



Trabajadores de la industria terminal automotriz del MERCOSUR: acciones ante la nueva etapa de la crisis de superproducción mundial del capital

*Sebastián Guevara**

Resumen

El presente trabajo analiza el impacto que la crisis mundial en curso tuvo sobre los trabajadores de la industria terminal automotriz del MERCOSUR, así como sobre el sector en general. Se sistematiza y analiza la información generada por las asociaciones empresariales y por las organizaciones sindicales, tanto sobre el impacto de la crisis en términos de producción, ventas y empleo, como sobre los distintos conflictos gremiales desplegados desde el inicio evidente del impacto en octubre de 2008 hasta junio de 2009. Se destacan: el uso que las empresas hicieron de las herramientas que flexibilizan las relaciones laborales para amortiguar el impacto de la crisis sobre sus ganancias, y la resistencia que desplegaron los trabajadores. En el mismo sentido se destacan las diferencias existentes entre las estrategias desplegadas por las organizaciones sindicales de Argentina y de Brasil.

Palabras clave: Crisis mundial, relaciones laborales, flexibilización laboral, resistencia obrera, producción automotriz, fragmentación gremial.

Recibido: 06-08-10/ Aceptado: 14-09-2011

* Universidad de Buenos Aires. Argentina. E-mail: sguevara@ceilpiette-conicet.gov.ar

Workers in the MERCOSUR Automotive Finishing Industry: Actions in the Light of the New Stage in the Worldwide Capital Superproduction Crisis

Abstract

The work presented herein analyzes the impact that the current global crisis is having on workers in the MERCOSUR auto industry and on the sector in general. The study will systematize and analyze information generated by business and union organizations on the effect of the crisis in terms of production, sales and employment and on the various conflicts (corporate actions and employee actions) developed since the evident beginning of the impact in October, 2008, until June, 2009. The study highlights the use of tools by the companies that flexibilize labor relations in order to absorb the effect of the crisis on their earnings and the resistance displayed by workers. It likewise emphasizes differences among the strategies displayed by labor unions in Brazil and Argentina.

Keywords: Global crisis, labor relations, labor flexibilization, workers' resistance, automotive production, union fragmentation.

En la segunda mitad del año 2008 el estallido de la crisis en la industria terminal automotriz en el mundo puso en evidencia el desarrollo de una nueva etapa en la crisis de superproducción de capital.

En los países que conforman el MERCOSUR, esta crisis vino a interrumpir el ciclo de crecimiento "record" que la industria protagonizó en los últimos años. Ciclo en el que coincidieron tanto la recuperación económica argentina -posterior a la crisis de 2001-2002- como la recuperación del crecimiento sostenido del proceso nacional de Brasil.

El fin de éste ciclo de crecimiento "record" implicó un proceso de reacomodamiento de la producción, que por parte de las empresas tuvo como principal acción la reducción abrupta de la producción y la consiguiente reducción de stocks.

Frente al cambio de escenario los trabajadores del sector se encontraron inmersos en un proceso que incluyó: adelantamiento de vacaciones, las suspensiones, retiros voluntarios, no renovación de contratos y despidos.

El presente trabajo se propone analizar las respuestas que los trabajadores de la industria automotriz en ambos países desplegaron frente a este nuevo escenario de crisis.

A través de la información recogida desde las cámaras que nuclean a las empresas terminales, la vertida por las organizaciones sindicales de los trabajadores (Confederación Nacional de Metalúrgicos, CNM-CUT y Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor, SMATA-CGT) y la divulgada por la prensa, se sistematizan y analizan distintas acciones adoptadas por los trabajadores, por las empresas, así como las intervenciones de los Estados nacionales frente a la crisis.

En el tratamiento de la información relevada se destaca la existencia de una limitación común en la acción de los trabajadores automotrices del MERCOSUR. A pesar del crecimiento experimentado en los últimos años, en cuyo marco se reactivó el proceso de negociación colectiva, los trabajadores automotrices no lograron avanzar sobre las condiciones, de contratación y uso de la fuerza de trabajo, implementadas por la reforma laboral aplicada durante la década del 90'. En el nuevo escenario, abierto por la crisis, este límite se puso plenamente de manifiesto. Es decir que, como no se modificaron (y, por el contrario, sí se ratificaron) las condiciones flexibles de contratación (contratos a plazo determinado, contratos para tareas eventuales) y de uso de la fuerza de trabajo (banco de horas, condiciones de suspensión de actividades, polivalencia, etc.) en cuanto la producción automotriz dejó de crecer las empresas pudieron hacer uso de estos mecanismos para resguardarse de la crisis y trasladar sus efectos sobre los trabajadores.

Flexibilización laboral, reestructuración e integración regional, bases de la industria automotriz del MERCOSUR.

Desde principios de la década de 1990, los capitales que realizan su valorización a través de la producción de vehículos automotores en la región protagonizaron una reestructuración productiva en concordancia con la posibilidad de integrarse en el espacio regional del MERCOSUR que se estaba conformando¹.

Esta reestructuración fue simultánea al cambio de forma en la regulación de las relaciones laborales en ambos países. Un cambio que tendió, a través de la flexibilización, a la reducción de costos laborales y a la intensificación en la

1 En Guevara (2007) se puede encontrar un análisis de la relación entre la reestructuración productiva y la integración regional en el MERCOSUR.

explotación de los trabajadores, configurando, de este modo, la determinación general del avance, por parte de los capitales que se valorizan dentro de estos ámbitos nacionales, sobre el valor de la fuerza de trabajo de los obreros que explotan. Es decir, le dio forma a la posibilidad de que estos capitales compren, de manera sistemática, la fuerza de trabajo a un precio que se ubica por debajo de su valor, extrayendo de este modo una plusvalía extraordinaria que se constituyó en un componente permanente de su valorización².

En este marco, muchas empresas automotrices, que estaban presentes hasta entonces en solo uno de estos países, instalaron nuevas fábricas en el otro país miembro del MERCOSUR³. En todas estas nuevas plantas rigieron, desde el comienzo mismo de la producción, las nuevas normas que regulan las relaciones laborales, implementando a través de la negociación colectiva el proceso de flexibilización laboral que se estaba desarrollando de manera general tanto en Argentina como en Brasil.

Los nuevos convenios, convenciones y acuerdos colectivos de trabajo firmados, a partir de mediados de la década de 1990, entre las empresas y las organizaciones sindicales de los trabajadores automotrices del MERCOSUR (en Argentina por el Sindicato de Mecánicos y Afines de la Transporte Automotor -SMATA- y en Brasil por los distintos sindicatos metalúrgicos que intervienen en las distintas regiones⁴) incluyeron, de este modo, cláusulas que implementa-

- 2 El análisis detallado de esta determinación, así como su fundamentación empírica pueden encontrarse en Iñigo Carrera (2007).
- 3 En el caso de Argentina, General Motors regresó al país e inauguró una planta en la provincia de Santa Fé, Fiat también retomó la producción con una nueva planta en la provincia de Córdoba, donde también se instaló la recién llegada Chrysler, mientras que Toyota hizo lo propio en la provincia de Buenos Aires. En el caso de Brasil, a partir del proceso de integración productiva en el MERCOSUR, se instalaron por primera vez Honda en el interior de San Pablo, Chrysler y Renault abrieron sus fábricas en el estado de Paraná, Iveco lo hizo en Minas Gerais y Peugeot -PSA- en Río de Janeiro. Además en Brasil las empresas que ya estaban radicadas abrieron nuevas plantas fuera del núcleo tradicional de la industria en San Pablo. En el marco de esta descentralización geográfica Volkswagen abrió nuevas fábricas en el interior de San Pablo, otra en Río de Janeiro -fabrica de camiones que recientemente la empresa vendió a MAN- y una tercera en el estado de Paraná, Toyota instaló una segunda fábrica en el interior de San Pablo, Mercedes Benz abrió otra fábrica en Minas Gerais, General Motors instaló su tercer planta brasileña en Río Grande do Sul y Ford, su segunda fábrica, en Bahía.
- 4 En Brasil la unicidad sindical está vinculada con la jurisdicción en la cual el sindicato actúa, y ésta no puede ser menor que el ámbito municipal. De modo que sólo puede haber un sindicato por rama en cada zona, éstos luego se en-

ban la polivalencia, el trabajo en equipo, las remuneraciones variables atadas a la consecución de metas⁵, la modulación de la jornada de trabajo con compensación de horas (el banco de horas)⁶, haciendo uso además de distintas modalidades de contratación que tienden a reducir los costos laborales⁷.

cuadran (o no) en federaciones que sólo pueden ser estatales, las cuales luego se pueden encuadrar en confederaciones nacionales y por último éstas confederaciones nacionales se pueden adherir (o no) a una central nacional. Esta estructuración de las organizaciones gremiales pone en el centro del sistema a los sindicatos de base, éstos son los que tienen la personería gremial (*jurídico-sindical*) y los que reciben la mayor parte de los recursos obtenidos por el descuento sindical (*impuesto sindical*) que se les realiza a todos los trabajadores de la rama (independientemente de si están afiliados o no). Esta estructuración permite que los sindicatos existan y se sostengan más allá de la voluntad y la movilización de los trabajadores. Pero además, al ubicarse como la base de todo el sistema sindical, las federaciones, confederaciones y centrales se constituyeron, en muchos casos, en órganos burocráticos y sin poder real de negociación con los patrones (Moreira Cardoso, 2007:91).

- 5 Los trabajadores automotrices reciben una parte de sus remuneraciones (que no forman parte del salario, en tanto no constituyen un "derecho adquirido", no aporta a la seguridad social ni al cálculo del salario anual complementario) que varía de acuerdo al alcance de ciertos indicadores. Los cuales, además de los "clásicos" vinculados al volumen de producción, incluyen otros más "flexibles" como son los referidos a: calidad, presentismo, satisfacción del cliente, índice de defectos, participación en círculos de calidad o programas de mejora continua, etc.
- 6 El sistema de modulación anual de la jornada laboral le permite al capital compensar las mayores jornadas laborales diarias, semanales o mensuales transitorias con menores jornadas en otro momento del año, sin necesidad de pagar horas extraordinarias por esa prolongación.
- 7 Por un lado las empresas incorporaron nuevos trabajadores a través de la utilización de contratos por tiempo determinado, los cuales les permiten comprar fuerza de trabajo por un plazo de tiempo específico durante el cual no deben pagar la totalidad de las contribuciones a la seguridad social además de no contraer responsabilidades indemnizatorias (cuando se termina el contrato el trabajador no tiene derecho a indemnización alguna). Por el otro lado las empresas recurrieron al mecanismo de suspensión de contrato de aquellos trabajadores a quienes les habían comprado su fuerza de trabajo por tiempo indeterminado. La suspensión de contratos le permite al capital reducir sus costos laborales ya que no sólo paga una parte equivalente al salario (de entre el 40% y el 80%, según la negociación), sino que mientras dura la suspensión de los contratos no debe pagar los componentes indirectos del salario.

Mientras todo esto se implementaba en las nuevas plantas, en las viejas se producía un fenómeno relativamente diferente. En Brasil se produjo la denominada "reestructuración negociada" (Praun, 2005) o "cooperación conflictiva" (Arbix-Rodrigues, 1996). Es decir que los sindicatos negociaron⁸ con las empresas las condiciones para efectivizar la implementación de la reestructuración productiva que incluyó la incorporación de las nuevas condiciones "flexibilizadoras". Mientras, en el caso de Argentina, las acciones desarrolladas, de un modo menos negociado, por parte de las empresas encontraron una importante resistencia de los trabajadores automotrices⁹.

La recesión, y posterior crisis, que se desarrolló entre 1998 y 2002 cambió la relación de fuerzas entre la clase de los compradores y la clase de los vendedores de fuerza de trabajo. En ese nuevo contexto las empresas de antigua radicación fueron logrando introducir la nueva regulación de las relaciones laborales, sin necesidad de realizar mayores concesiones¹⁰.

La abrupta caída del salario -producida a través de la devaluación de las monedas-pagado a los obreros automotrices, sumado a la intensificación del trabajo que significó el avance de la flexibilización y la reducción del número de trabajadores contratados, se constituyeron en las bases sobre las que se asentó el ciclo de crecimiento "récord" que se inició a partir de 2003.

- 8 Esta negociación no estuvo exenta de importantes conflictos como lo manifestaron las huelgas protagonizadas por los trabajadores de la planta que Mercedes Benz tiene en San Bernardo del Campo (SP) en 1992 y 1995 o, los distintos conflictos que jalónaron el proceso de reestructuración de la planta que Volkswagen tiene en esa ciudad, a fines de 1997, en 1998, en 2001 en 2003 y en 2006.
- 9 Asambleas, paros, movilizaciones, ocupaciones de planta y otras acciones, ocurridas principalmente entre 1995 y 1996, lograron, si no impedir, por lo menos frenar, postergar y parcializar la avanzada flexibilizadora de los capitales en la industria terminal automotriz (Guevara, 2010: 123).
- 10 Si bien en Brasil continuaron con la estrategia de la negociación y, en Argentina comenzaron a aplicarla de hecho, sus resultados para los trabajadores fueron bastante magros. Los mayores logros obtenidos se limitaron a transformar los despidos masivos que las empresas comenzaron a implementar en suspensiones de contrato o en retiros voluntarios. Mientras las empresas lograron extender el uso del banco de horas, la contratación por tiempo determinado y la diferenciación de los salarios de ingreso de los nuevos trabajadores (Guevara, 2010: 127-130).

Los números del “récord histórico”¹¹

Desde el año 2003 hasta el tercer trimestre de 2008, la industria automotriz del MERCOSUR experimentó un fuerte proceso de crecimiento que fue marcando, a partir de 2006 y hasta 2008 inclusive, sucesivos “récords históricos” tanto en ventas como en producción de vehículos automotores. En Brasil el crecimiento global de la producción durante este período fue de casi un 70%, pasando de poco más de 1.700.000 unidades en el año 2003 a 2.880.000 unidades en el 2008. Superando en un 45% el pico de producción anterior, cuando se produjeron casi 2 millones de vehículos en 1997. El mismo proceso de crecimiento “histórico” se reprodujo en cuanto a las ventas, que crecieron un 110% entre 2003 y 2008, pasando de 1.350.000 unidades vendidas a 2.800.000 el último año. En cuanto a la fuerza de trabajo utilizada se observa también el crecimiento del número de trabajadores empleados en un 30% pasando de 79.000 trabajadores empleados en 2003 a 104.274 en 2007.

En cuanto al curso del crecimiento de la industria en Argentina presenta proporciones más impactantes aún, ya que se parte de una escala de producción mucho más pequeña. La producción de vehículos automotores en la Argentina dio un salto de más del 250% entre los años 2003 y 2008, pasando de una producción de casi 170.000 unidades en el inicio del ciclo de recuperación a casi 600.000 unidades cuando se interrumpió dicha recuperación. Este crecimiento superó en un 30% el pico histórico anterior del sector, alcanzado en 1998 cuando se produjeron 457.000 vehículos. El mercado interno de automotores protagonizó un crecimiento mayor aún, al pasar las ventas de poco más de 155.000 unidades en 2003 a más de 611.000 unidades en 2008 (293%). El mismo sentido tuvieron tanto las ventas al exterior -que crecieron casi un 240% pasando de 108.058 unidades vendidas en 2003 a 351.092 exportadas en 2008-, como las importaciones -éstas crecieron más de un 300% pasando de 92.038 unidades a 373.305 importadas en 2008. El número de trabajadores empleados por las empresas automotrices se multiplicó por dos, pasando de poco más de 12.000 trabajadores a 24.000 en 2007.

Una primera observación, que surge de la simple presentación de los datos, es que en el año 2008 la producción alcanzó su punto histórico máximo empleando menos trabajadores que en el pico anterior. En Brasil la producción creció un 45% respecto del máximo anterior en 1997, mientras que el número

11 Los datos sobre producción, ventas, empleo, facturación e inversión fueron extraídos de los anuarios e informes de prensa de la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA) de Brasil y de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) de Argentina.

de empleados se mantuvo en el mismo nivel. En Argentina la producción en 2008 superó en un 30% a la de diez años antes, mientras que la fuerza de trabajo empleada cayó un 8% respecto de la utilizada en 1997. Los salarios recibidos por los trabajadores, si bien, aumentaron durante este período de crecimiento histórico, no lo hicieron a la misma velocidad que la producción que, creció un 250% mientras los salarios nominales crecieron un 150%. Lo mismo pasa al comparar el movimiento de la facturación que declaran las empresas con los salarios que cobraron los trabajadores¹², en 2003 la facturación fue de \$7.000 millones mientras el salario promedio era de \$1.600, en 2007 la facturación subió a \$37.450 millones y los salarios a \$3.500, es decir un crecimiento del 230% contra un 120%. Estos datos dejan en claro cómo se distribuyeron los resultados del proceso de crecimiento "record" en Argentina.

En el caso de Brasil, al analizar el movimiento de las inversiones realizadas por los capitales del sector se observa una disminución relativa de las mismas en el último período. El promedio anual de inversiones realizado durante el proceso de reestructuración y crecimiento (1994-2000) fue de 1.870 millones de dólares, mientras que las inversiones realizadas en el período 2001-2007 fueron de 1.230 millones en promedio por año. Es decir que el proceso de crecimiento de la industria automotriz en Brasil se realizó sin aumentar el número de trabajadores empleados y sin aumentar las inversiones (más bien éstas cayeron un 35%). Por lo que, aún debiendo profundizar el análisis con datos relativos a la evolución salarial, en Brasil la intensificación del uso de la fuerza de trabajo también parece estar entre las bases del crecimiento.

En este contexto de crecimiento la dinámica de la lucha de clases se fue modificando. Aunque las posiciones obreras se fueron fortaleciendo y los sindicatos lograron negociar aumentos salariales, las empresas lograron continuar con la avanzada flexibilizadora (mayormente intercambiaron los aumentos salariales por la consolidación de los instrumentos de flexibilidad incorporados de un modo "excepcional" durante la crisis de 2001-2002).

En esta situación fue que, el nuevo momento de la crisis de superproducción de capital mundial, encontró a los capitales que operan en la industria automotriz del MERCOSUR.

12 El dato de salarios está tomado del Boletín de Remuneraciones del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social.

El fin del crecimiento

En el cuarto trimestre del año 2008 se puso de manifiesto que este período de crecimiento record se estaba interrumpiendo. La producción de vehículos automotores en Argentina pasó de 52.760 unidades promedio por mes hasta octubre, a 34.730 en los últimos dos meses del año, es decir una caída del 35%. Mientras que, en Brasil, la producción promedio mensual cayó de 285.600 unidades hasta octubre, a 142.000 unidades en noviembre y diciembre, es decir una caída del 50%.

Las empresas redujeron la producción para ajustar sus stocks, a través de distintas medidas que les permitieron deshacerse de parte de los costos que les genera la explotación de la fuerza de trabajo. Este desprendimiento tuvo distintas formas y alcances que les permitieron realizar tanto una reducción de costos parcial y transitoria (suspensión de contratos, adelantamiento de vacaciones, suspensión de horas extras y aplicación del banco de horas) como una reducción permanente (no renovación de contratos y despidos).

Frente a este accionar de las empresas los trabajadores respondieron desplegando distintas acciones en defensa tanto de sus empleos como de sus salarios. Algunas de alcance general (nacional o estadual) como fueron la movilización de los trabajadores metalmeccánicos argentinos en noviembre de 2008, cuando convocados por el sindicato que los nuclea, SMATA, marcharon por el centro de la ciudad de Buenos Aires reclamando el fin de las suspensiones y los despidos¹³; o la jornada de movilización y protesta organizada en enero de 2009 por los sindicatos metalúrgicos de la región industrial de San Pablo en defensa del empleo y el salario, donde 20.000 trabajadores marcharon y realizaron actos frente a las plantas automotrices; o la convocatoria realizada en febrero por la Central Única de Trabajadores (CUT) de Brasil al Día Nacional de Lucha por el Salario y el Empleo; o la jornada nacional de paro y movilización convocada en abril por la Central de Trabajadores Argentinos (CTA) bajo la consigna de: ¡qué la crisis no la paguen los trabajadores!

Del mismo modo, tanto el Estado nacional en Argentina como el de Brasil intervinieron otorgando beneficios para las empresas a cambio de amortiguar en lo posible las reducciones de empleo. En el caso de Brasil, en diciembre se redujo la tasa del impuesto que el Estado federal cobra a los productos industrializados (IPI), la reducción fue distinta según el tipo de motorización -0% para los denominados "carros populares" de hasta 1.000 cm³- y con validez

13 Junto con el reclamo de aumento salarial para los trabajadores de la rama de concesionarias de venta de automóviles.

hasta fines de marzo de 2009. De esta forma el precio de venta de los autos se redujo proporcionalmente, fomentando el aumento de las ventas y por tanto de la producción. A partir del mes de febrero el mercado interno de Brasil manifestó el impacto positivo de la medida a través del aumento de las ventas, reduciendo los stocks acumulados por las empresas que en el mes de marzo volvieron a producir al mismo ritmo -e incluso a uno mayor- que en marzo de 2008. Pero debe destacarse que esta reactivación de la industria automotriz fue pagada por el Estado brasileño, ya que la recaudación del impuesto de los automóviles cayó significativamente (91%). Mientras en enero de 2008 se recaudaron por este impuesto 378 millones de reales, en enero de 2009 se recaudaron sólo 34 millones. Es decir que para que la industria automotriz en Brasil redujera los efectos de la crisis internacional, el Estado federal dejó de recibir (o pagó desde otro punto de vista) 344 millones de reales. Al llegar el final del plazo de vigencia, la medida fue renovada por otros 3 meses, hasta fines de junio, con la incorporación del compromiso de las empresas de no producir nuevos despidos mientras durase la exención impositiva.

En Argentina el Estado nacional desplegó distintos instrumentos para sostener la producción de la industria metalmentecánica. En diciembre se lanzó un plan de financiamiento para la compra de autos cero kilómetro intentando estimular las ventas. Luego a través del Banco Nación se abrió una línea de créditos para estimular la compra de camiones de fabricación nacional, es decir Iveco. En mayo aportó 30 millones de pesos a través de la compra de un bono emitido por la empresa Mercedes Benz, con el objetivo de financiar a sus consumidores para estimular las ventas. Además de financiar parte de las inversiones necesarias para el lanzamiento de nuevos productos de General Motors y Peugeot-Citroën. Por otro lado, y a través del Ministerio de Trabajo, el Estado argentino asiste a las empresas automotrices a través del programa de reconversión productiva (Repro). Por medio de este programa el Estado aporta 600 pesos al subsidio que reciben los trabajadores que son suspendidos por las empresas, con la condición de garantizar el vínculo laboral mientras dure la asistencia. Debe destacarse que el origen de los recursos con los que el Estado argentino asiste a la industria automotriz es el producto de los mismos trabajadores, ya que se trata del manejo de los fondos de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSeS).

En Brasil también son los trabajadores los que financian su suspensión y aportan a la reducción de costos de las empresas, ya que cuando son suspendidos reciben un subsidio conformado en parte por una contribución empresarial y en parte con el aporte del Fondo de Amparo del Trabajador (FAT), fondo al que los trabajadores tributan una fracción de su sueldo regularmente.

Este escenario general de la industria automotriz -entre fines del año 2008 y principios de 2009- se fue desarrollando a través de un conjunto de

conflictos, acciones y respuestas desplegados por los trabajadores y los capitalistas (o sus representantes) en cada una de las empresas que componen el sector. A continuación se presentan algunos de estos conflictos¹⁴.

General Motors

La primera manifestación del freno que sufrió el sector se hizo visible en el conflicto desarrollado en la planta que General Motors tiene en las cercanías de la ciudad de Rosario, en Argentina. La producción había llegado a su pico máximo en el segundo trimestre del año al producir un promedio de 11.800 unidades por mes, en el cuarto trimestre la producción de GM cayó un 54%, produciendo menos de 5.500 unidades por mes.

Frente a este cambio de escenario la empresa decidió, en el mes de octubre, no renovar el contrato a un trabajador, planteando un conflicto que fue desplegándose por más de dos meses. Los trabajadores de GM respondieron (a través de la comisión interna de reclamos) con la paralización de la producción. La empresa adelantó una parada técnica -ya anunciada- quedando la planta cerrada por dos semanas, y envió 435 telegramas de despido (tanto a trabajadores efectivos como a contratados). Frente a este nuevo punto del conflicto el sindicato llamó al paro, los trabajadores bloquearon los accesos a la planta y amenazaron con la toma del establecimiento. El gobierno de la provincia de Santa Fe dictó la conciliación obligatoria, volviendo por tanto la situación al punto anterior al estallido del conflicto. Entonces la empresa, obligada a permitir el ingreso de los trabajadores que ya estaban informados de su intención de despedirlos, los separó del conjunto de los trabajadores al no asignarles tareas productivas y reunirlos en la sección conocida como "chevy club" con el argumento de dictarles cursos de capacitación.

El primero de diciembre, mientras regía la conciliación obligatoria y se negociaba con el sindicato, la empresa impidió el ingreso a la planta de los trabajadores a los que se les vencían los contratos. Como respuesta, en el interior de la fábrica, los trabajadores del turno tarde en asamblea decidieron paralizar la producción por tiempo indeterminado.

14 Toda la información que se presenta a continuación fue extraída de un conjunto de fuentes, principalmente de prensa. Fueron consultadas: Agencia Federal de Noticias DERF, Periódico Hoy (PCR), Prensa Obrera (PO), La Verdad Obrera (PTS), Noticias y Novedades de SMATA, Brasil Metal Diario órgano de la Confederación Nacional de Metalúrgicos -CUT, Diario Gremial, Argenpress, Crítica, Clarín.

Finalmente el 29 de diciembre GM y SMATA firmaron un acuerdo en el que se estableció la suspensión de los trabajadores que iban a ser despedidos, con el pago de un subsidio equivalente al 80% del salario y se garantiza la estabilidad laboral hasta diciembre de 2009 para los trabajadores efectivos y hasta junio para los contratados.

La firma del acuerdo aunque bajó la intensidad del conflicto no logró clausurarlo. Desde entonces la empresa continuó con su política de reducción de personal aunque, eso sí, bajo una forma negociada. A través de planes de retiro voluntario el número de trabajadores efectivos suspendidos se redujo, a principios del mes de abril, de 235 a 85 obreros. Mientras que los 200 trabajadores contratados continuaron suspendidos con la estabilidad garantizada hasta fines de junio de 2009. Los trabajadores denunciaron que, frente al relativo crecimiento de la producción desde el mes de marzo, la empresa exigió la realización de horas extras por parte de los trabajadores que quedaron dentro de la planta, en lugar de convocar a los suspendidos. Efectivamente la producción de vehículos en la planta de GM pasó de un poco más de 3.000 unidades por mes en promedio entre diciembre de 2008 y febrero de 2009 a casi 6.800 entre marzo y mayo últimos.

En Brasil la situación productiva de GM también expresó el nuevo escenario abierto por la crisis internacional. Mientras en el tercer trimestre del año la producción de vehículos llegaba al pico máximo de 62.000 unidades por mes, el cuarto trimestre caía más de un 50%, produciendo menos de 30.000 en el promedio de los 3 últimos meses del año.

Sin embargo, aquí la empresa comenzó a realizar el ajuste de un modo más suave. En el mes de octubre GM suspendió por diez días la actividad de sus plantas de San Pablo, ubicadas en Sao Caetano do Sul (donde emplea 6.000 trabajadores) y en Sao José dos Campos. En noviembre otorgó licencias colectivas para los trabajadores del tercer turno de la fábrica de Sao Caetano y para los del segundo turno de Sao José. En ésta última planta la situación se empeizó a endurecer en enero de 2009 cuando la empresa comunicó al Sindicato de Metalúrgicos de Sao José dos Campos la decisión de despedir a 744 trabajadores, 600 de los cuales tenían contrato por tiempo determinado con vencimiento previsto para el mes de junio.

Si bien en febrero comenzó a vislumbrarse un proceso de recuperación de la producción, esto no impidió que GM continuase con el proceso de ajuste -ya violento- sobre los trabajadores. La planta de Sao Caetano despidió 300 trabajadores y la de Sao José otros 600. Además se desligó de 1600 trabajadores contratados a los que no renovó los contratos.

La tendencia a la recuperación de la producción se mantuvo, en el mes de marzo GM de Brasil produjo 50.500 unidades, de forma tal que convocó a 300 trabajadores de la planta de Sao Caetano que estaban suspendidos. En

abril el proceso de renovado crecimiento de la producción (47.000 unidades en abril) hizo visible la ausencia de trabajadores como resultado del ajuste de los meses anteriores. La intensificación de la producción, resultante del aumento de los ritmos de trabajo individuales al no aumentar paralelamente el número de trabajadores, se expresó en una creciente presión acumulada por los obreros ocupados. Expresada cuando, en Sao Caetano do Sul, un trabajador subió a los techos de la entrada de la planta en protesta por la intensificación de los ritmos de trabajo.

Es conveniente destacar que, todos estos movimientos de ajuste y reajuste de la fuerza de trabajo empleada se realizaron en las plantas que GM tiene en el Estado de San Pablo, mientras que en la planta de Gravataí -en el Estado de Río Grande do Sul- los 4.500 trabajadores realizaron horas extras. La suspensión de la producción se dio bajo la forma de parada técnica en el mes de diciembre de 2008. Esta divergencia en el accionar de la empresa en cada región responde a las diferencias que presenta el movimiento sindical en cada uno de los Estados. Mientras el movimiento obrero tiene una mayor tradición, organización y por tanto fuerza en San Pablo, el desarrollo alcanzado en Río Grande do Sul es mucho menor. Estas diferencias en la organización y fuerza de los trabajadores se expresan, obviamente, a nivel de los salarios que se pagan y las condiciones en que se emplea la fuerza de trabajo en cada uno de los Estados.

Renault

La producción de la fábrica que la empresa francesa tiene en la localidad de Santa Isabel, provincia de Córdoba, evidenció una caída del 60% en el mes de noviembre respecto del mes anterior, la producción pasó de 7.300 unidades por mes a 2.800. Para realizar ese ajuste en la producción Renault anunció el despido de 620 trabajadores a fines de octubre. Frente a la intervención del SMATA se inició una negociación que dejó como saldo la reducción de los despidos a 300 trabajadores. Pero en el mes de noviembre la empresa avanzó con un plan de suspensiones de tareas, 1.000 obreros -de los 1.400 que tenía la planta- fueron suspendidos por un total de 10 días de manera rotativa a lo largo de los últimos dos meses del año. En enero SMATA y Renault firmaron un nuevo acuerdo en el que se garantizó la estabilidad laboral hasta el 30 de junio de 2009, tanto para los trabajadores contratados como efectivos, a cambio de la suspensión de tareas -con la consiguiente reducción de salarios- y la postergación de la discusión salarial hasta fin de año; además se anunció el cierre de la planta por vacaciones en el mes de febrero.

La reapertura de la fábrica después de las vacaciones elevó la producción a un promedio de 4.400 unidades en los meses de marzo, abril y mayo. En ese contexto de relativa reactivación, los trabajadores lograron abrir la discusión salarial. Reclamaron un aumento del 25% más una bonificación de 150 horas y

que se garantice la estabilidad laboral hasta fin de año. La empresa respondió negativamente al reclamo, provocando la paralización de la planta por parte de los trabajadores. Renault cerró la fábrica y amenazó con nuevos despidos (planteando que no sólo no podía satisfacer las demandas obreras sino que continuaba sobrando gente). A inicios de junio la empresa ofreció un aumento de 1.200 pesos no remunerativo para los primeros 6 meses de 2009 momento en el se reabría la negociación, más un bono mensual de 600 pesos hasta fin de año y la estabilidad laboral de todos los trabajadores hasta diciembre. El sindicato llevó la propuesta a la asamblea que los trabajadores realizaron en la fábrica, donde fue rechazada y se elaboró un plan de lucha que se inició con un paro de 2 horas por turno para el día el 3 de junio, con la amenaza de ampliar una hora por día. El 8 de junio en una nueva asamblea el sindicato logró la aprobación de la propuesta de Renault dando un cierre provisorio al conflicto, ya que se acordó reabrir la discusión salarial en la segunda mitad del año.

En el caso de la planta que Renault tiene en la ciudad de Curitiba, en el Estado brasileño de Paraná, el freno de la producción fue abrupto en diciembre de 2008. La fábrica que produjo un promedio de 11.000 unidades por mes entre enero y noviembre, produjo sólo 300 unidades en el mes de diciembre. Situación que llevó a la empresa a cancelar el segundo turno de producción suspendiendo los contratos de 854 trabajadores. Pero desde el inicio del año 2009 la producción comenzó a crecer, en enero se produjeron 4.300 vehículos, en febrero 5.580, en marzo 7.332 y en abril 9.828. Para realizar este crecimiento de la producción la empresa comenzó a discutir en el mes de febrero, con los delegados sindicales la reincorporación de trabajadores. En marzo 500 de los 854 trabajadores que se encontraban con el contrato suspendido volvieron al trabajo.

Mercedes-Benz

La producción de la fábrica que la empresa alemana tiene en la provincia de Buenos Aires pasó de un promedio mensual de 3.000 unidades hasta noviembre de 2008, a producir menos de 600 unidades desde entonces, es decir una caída del 80% en su producción. En el mes de noviembre SMATA firmó un acuerdo con MB donde se estableció la licencia rotativa del personal por todo el año 2009, la eliminación del turno noche (tercer turno) y a cambio los trabajadores tenían garantizado su puesto de trabajo hasta diciembre, recibiendo cuando fuese afectados por las suspensiones un subsidio (no remunerativo) equivalente al 80% del salario. La empresa, además anunció el inicio de programas de retiros voluntarios y de acuerdos pre-jubilatorios, para reducir su planta de personal.

En mayo cuando la producción se incrementó en un 60%, alcanzando las 1.000 unidades mensuales, SMATA y MB firmaron el acuerdo salarial de 1.200 pesos para el primer semestre. Acuerdo que abarcaba tanto a los 800 trabaja-

dores que se encontraban en actividad como a los 800 que continuaban suspendidos y que percibían el subsidio equivalente.

En el caso de la producción de Mercedes Benz en Brasil el freno también se hizo visible en él último mes del año, cuando se produjeron 3.000 unidades representando una caída del 70% respecto del pico alcanzado en octubre (10.000 vehículos fabricados). Si bien en el 2009 la producción volvió a crecer, hasta alcanzar 6.000 unidades en abril, el ajuste de personal continuó desplegándose. En la planta que MB tiene en San Pablo, en la ciudad de Sao Bernardo do Campo, se otorgaron vacaciones colectivas a los cerca de 7.000 trabajadores entre fines de febrero y principios de marzo. En la segunda quincena de abril suspendió a 1.200 trabajadores, además de iniciar un plan de retiro voluntario. Mientras que en la planta localizada en Juiz de Fora, en Minas Gerais, 1.700 trabajadores fueron suspendidos al empezar el mes de junio.

Volkswagen

El ajuste de los stocks de vehículos de VW en Argentina se realizó a través del cierre completo de la producción durante los meses de enero y febrero de 2009, suspendiendo a todo el personal de la fábrica de autos. En estos meses la empresa no produjo ni una sola unidad, retomando a partir de marzo un ritmo de producción un poco más reducido que en el año 2008. En el mes de mayo de 2009 la planta que la empresa tiene en la localidad bonaerense de Pacheco produjo 5.500 vehículos, mientras la producción de 2008 tuvo su pico en 6.500 unidades en los meses de septiembre y octubre.

La planta de fabricación de cajas de velocidad que VW tiene en las afueras de la ciudad de Córdoba también tuvo que ajustar su producción. A fines de noviembre anunció que no renovarían los contratos de 368 trabajadores eventuales, que realizaban los turnos de los sábados, domingos y feriados. El primero de diciembre los trabajadores empleados por VW abandonaron sus actividades y se movilaron a la secretaría de trabajo de la provincia, donde el sindicato se encontraba reunido con autoridades de la empresa, con la intención de frenar las desvinculaciones. Debe destacarse que en esa movilización los trabajadores de VW confluyeron con los trabajadores en conflicto por las suspensiones de la fábrica de camiones Iveco y con los de la autopartista Gestamp. Finalmente se acordó un régimen de suspensión con el pago de un subsidio equivalente al 75% del salario.

En enero las suspensiones se renovaron, alcanzando a 1.500 trabajadores. En febrero a los 350 trabajadores contratados suspendidos hasta fines de marzo, se agregaron 750 trabajadores efectivos que fueron suspendidos hasta marzo. Momento en el que no sólo no retomaron el trabajo sino que la empresa anunció que 250 deberían ser despedidos. SMATA acordó mantener el régimen

de suspensiones rotativas a cambio del subsidio por el equivalente del 75% del salario y la empresa inició un plan de jubilaciones anticipadas.

La reactivación en la industria brasileña aumentó la demanda de cajas de cambio de la empresa y en abril reincorporó a 650 de los trabajadores suspendidos.

En el mes de mayo en las dos plantas de VW se acordó con SMATA la pauta de aumento salarial de \$1.200 por los primeros 6 meses, con reapertura posterior de la discusión salarial y la estabilidad laboral hasta diciembre de 2009. La planta de Córdoba acordó con el gobierno nacional su ingreso al Repro, es decir que parte de los salarios los pagó con el subsidio estatal.

La producción de Volkswagen en Brasil sintió el impacto de la crisis después de alcanzar, también, el punto máximo de producción. En diciembre se fabricaron 27.000 unidades, es decir un 70% menos que las 86.000 fabricadas en octubre. Como en el conjunto de la producción automovilística brasileña, VW retoma el crecimiento de la producción después de la intervención del gobierno. De forma tal que al mirar los niveles de producción alcanzados en los meses de marzo y abril, se encuentran cifras similares a las del mismo período del año anterior, es decir alrededor de las 75.000 unidades mensuales. El ajuste de producción de los meses de noviembre y diciembre se hizo a través del otorgamiento colectivo de vacaciones adelantadas -escalonadas- para los trabajadores de las plantas que VW tiene en San Pablo -Sao Carlos y Sao Bernardo do Campo- y en Paraná -Sao José de Pinhais-. Además la empresa negoció la suspensión de contratos, la reducción de la jornada semanal de trabajo, con acuerdos de reducción salarial y de utilización del banco de horas. Esta proposición de la empresa fue resistida por los trabajadores de Sao José con el argumento de que ya habían flexibilizado la jornada durante los años de crecimiento (trabajando horas extras, sábados y domingos) y por tanto que en el nuevo escenario no era necesaria la reducción salarial. La empresa respondió amenazando con despidos y el acuerdo fue sellado. Al término de las vacaciones colectivas en enero VW abrió un plan de retiros voluntarios con la intención de desligarse de 100 trabajadores de la planta de Taubaté y 250 en la de Sao Bernardo.

Frente al cambio del escenario de ventas, y ante la necesidad de aumentar la producción, a mediados de enero, VW empezó a implementar horas extra los días sábados. En febrero convocó a más trabajadores para realizar horas extra los días sábados (en enero eran 5.600 de los 8.000 obreros de producción, en febrero ya eran 7.000). En la planta de Taubaté, en enero se efectivizaron 650 trabajadores que estaban contratados a plazo, en marzo se renovaron los contratos de los trabajadores temporarios y se aumentó la producción con horas extras.

Fiat

La empresa italiana, que reabrió su planta industrial en la localidad de Fevreira -Córdoba- en diciembre de 2007, redujo su producción a partir del mes de noviembre de 2008. Pasando de un máximo de 4.300 vehículos por mes en octubre a menos de 250 en diciembre. La reactivación de la industria en Brasil a partir de marzo de 2009 llevó a que la producción de Fiat en Córdoba no sólo recuperara su nivel anterior al estallido de la crisis, sino que los superó largamente en mayo. Volviendo a producir casi 5.000 unidades en marzo y alcanzando las 7.300 en mayo.

El ajuste de producción se realizó adelantando la parada técnica de fin de año y las vacaciones de los 3.200 trabajadores en diciembre. Además la empresa suspendió a parte del personal reduciendo la producción de acuerdo a la sección: los sectores de montaje y pintura trabajaron 2 ó 3 días a la semana, el sector mecánica trabajó sólo por la mañana, en total hubo 1.000 empleados que vieron suprimida a la mitad su jornada laboral.

Frente al repunte de la producción Fiat acordó con SMATA la incorporación de 240 nuevos trabajadores con un contrato temporal de 3 meses, para responder al aumento necesario del ritmo de producción diario de 200 a 350 unidades. En mayo además firmaron el acuerdo de aumento salarial de 1.200 pesos para el primer semestre.

La situación de Fiat de Brasil presentó movimientos más abruptos. La planta que la empresa tiene en Bentim, Estado de Minas Gerais, emplea alrededor de 15.000 trabajadores a quienes se les dieron vacaciones colectivas en los meses de noviembre, diciembre y en la primer mitad de enero de 2009. Este ajuste en el empleo de la fuerza de trabajo permitió que la empresa ajustara sus stocks de vehículos al bajar la producción de un promedio mensual de más de 65.000 unidades a lo largo del año a menos de 30.000 durante los meses de vacaciones. Pero además de las vacaciones Fiat no renovó los contratos de 350 trabajadores temporales cuyos contratos vencieron en diciembre. En enero despidió a 503 trabajadores y en conjunto con las empresas autopartistas que la proveen despidieron 4.100 trabajadores desde el octubre hasta febrero.

Cuando en marzo la producción aceleró la recuperación, alcanzando las 64.000 unidades producidas, comenzó a implementar horas extra los días sábados y a alargar 45 minutos por día la jornada del segundo turno de trabajo.

Al mantenerse el buen ritmo de producción en abril, con 59.000 unidades producidas, tanto Fiat como sus proveedores anunciaron la intención de recontractar a 1.200 trabajadores que habían sido despedidos durante el período anterior. Además de generalizar la realización de horas extra, aunque eso sí intentando contabilizarlas como compensación del banco de horas. Esta última situación y el contexto de reactivación productiva permitieron que la pro-

testa del sindicato prosperara y las horas extra se contabilizaran como efectivas, y por tanto, la empresa debió pagarlas.

Iveco

En Ferreyra, Córdoba, el grupo Fiat tiene también la planta donde se producen los camiones Iveco. La producción en 2008 había crecido hasta alcanzar las 900 unidades mensuales al iniciar el segundo semestre, pero cayó un 50% en noviembre (460 unidades) y desde entonces no supera las 100 unidades mensuales.

El ajuste de personal realizado por la empresa desató uno de los conflictos más duraderos. Comenzó con la suspensión rotativa de 350 obreros durante todos los jueves y viernes de noviembre y diciembre. A fines de noviembre profundizó el ajuste con el despido de 42 trabajadores contratados, el primero de diciembre los trabajadores cortaron la ruta 9 y luego se movilizaron hacia la secretaría de trabajo de la provincia donde el sindicato se reunía con las autoridades de la empresa. En la movilización los trabajadores de Iveco confluyen con los de VW y de Gestamp que también se encontraban en conflicto. Frente al nuevo paso en el conflicto el gobierno dictó la conciliación obligatoria y las partes acordaron el reingreso de los trabajadores en la condición de suspendidos, es decir cobrando el equivalente del 70% del salario.

Las suspensiones se extendieron durante los meses de enero, febrero y marzo, en los cuales la planta tuvo actividad sólo una semana por mes. De este modo, a mediados de enero el sindicato firmó un nuevo acuerdo en el que se estableció la estabilidad laboral hasta el 31 de marzo de los trabajadores a los que se les vencían los contratos a cambio de una suma fija de \$1.350, mientras se mantuvieron las suspensiones de los trabajadores efectivos. Una parte de los trabajadores se opuso al acuerdo y dos de los delegados se negaron a firmarlo, ya que reclamaban un ingreso equivalente al 75% del salario y el reparto de trabajo. En febrero se realizó una asamblea en la puerta de la empresa donde se decidió una movilización a la sede del sindicato para reclamar la realización de una asamblea general de los metalmeccánicos, de forma tal de unificar las luchas que se desarrollaban en Córdoba; a su vez se denunció la existencia de una cláusula que fue ocultada al firmarse el acuerdo en enero. En esa cláusula se establecía que si bien los contratos se extendían hasta fines de marzo, vencido ese plazo no había opción de negociarlos. En la misma movilización se denunció la situación de los delegados que se negaron a firmar el acuerdo, a los cuales la empresa les impedía el ingreso a la planta, impidiéndoles por tanto la realización de sus actividades gremiales.

Al vencer el plazo del acuerdo, el sindicato negoció la estabilidad laboral hasta fin de año de los trabajadores efectivos y hasta mitad de año de los con-

tratados. Negociación que se vio reforzada por el gobierno al poner como condición el fin de los despidos al lanzar un plan de créditos vía Banco Nación para la compra de camiones de fabricación nacional, es decir Iveco.

A principios de abril, cuando la empresa volvió a convocar a una parte de los trabajadores suspendidos para reactivar la producción, se realizó una asamblea en reclamo por la situación de los delegados que, a pesar de contar con un amparo judicial, seguían teniendo vedado su ingreso a la fábrica.

A fines de mayo SMATA e Iveco acordaron, tal y como aconteció con el resto de las automotrices, el pago de un aumento de \$1.200 por los primeros seis meses del año y retomar la discusión paritaria en el mes de julio.

En cuanto a la producción de camiones Iveco que se realiza en la localidad de Sete Lagoas, Minas Gerais, también debió sufrir un violento ajuste desde que se manifestó la crisis. De producir 1.800 unidades en octubre de 2008 pasó a producir un promedio de 600 unidades durante los primeros meses de 2009, alcanzando su punto más bajo en diciembre cuando salieron de la producción sólo 100 unidades.

El ajuste de personal se realizó a través de la aplicación del banco de horas y del licenciamiento colectivo que se fue extendiendo de acuerdo a cómo se desenvolvían las ventas. A mediados de diciembre la empresa otorgó las vacaciones a sus 1.700 trabajadores, hasta mediados de enero. Al llegar este momento, las licencias fueron renovadas para casi todo su personal hasta principio de febrero. Sólo volvieron a la actividad 350 trabajadores avocados a preparar la línea de montaje de los nuevos productos que la empresa lanzaría en febrero. Al no haber retomado el ritmo de ventas que la empresa consideraba conveniente, el 2 de febrero los trabajadores volvieron a quedar licenciados hasta el mes de marzo. Momento en el que el crecimiento parcial de la producción -600 y 800 unidades en marzo y abril- más la aplicación del banco de horas permitió el fin de las sucesivas renovaciones vacacionales.

Ford

En el caso de Ford Argentina, la producción bajó de casi 10.000 unidades en octubre de 2008 -punto máximo de su crecimiento "histórico"- a poco más de 5.000 unidades entre los meses de febrero y mayo de 2009. La empresa realizó parte del ajuste de su stock a través del cierre de la producción con vacaciones colectivas en el mes de enero, en el que no se produjo ni una unidad. A fines de marzo anunció que se desprendería de 330 trabajadores, al no renovarles sus contratos a partir del primero de mayo. Frente a la protesta del sindicato la empresa se mostró permeable a dar marcha atrás con los despidos a cambio de que los trabajadores suspendiesen la discusión paritaria. Finalmente al comenzar el mes de mayo se firmó un acuerdo entre SMATA y Ford, en el

que se estableció el aumento de 1.200 pesos por el primer semestre y la estabilidad de todos los trabajadores hasta el 31 de diciembre de 2009, es decir incluyendo a los trabajadores contratados. En el acuerdo la empresa obtuvo su inclusión en el programa de recuperación productiva (Repro), a través del cual el gobierno otorga un subsidio de 600 pesos para cubrir los sueldos de los trabajadores temporarios.

La situación de Ford en Brasil también dista de ser de las más conflictivas. En septiembre de 2008 alcanzó el máximo de producción con 37.000 unidades, bajando apenas 2.500 vehículos en octubre cuando la crisis empezó a hacerse visible. La respuesta de la empresa frente a la necesidad de reducción de stocks fue el adelantamiento de las vacaciones colectivas, la suspensión de las horas extra los sábados y la cancelación temporaria del segundo turno en su fábrica en la localidad de Sao Bernardo do Campo -San Pablo-. Este ajuste se expresó en la producción de diciembre que cayó a 1.200 unidades. Pero en enero cuando comenzaron a surtir efecto las medidas del gobierno federal la producción comenzó a recuperarse, llegando a las 33.000 unidades producidas en el mes de marzo. Para lo cual, ya en el mes de febrero, debió empezar a cancelar las licencias colectivas que había otorgado a parte de sus empleados. La suspensión alcanzaba a 3.500 obreros de la fábrica de Camaçari -Bahía-, 4.000 de la planta de Sao Bernardo do Campo -San Pablo- y 1.500 de la ubicada en Taubaté -SP-. Abriendo, paralelamente a la cancelación de las licencias, un programa de retiro voluntario en todas las plantas.

Resultados preliminares y la necesidad de seguir indagando...

El estudio conjunto de un aspecto particular de los procesos sociales de Argentina y Brasil, como es el comportamiento de las clases en el sector de la industria terminal automotriz, deja a la vista diversos elementos, tanto comunes como diferentes, que reclaman ser profundizados para aportar al conocimiento necesario para la acción política efectiva.

Las condiciones flexibles de contratación y uso de la fuerza de trabajo que se establecieron formalmente en la década pasada fueron la base sobre la cual las empresas desplegaron su "estrategia de expansión conservadora". Esta estrategia consistió en aumentar lo menos posible la contratación necesaria de nueva fuerza de trabajo para sostener la producción, y cuando la contratación no pudo evitarse, hacerlas en condiciones precarias. Es decir que el crecimiento de la producción se sostuvo a través del aumento de la intensificación en el uso de la fuerza de trabajo empleada mediante la polivalencia, la multifuncionalidad y la aplicación del banco de horas. Cuando las incorporaciones de nuevos trabajadores se hicieron inevitables, éstas se realizaron a través de

contratos a plazo determinado -temporarios- y para tareas eventuales¹⁵ o, a través de la contratación de terceras empresas que proveen los trabajadores que realizan las actividades dentro de la fábrica -tercerización-.

Cuando el estallido de la crisis mundial obligó a las empresas a reducir su producción, fueron estas mismas condiciones flexibles las que les permitieron ajustarse y reducir sus costos. A través de la suspensión de los trabajadores efectivos y la caída de los contratos precarios, las empresas redujeron su planta sin incurrir en costosas indemnizaciones. Mediante la polivalencia, la multifuncionalidad y la aplicación del banco de horas sostuvieron sus nuevos valores de producción con menos personal en planta. Ejemplificado en el caso de Brasil en los datos de empleo, publicados por la Confederación Nacional de Metalúrgicos – CUT, en el mes de mayo de 2009 cuando la reactivación de la producción ya alcanzaba los niveles de 2008 el número de trabajadores empleados había caído un 5%, de 126.500 en 2008 a 120.378 en 2009.

En otros términos, la flexibilización laboral permite a los capitales que operan en la industria automotriz aumentar la intensidad en la explotación de la fuerza de trabajo, reduciendo sus costos y, por tanto, aumentando sus ganancias, tanto cuando crece la producción como cuando ésta cae.

De modo tal que los capitales que se aplican a la producción de vehículos automotores en el MERCOSUR, se reproducen sobre la base de consumir sin pagar una parte de la fuerza de los trabajadores que emplean. Es decir, pagando la fuerza de trabajo por debajo de su valor. De forma tal que cada mercancía producida por los trabajadores porta un plus de valor extra respecto del que normalmente rinden los trabajadores de la industria terminal automotriz.

Sin embargo, esta plusvalía extraordinaria, lejos de ser la base sobre la cual la región sostiene su integración en la división internacional del trabajo de la industria automotriz, es apropiada como ganancia extraordinaria por los capitales que operan en el MERCOSUR. Los cuales cierran su ciclo de producción dentro del mercado regional, ya que la productividad del trabajo aplicada los aleja considerablemente de las condiciones que imperan en el mercado mundial (Guevara, 2007:161-167). Ello deja en evidencia que el proceso de transformación de las relaciones laborales que se vino desarrollando en los últimos 30 años a nivel mundial, tiene un contenido específico en la región. Si bien, los cambios que tendieron a bajar los costos laborales flexibilizando las condiciones de trabajo para adecuarlas a las nuevas tecnologías y técnicas de producción, son parte de un proceso "global" del capitalismo contemporáneo, en Argentina y Brasil expresaron tener características distintivas. Por un lado, como

15 Solamente en Argentina ya que en Brasil no existe esta figura.

dijimos recién, esta flexibilización fue la forma que tomó el desarrollo de la nueva división internacional del trabajo de la cuál no participan los países del MERCOSUR. Quienes continúan produciendo automóviles con destino para su mercado interno (ahora regional) con una productividad del trabajo que expresa la continuidad de las condiciones de atraso relativo. Por otro lado, la intensificación del proceso de trabajo y la reducción de los costos laborales globales que resultaron de las transformaciones en las relaciones laborales fueron acompañadas por el aumento de los salarios individuales o, en el peor de los casos, de estabilidad de los salarios¹⁶. De acuerdo con los datos elaborados por el *Bureau of Labor Statistics (2009)* los salarios horarios de los trabajadores de la industria automotriz tuvieron esos comportamientos -entre 1996 y 2007- en todos los países analizados excepto en Argentina y Brasil donde los salarios oscilaron entre el descenso abrupto y la estabilidad¹⁷.

Esta característica, compartida por los capitales que operan tanto en Argentina como en Brasil, se vio agudizada por la coyuntura particular de la crisis internacional.

Simultáneamente el nuevo escenario abierto por la crisis puso en evidencia el límite portado por la acción política desplegada por los trabajadores automotrices en los últimos años. Durante el período de crecimiento "récord" del sector, la actividad política y sindical de los trabajadores también aumentó considerablemente. Movilizaciones, negociaciones colectivas, paros y cortes de calle protagonizados por obreros en actividad, volvieron a ocupar la escena política. Sin embargo este aumento de la actividad política y gremial se limitó principalmente a discutir cuestiones salariales, lo que resultó en que los trabajadores pudieron recuperar parte de la capacidad de compra de sus salarios. Sin embargo, esta acción política no logró cristalizarse en un avance sobre las condiciones de flexibilización laboral. Ello le permitió a los capitales aumentar la intensidad del proceso de trabajo, aumentando con ello el producto realizado por los trabajadores, sin pagar por ello un mayor precio por esa capacidad de trabajo, aumentando el plusproducto que rinden los trabajadores. Al comprar la fuerza de trabajo mediante los contratos flexibles, el capital se ahorra de pagar la parte del valor de la fuerza de trabajo que se destina como "aporte" a la seguridad social, aplicando la posibilidad de suspender los contratos sin costo alguno o desprenderse de los trabajadores sin pagar indemnización. De este modo el capital paga por la fuerza de trabajo un precio que se encuentra por debajo de su valor. Viabiliza, así, la apropiación de esta diferencia

16 Fenómeno que se constata tanto en los países denominados "desarrollados" como en los "emergentes".

17 Ver los datos en el anexo.

de valor que va a engrosar su tasa de ganancia individual, sosteniendo su proceso de valorización.

A pesar de que este límite a la acción política quedó manifiesto a partir del estallido de la crisis y la acción desplegada por los capitales, se puede destacar, también, la presencia de una tendencia (aunque pequeña) a la unificación y coordinación de la acción política por parte de los trabajadores. Vimos cómo frente a la acción desplegada por los capitales, en algunos casos, los trabajadores buscaron coordinar su accionar superando las diferencias que existían entre ellos. En Brasil pudimos observar cómo en algunos casos los trabajadores buscaron desplegar acciones comunes desde distintitos sindicatos, incluso afiliados a centrales sindicales diferentes. Mientras que en Argentina vimos cómo en algunos conflictos los trabajadores intentaron superar la separación impuesta por empresa y por condición en la que vendieron su fuerza de trabajo (efectivos y contratados -permanentes y temporales-).

Esta tendencia, a su vez expresa las características que distinguen los modelos sindicales que históricamente se han constituido en cada uno de estos países.

En el caso de Brasil existe, como mencionamos más arriba, una limitación legal a la formación de sindicatos de alcance nacional, de modo que el mismo marco regulatorio presiona a los sindicatos a que coordinen sus acciones si necesitan aumentar su fuerza. Pero a esta situación se le agregó el proceso de descentralización geográfica que experimentó el sector en los últimos años. Es decir, el hecho de que los capitales automotrices hayan abierto sus nuevas plantas en distintas regiones del país, profundizando la diferenciación en términos de condiciones de trabajo y salario entre los distintos sectores obreros, aprovechando las diferencias de fuerza y organización que presentan los sindicatos en las distintas regiones, presionó a los sindicatos a que buscasen coordinar sus acciones en distintos niveles para intentar, así, contrarrestar los efectos negativos de la descentralización y la diferenciación. Esta necesidad de coordinación se expresa en la constitución de los organismos sindicales donde los trabajadores automotrices brasileños intercambian información tendiente a homogeneizar las prácticas en las distintas plantas y a fortalecer la unidad de acción (como son el comité de los trabajadores de VW -del que participan sindicatos de la CUT y de Força Sindical- o, los encuentros nacionales de trabajadores de Ford). Esta tendencia a la unificación se manifiesta, también, en una mayor participación de los sindicatos brasileños en organizaciones internacionales de trabajadores automotrices, como son los comités internacionales de los trabajadores de Mercedes Benz, Volkswagen y Ford, así como la participación de las confederaciones metalúrgicas en la Federación Internacional de Trabajadores Metalúrgicos¹⁸ (FITIM).

En Argentina, por el contrario, existe una organización que actúa a nivel nacional y cuenta, históricamente, con una importante capacidad de presión.

En ese caso SMATA centró más sus acciones en la obtención de concesiones vinculadas a recursos políticos para la propia organización sindical. Es decir que, a cambio de aceptar la implementación de la flexibilización laboral, el sindicato obtuvo ciertos beneficios que le permitieron intervenir en el control disciplinario, en la movilidad de los trabajadores dentro de los lugares de trabajo y hasta, en ocasiones, en temas vinculados con la contratación y el despido de trabajadores (Santella, 2008: 180).

La acción unitaria de la organización sindical nacional de los trabajadores de la industria automotriz en Argentina aparece más esporádicamente, y parece responder más bien a movimientos ocasionales, más vinculados a la necesidad de presionar en una discusión salarial especialmente trabada¹⁹, que a una estrategia de largo plazo de la organización.

El SMATA, si bien establece una pauta nacional para negociar con todas las empresas del sector, realiza las negociaciones empresa por empresa. Tanto cuando se trata de discutir aumentos salariales como, y especialmente, a la hora de resolver las formas de enfrentar la crisis. En los conflictos que se desataron a raíz de la caída en las ventas, no hubo acciones del sindicato tendientes a unificar los reclamos, ni bajo un criterio geográfico -acción común de los trabajadores cordobeses o bonaerenses frente a las empresas asentadas en esas provincias-, ni bajo un criterio de empresa -unificar las acciones de los trabajadores de VW para fortalecer las negociaciones tanto en la planta cordobesa como bonaerense. Por el contrario tendió a la fragmentación de los conflictos, las negociaciones y los acuerdos, no sólo empresa por empresa, sino diferenciando al interior de los trabajadores según la modalidad a través de la cual fueron contratados (efectivos o temporarios).

18 Si bien los sindicatos argentinos también participan de la FITIM, la relación que ésta tiene con el SMATA es bastante compleja. A raíz de la vinculación del histórico secretario general del sindicato con la desaparición forzada de trabajadores automotrices durante la última dictadura militar, el SMATA fue separado de la FITIM. Recientemente el sindicato fue readmitido dentro de la federación internacional pero su nivel de participación en la misma es excesivamente discreto. Con lo cual la participación del sindicato en las distintas acciones internacionales coordinadas desde la federación fueron casi nulas.

19 En el año 2005 cuando la discusión salarial con las empresas parecía estancarse, SMATA convocó a un paro nacional que incluyó el corte de la ruta Panamericana. Del mismo modo, en el año 2006 cuando la rama de concesionarios de autos no lograba cerrar el acuerdo salarial el sindicato llamó al paro nacional en solidaridad.

Pero como pudimos observar más arriba, esta situación no responde a la fragmentación existente en las bases del sindicato, sino que por el contrario, desde distintas asambleas en los lugares de trabajo surgieron las presiones y las acciones que buscaron desarrollar la tendencia a la unificación. Las movilizaciones realizadas por los trabajadores (contratados y efectivos) de Iveco, VW y Gestamp en la ciudad de Córdoba, las pusieron de manifiesto.

Resulta claro que para aportar a la superación de los límites presentes en la acción política de los trabajadores y sus organizaciones es necesaria la profundización de las indagaciones que aquí se fueron abriendo.

ANEXOS

1. Información seleccionada de la industria automotriz del MERCOSUR 1990-2008.

Año	Producción		Ventas		Empleo	
	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina
1990	847.838	99.639	661.337	95.960	117.396	17.430
1991	887.912	138.958	732.444	165.806	109.428	18.317
1992	1.017.550	262.022	724.651	349.245	105.664	22.161
1993	1.324.665	342.344	1.081.386	420.850	106.738	23.027
1994	1.499.817	408.777	1.330.459	508.152	107.134	25.734
1995	1.536.866	262.401	1.652.278	327.982	104.614	21.362
1996	1.738.273	313.152	1.673.136	376.143	101.857	22.728
1997	1.984.403	446.306	1.873.665	426.326	104.941	26.286
1998	1.501.060	457.956	1.466.423	455.372	83.049	22.963
1999	1.286.503	304.834	1.195.609	380.102	85.100	18.522
2000	1.596.882	339.246	1.403.833	306.945	89.134	17.381
2001	1.716.522	235.577	1.511.187	176.667	84.834	14.250
2002	1.700.146	159.401	1.396.157	82.345	81.737	12.166
2003	1.721.841	169.621	1.346.330	155.666	79.047	12.051
2004	2.181.131	260.402	1.478.118	311.961	88.783	13.751
2005	2.375.142	319.755	1.626.683	402.690	94.206	16.485
2006	2.471.224	432.101	1.785.372	460.478	93.243	19.095
2007	2.801.011	544.647	2.185.645	564.926	104.274	24.164
2008	2.880.802	597.086	2.820.350	611.770	s/d	s/d

Fuentes: ANFAVEA, ADEFA.

2. Producción mensual, empresas seleccionadas de Argentina y Brasil 2008-2009.

Fuente: ANFAVEA, ADEFA.

Ford

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	1.875	0	21.430	18.775
febrero	8.834	4.791	21.232	28.143
marzo	7.610	5.834	26.809	33.481
abril	8.375	5.373	30.776	24.244
mayo	7.742	5.107	30.651	s/d
junio	7.661		33.973	
julio	6.839		33.909	
agosto	6.534		30.486	
septiembre	8.812		37.045	
octubre	9.503		34.185	
noviembre	6.273		24.357	
diciembre	3.585		1.237	
Total	83.643	21.105	326.090	104.643

General Motors

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	12.653	4.559	54.296	28.908
febrero	6.106	640	47.911	32.968
marzo	10.199	6.690	53.928	50.584
abril	11.188	6.766	56.625	46.627
mayo	11.193	6.891	54.041	s/d
junio	8.679		63.321	
julio	12.711		65.296	
agosto	11.376		61.607	
septiembre	11.420		58.985	
octubre	6.713		48.825	
noviembre	5.431		18.956	
diciembre	4.242		20.028	
Total	111.911	25.546	603.819	159.087

Mercedes Benz

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	833	6	5.443	3.725
febrero	2.518	848	5.397	4.702
marzo	2.830	915	7.092	5.955
abril	3.216	511	8.446	5.978
mayo	3.241	989	8.577	s/d
junio	3.119		9.310	
julio	3.376		9.821	
agosto	3.237		9.328	
septiembre	3.482		8.475	
octubre	3.288		10.057	
noviembre	2.948		8.206	
diciembre	582		2.929	
Total	32.670	3.269	93.081	20.360

Toyota

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	3.214	3.070	4.783	3.213
febrero	4.967	4.807	1.532	4.660
marzo	6.580	5.449	4.401	5.899
abril	4.617	4.729	6.591	4.583
mayo	6.058	5.124	6.045	s/d
junio	4.550		6.969	
julio	6.424		6.877	
agosto	5.615		6.998	
septiembre	6.587		6.689	
octubre	4.922		7.047	
noviembre	5.711		5.838	
diciembre	5.294		3.213	
Total	64.539	23.179	66.983	18.355

Renault

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	7.988	5.712	11.001	4.333
febrero	1.062	46	11.975	5.579
marzo	5.811	4.571	11.599	7.332
abril	7.954	4.209	12.520	9.828
mayo	5.983	4.553	9.823	s/d
junio	5.717		8.293	
julio	9.005		13.844	
agosto	7.842		13.854	
septiembre	8.850		11.317	
octubre	7.253		10.861	
noviembre	2.791		6.767	
diciembre	3.080		306	
Total	73.336	19.091	122.160	27.072

Volkswagen

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	890	0	67.897	56.126
febrero	4.531	0	69.796	61.767
marzo	5.235	3.858	75.402	73.572
abril	5.028	4.697	77.684	73.826
mayo	5.530	5.449	77.537	s/d
junio	5.249		81.735	
julio	5.701		81.442	
agosto	6.215		78.582	
septiembre	6.535		69.403	
octubre	6.510		86.181	
noviembre	6.145		56.350	
diciembre	5.587		26.880	
Total	63.156	14.004	848.889	265.291

Fiat

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	183	1418	59.857	46.339
febrero	449	2700	62.766	48.336
marzo	720	4905	67.887	64.251
abril	1.619	4260	70.847	58.953
mayo	2.657	7.314	68.297	s/d
junio	3.400		69.156	
julio	4.090		69.558	
agosto	3.872		69.276	
septiembre	4.383		64.936	
octubre	4.318		58.275	
noviembre	2.775		37.582	
diciembre	234		24.013	
Total	28.700		722.450	217.879

Iveco

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	442	0	671	752
febrero	564	70	776	333
marzo	557	104	1.238	591
abril	629	84	1.206	822
mayo	694	97	1.654	s/d
junio	587		1.520	
julio	778		1.789	
agosto	723		1.601	
septiembre	895		1.774	
octubre	877		1.852	
noviembre	458		1.399	
diciembre	136		104	
Total	7.340	355	15.584	2.498

3. Costo laboral por hora, industria automotriz 1996-2007

Fuente: Bureau of Labor Statistics.

Costo laboral horario vehículos y partes 1996-2007												
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
United States	30	30,3	30,5	30,45	30,5	30,87	32,16	34,51	34,22	34,45	33,65	33,77
Argentina	9,57	9,58	9,82	11,41	11,04	10,96	3,92	4,54	5,08	6,53	7,70	9,34
Brazil	12,87	12,45	12,00	7,75	8,15	6,72	5,79	6,13	7,03	9,07	10,91	13,08
Mexico	2,69	3,01	3,05	3,46	4,03	4,72	4,88	4,60	4,54	4,83	4,96	5,29
Corea	11,80	9,74	7,43	9,66	10,78	9,91	12,35	13,09	14,86	17,03	19,62	21,66
Czech Republic	4	4	4	4,32	4,13	4,65	5,39	6,70	7,79	8,53	9,79	11,53
France	30,30	26,96	26,88	25,86	22,68	22,92	25,09	31,25	35,67	36,72	38,09	42,73
Germany	42	42	42,07	41,76	37,83	37,52	39,93	49,63	56,32	57,54	59,68	67,14
Slovakia	2,9	2,91	3,13	3,24	3,55	3,31	4,32	5,65	6,89	8,03	8,62	10,46
Spain	19,38	17,41	17,71	17,68	16,31	15,84	17,41	22,25	24,70	25,98	27,84	31,78
United Kingdom	19,69	22,05	23,48	23,58	22,66	22,91	25,18	29,51	35,03	34,89	37,00	41,65

Referencias bibliográficas

- ARBIX, G.; RODRIGUES, I.J. (1996) "Novas estratégias sindicais diante do desemprego". In: **São Paulo em Perspectiva**, SEADE, Vol. 10, Nº 1, San Pablo.
- GUEVARA, S. (2007) "El Mercosur como reproducción de la forma específica de la acumulación de capital en el Cono Sur: una primera aproximación desde el sector automotriz." En: FERNÁNDEZ, A. (editor). **Estados y sindicatos en perspectiva latinoamericana**. Buenos Aires, Prometeo Libros.
- GUEVARA, S. (2010) "La acción gremial de los trabajadores automotrices en Argentina, desde la posdevaluación hasta la crisis actual". En: **Revista Perfiles Latinoamericanos**. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Número 36, julio-diciembre, México.
- IÑIGO CARRERA, J. (1999) (2007) **La Formación Económica de la Sociedad Argentina. Vol.I Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004**. Buenos Aires: Imago Mundi.
- MOREIRA CARDOSO, A. (2007) "Os Sindicatos: Representação de interesses e ação política de capital e trabalho no Brasil". En: FERNÁNDEZ (ed.) **Estado y sindicatos en perspectiva latinoamericana**. Buenos Aires: Prometeo libros.

PRAUN, L. (2005) **A teia do capital: reestruturação produtiva e “gestao da vida” na Volkswagen do Brasil: Planta Anchieta**, Tesis de Maestría, UNICAMP, Campinas.

SANTELLA, A. (2008) **Trabajadores, Sindicato y Conflictos en la industria automotriz argentina. Un estudio de caso (1989-2006)**. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires.

Información estadística:

Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), *Anuario estadístico*, Buenos Aires, 2008.

Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), *Informes estadísticos*, Buenos Aires, 2009.

Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), *Anuario estadístico*, San Pablo, 2008.

Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), *Informes estadísticos*, San Pablo, 2009

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la República Argentina, *Boletín de Remuneraciones*, Buenos Aires, 2009.

Bureau of Labor Statistics (2009 *Hourly Compensation Costs for All Employees: U.S. Dollars, 33613 Manufacturing (NAICS 3361-3363)* U.S. Department of Labor.

Información de prensa:

Brasil Metal Diario, varios números, órgano de la Confederación Nacional de Metalúrgicos – CUT, 2008-2009.

Clarín, varios números, 2008-2009.

Crítica, varios números, 2008-2009.

Diario Gremial, varios números, 2008-2009.

La Verdad Obrera, varios números, órgano del Partido de los Trabajadores Socialistas, 2008-2009.

Novedades del SMATA, varios números, órgano del Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor, 2008-2009.

Periódico Hoy, varios números, órgano del Partido Comunista Revolucionario, 2008-2009.

Prensa Obrera, varios números, órgano del Partido Obrero, 2008-2009.

PRAUN, L. (2005) **A teia do capital: reestruturação produtiva e “gestao da vida” na Volkswagen do Brasil: Planta Anchieta**, Tesis de Maestría, UNICAMP, Campinas.

SANTELLA, A. (2008) **Trabajadores, Sindicato y Conflictos en la industria automotriz argentina. Un estudio de caso (1989-2006)**. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires.

Información estadística:

Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), *Anuario estadístico*, Buenos Aires, 2008.

Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), *Informes estadísticos*, Buenos Aires, 2009.

Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), *Anuario estadístico*, San Pablo, 2008.

Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), *Informes estadísticos*, San Pablo, 2009

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la República Argentina, *Boletín de Remuneraciones*, Buenos Aires, 2009.

Bureau of Labor Statistics (2009 *Hourly Compensation Costs for All Employees: U.S. Dollars, 33613 Manufacturing (NAICS 3361-3363)* U.S. Department of Labor.

Información de prensa:

Brasil Metal Diario, varios números, órgano de la Confederación Nacional de Metalúrgicos – CUT, 2008-2009.

Clarín, varios números, 2008-2009.

Crítica, varios números, 2008-2009.

Diario Gremial, varios números, 2008-2009.

La Verdad Obrera, varios números, órgano del Partido de los Trabajadores Socialistas, 2008-2009.

Novedades del SMATA, varios números, órgano del Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor, 2008-2009.

Periódico Hoy, varios números, órgano del Partido Comunista Revolucionario, 2008-2009.

Prensa Obrera, varios números, órgano del Partido Obrero, 2008-2009.