en AHZ por la propia empresa. En el caso de FA eran los sindicatos actores claves en la promoción social de los trabajadores, mientras que en AHZ la empresa era la principal proveedora de estas coberturas. Todos ellos compartían con sus compañeros buena parte de su tiempo libre. Como ya se relató, la UF y LF organizaban cursos, excursiones, construyeron colonias vacacionales y fundaron clubes, mientras que AHZ daba a sus empleados lugares y actividades para el esparcimiento, entre ellas el equipo de fútbol de manera emblemática.

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, con un sindicalismo muy activo que lo representa, con orígenes anarquistas y socialistas. En definitiva, ambos trabajadores eran muy dependientes, uno de la empresa, otro 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 empleados en relación de dependencia de toda una vida a microemprendedores, como se pretendía de ellos. Si bien podría pensarse que los obreros ferroviarios deberían haber estado en mejores condiciones de enfrentar esta situación, debido a su historia de luchas y 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 labores “por su propia cuenta”, cuando antes dependía en gran parte de su organización sindical la cual le daba amparo (tanto en el tiempo de trabajo como en el de ocio). En AHZ se fomentó la generación de

microempresas (con los fondos de los retiros voluntarios), con fuerte participación del municipio, con diferentes modalidades de intervención: capacitación, financiamiento y/o asesoría; siendo Palpalá, en especial durante la década de 1990, un centro importante, a nivel nacional, 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 localizado y focalizado geográficamente el municipio los ayudó, trató de encausar la reconversión. Los ferroviarios, al desaparecer el sindicato, y estar dispersos, nadie los ayudó. Y queda la imagen, triste, del jefe de estación y de los pocos empleados que se siguen juntando en los viejos talleres en desuso, 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. Ponderar lo que tuvimos y lo que tenemos es pensar el Estado y sus roles indelegables, entre los cuales promover que los ciudadanos puedan acceder a empleos y seguridad social debería ser prioritario, sin lugar a dudas.

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: AZPIAZU, Daniel y NOCHTEFF, Hugo (1995) *El desarrollo ausente. Restricciones al desarrollo, neoconservadurismo y elite económica en la Argentina. Ensayos de Economía Política*. Buenos Aires: FLACSO/Editorial Norma.
- AZPIAZU, Daniel (2002) *Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*. Buenos Aires: Fundación OSDE/CIEPP.
- BASUALDO, Eduardo, AZPIAZU, Daniel y otros (2002) *El proceso de privatización en Argentina. La renegociación con las empresas privatizadas*. Buenos Aires: Página 12/Universidad Nacional de Quilmes Ediciones.
- 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, GOLOVANEVSKY, Laura y MARCOLERI, María Elena (2009) “Privatizaciones y mercado de trabajo: la venta de empresas públicas en Jujuy y sus consecuencias sobre el empleo”. En: LAGOS, Marcelo (Director) *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 GOLOVANEVSKY, Laura (2009) “Desmantelamiento ferroviario y condiciones de vida. El caso de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy-Argentina)”. En: *Actas 9º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo “El trabajo como cuestión central”*. Buenos Aires: ASET/UBA.

- BERGESIO, Liliana y MARCOLERI, María Elena (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.
- CENA, Juan Carlos (2006) "Ferrocarriles, su importancia geoeconómica". En: *Actas Octavo Encuentro Internacional Humboldt*. Colón: CEH.
- DAZA, Rubén (2001) "Los gobiernos provinciales: entre la globalización y el desarrollo local". En: BURIN, David y HERAS, Ana Inés (comp.) *Desarrollo Local. Una respuesta a escala humana a la globalización*. Buenos Aires: Ediciones CICCUS-La Crujía.
- 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 PINTO, Santiago (2005) "Argentina's Privatization: Effects on Income Distribution". En: NELLIS, John y BIRDSALL, Nancy (eds.) *Reality Check: The Distributional Impact of Privatization in Developing Countries*. 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: BASUALDO, Victoria y FORCINITO, Karina (coord.) *Transformaciones recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- FERREIRO, Juan, ARGUELLO, Susana y GONZALEZ, Daniel (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 LOWDEN, Pamela (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 OLIVA, Enrique (2007) "¿Los ferrocarriles argentinos en vía muerta?". En: <http://nacionalypopular.com/index.php> (fecha de consulta febrero de 2008).
- GELDSTEIN, Rosa, "Gender Bias and Family Distress: The privatization experience in Argentina", en: *Journal of International Affairs*, The Trustees of Columbia University in the City of New York, 1997.
- GRANADA, Camilo (2001) "Reducción de la pobreza en las áreas urbanas: empleo y generación de ingresos a través de asociaciones". En: FREIRE, Milla y STREN, Richard (eds.) *Los retos del gobierno urbano*. The World Bank Institute Washington D.C.: 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: IADE.
- HOBBSBAWM, Eric (1987) *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*. Barcelona: Crítica.
- KIKERI, S. (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: IADE.
- LOPEZ, Mario Justo (1994) *Historia de los Ferrocarriles Nacionales 1866-1886*. Buenos Aires: Lumiere.
- LOPEZ, Mario Justo (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, COSTA, Heriberto, QUINQUINTO, Amadeo y GOLOVANEVSKY, Laura (1994) *Informe de Coyuntura Laboral. Jujuy. Las empresas privatizadas y el empleo*; Año 1; N° 5. Buenos Aires: MTSS.
- MARCOLERI de OLGUÍN, María Elena, BERGESIO, Liliana y GOLOVANEVSKY, Laura (2004) "Palpalá: historia y diagnóstico de una ciudad que fue siderúrgica". En: <http://www.naya.org.ar/congreso2004/ponencias>.
- MÜLLER, Alberto (2004) "Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar". En: *Desarrollo Económico*; N° 173; Vol. 44. Buenos Aires: IADE.
- ORLANSKY, Dora (1997) "El Estado en transición 1989-1995: el nuevo Estado empleador". En: CANTÓN, D. y JORRAT, R. (comp.) *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; GARCÍA CORDÓN, J.C.; ALBECK, Mariette; CASTRO, Hortensia y ARZENO, Mariana (2003) "Una visión general de la Quebrada". En: REBORATTI, Carlos (coord.) *La Quebrada*. Buenos Aires: La Colmena.
- REDONDO, N. 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.
- SCHVARZER, Jorge (1999) *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Documento de Trabajo N° 2, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- SICA, Gabriela; BOVI, María Teresa y MALLAGRAY, Lucía (2006) "La Quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad". En: TERUEL, Ana y LAGOS, Marcelo (Directores) *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. Estados Unidos: Syracuse University.
- SVAMPA, Maristella (2002) *Organizaciones de trabajadores desocupados. Un estudio de caso: el modelo Moscón*. Buenos Aires: CEDES.

FUENTES

- CORBIÉRE, Emilio (1980) "Manuel N. Savio, pionero de la industrialización argentina". En: *Todo es historia*; Año XII; N° 158. Buenos Aires.
- MUNICIPALIDAD DE PALPALÁ (2001) Plan Estratégico para el Desarrollo Local del Departamento de Palpalá (Jujuy). Documento de Diagnóstico Integral, Mimeo.
- REVISTA (1970) Bodas de Plata de la Primer Colada de Arrabio Argentino. Dirección Fabricaciones Militares.
- SAVIO, Manuel (1973) *Obras completas*. Buenos Aires: SOMISA.