



## Relaciones laborales y conflicto sindical en la industria automotriz en Argentina 2003-2015

Guevara Sebastián

### Introducción

La industria automotriz Argentina se ha constituido desde la segunda mitad del siglo XX como uno de los sectores productivos que expresan más plenamente la forma específica en que se desarrolló la acumulación de capital en el país.

Desde el ingreso productivo de los principales capitales que se aplican a la fabricación de vehículos automotores, a finales de la década de 1950, este sector se ha caracterizado por la profunda diferencia que media entre las condiciones de producción de esos mismos capitales en los principales mercados mundiales y las que pusieron en funcionamiento en Argentina. Esto es, los principales productores del mercado mundial automotriz radicaron porciones de capital para ponerlos en producción en condiciones técnicas muy alejadas de las condiciones normales de producción. Y estas condiciones normales se refieren tanto al proceso de producción como al de valorización del capital (Marx, [1867] 2014, pp. 162-179). Se producía de manera exclusiva para el mercado interno, que al ser excesivamente pequeño resultaba en una muy pequeña escala de producción, lo cual impedía la aplicación de las técnicas más desarrolladas, atentando contra la productividad del trabajo aplicado; y, a su vez, este atraso técnico estructural redundaba en una estructura de costos permanentemente superior a las imperantes en los principales países productores del mercado mundial, atentando así, además, contra la competitividad del sector por fuera del mercado interno. (Baranson, 1969, pp. 46-48; NOFAL, 1989, pp. 89-94; Sourrouille, 1980, p. 121) Estas condiciones particulares de producción afectaron negativamente al proceso de valorización del capital, que al operar permanentemente con costos superiores a los medios (con una productividad del trabajo menor a la media) no alcanzaron a apropiarse la tasa media (o normal) de ganancia. (Marx, [1894] 1995, pp. 150-211)

Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad, los principales capitales automotrices del mundo continúan operando en el mercado argentino. La respuesta a esta aparente paradoja es que los capitales automotrices logran compensar esas condiciones particulares de valorización a través de la apropiación de riqueza social extraordinaria (en el sentido de que trasciende más allá de la plusvalía extraída inmediatamente a los obreros que explotan) que les permite aumentar su tasa de ganancia concreta particular hasta alcanzar niveles similares a la tasa media de ganancia.



La fuente principal e históricamente más característica que alimenta la riqueza social extraordinaria que los capitales industriales vienen apropiando en Argentina es la renta diferencial del suelo que afluye junto al valor de las exportaciones de mercancías agrarias que caracterizan al proceso nacional. Sea mediante la intervención directa del Estado nacional, que apropia parte de esa renta y luego la distribuye a través de exenciones impositivas, políticas sectoriales de promoción (y esto es particularmente importante en el sector automotriz), líneas de crédito subsidiados, etc.; o sea mediante su intervención indirecta, a través de la sobrevaluación de la moneda nacional que permite a los capitales que operan desde Argentina importar medios de producción especialmente abaratados y multiplicar sus ganancias al remitirlas al exterior; el resultado es que los capitales industriales que operan restringidos al tamaño del mercado interno argentino logran hacerse de una parte de esa renta del suelo para compensar sus condiciones locales de valorización. Adicionalmente cuando el Estado fija impuestos para la exportación de mercancías agrarias -o sobrevalúa la moneda-, esas mercancías circulan proporcionalmente abaratas dentro del mercado local, y al resultar en su mayoría medios de vida para el conjunto de la población obrera en Argentina, arroja una nueva ventaja para los capitales industriales cuando compran una fuerza de trabajo que se encuentra de este modo abarata pero en condiciones de reproducir su vida (y lo que para estos capitales importa, sus atributos productivos) relativamente normales. Es decir que compra una fuerza de trabajo más barata en términos internacionales, sin afectar el poder adquisitivo que el salario tiene al interior del ámbito nacional y, luego, la consume de acuerdo a las condiciones nacionales de reproducción. Esta vía de apropiación de renta se expresa claramente en la diferencia que media entre el salario cuando es medido en términos de valor (dólares de paridad) y cuando es medido en términos de poder adquisitivo (salario real). La manifestación de esta diferencia calculada para el sector automotriz y puesta en comparación con la evolución de los salarios automotrices en Estados Unidos puede observarse en el gráfico siguiente.

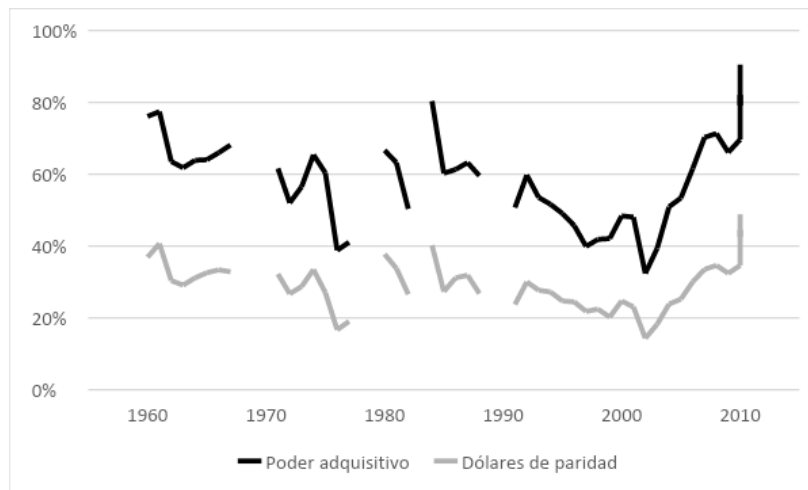


Gráfico 1. Salario automotriz argentino como porcentaje del de EE. UU., en poder adquisitivo y en dólares de paridad.

Fuente: (Fitzsimons; Guevara, 2018)

Dentro del sector automotriz en particular se extendió de un modo muy característico otra fuente de riqueza social extraordinaria que apropiaron los capitales automotrices para compensar sus condiciones de valorización. Se trata de la plusvalía que dejan pendiente de apropiación los pequeños capitales por tener su ganancia concreta determinada por la tasa de interés en lugar de la tasa media de ganancia (normalmente inferior a esta última). (Iñigo Carrera, 2013, pp. 136-141) La relación establecida entre los capitales que operan en el sector terminal automotriz y los pequeños capitales que los abastecen como autopartistas, proveedores de servicios industriales o puntos de comercialización de la producción (concesionarias automotrices) ha ilustrado históricamente esta transferencia de riqueza social.

En el proceso argentino de acumulación de capital se ha desarrollado, con marcada claridad desde el inicio de la última dictadura militar en 1976, otra fuente de riqueza social extraordinaria que alimenta los procesos de valorización de los capitales industriales (entre los que ocupan un lugar destacado, siempre, los capitales de las empresas automotrices). Esta surge de la compra sistemática, y sostenida en el tiempo, de la fuerza de trabajo a un precio que se ubica por debajo de su valor. Desde el último cuarto del siglo XX se viene desplegando un proceso constante (con variaciones de velocidad, eso sí) de deterioro en las condiciones de reproducción de porciones crecientes de la población obrera argentina. Este proceso se expresa relativamente en la caída del salario real industrial. En el caso particular de la industria automotriz desde el pico alcanzado por el poder adquisitivo de los salarios en el año 1984 se ha producido una profunda caída que los años recientes de recuperación no han alcanzado a compensar (y ya se abrió una nueva fase de caída). En síntesis, los capitales industriales que operan en el país compran la fuerza de trabajo por debajo de su valor y se apropian así de una parte extra del valor producido, es decir de una



plusvalía extraordinaria sobre la base de la sobre explotación que se suma a la compensación de sus condiciones concretas de valorización. (Iñigo Carrera, 1998; Guevara, 2010a; Fitzsimons; Guevara, 2016)

Contemporáneamente a este proceso de transformación en las condiciones de reproducción de la población obrera en Argentina se desarrolló, a nivel mundial, el llamado proceso de reestructuración productiva y el consecuente despliegue de una nueva división internacional del trabajo que dieron forma a un nuevo momento en la internacionalización del capital. (Fröbel, Heinrichs y Kreye, 1980) La aplicación de innovaciones técnicas - desarrollo de la informática y avance de la automatización- implicaron un profundo cambio en las condiciones materiales de producción en general, y de la producción en el sector de la industria automotriz en particular. En este último el despliegue de la internacionalización de la producción y el reordenamiento de los circuitos de circulación -tanto a nivel global como regional y local-, fueron algunos de los resultados del salto en las condiciones de producción del sector (vía el aumento de la productividad general). (Arza; Lopez, 2008)

Estas transformaciones globales implicaron para la industria automotriz Argentina un profundo impacto que amenazó sus condiciones de supervivencia. Después de una profunda crisis en los años '80, la década de 1990 inició con un proceso de reestructuración de la producción aparentemente similar al proceso global. Entre sus resultados estuvo el aumento en la escala de producción, el cambio en el perfil exclusivamente orientado al mercado interno y la incorporación de algunos de los avances técnicos desarrollados en la industria a nivel global. (Pinazo, 2015; Santarcangelo; Perrone, 2012; Arza; Lopez, 2008; Barbero; Motta, 2007)

Sin embargo, más allá de las apariencias, ese proceso de reestructuración productiva no tuvo los mismos resultados que tuvo a nivel global. Si bien se modernizaron relativamente los procesos productivos, esto no significó el ingreso de Argentina en la nueva división internacional del trabajo. Por el contrario, al estudiar la *performance* de la industria automotriz argentina luego de la reestructuración y compararla con las nuevas condiciones normales de producción que imperan a nivel mundial, vuelven a aparecer –aunque actualizadas- las mismas características que la definieron históricamente. La escala de producción aumentó, pero mucho menos de lo que aumentó la escala normal; la productividad del trabajo creció, pero continúa a la misma distancia (o más alejada aún) respecto de la productividad aplicada por los principales productores en el mundo; efectivamente trascendió más allá del reducido mercado interno, pero lo hizo a través del acuerdo de comercio regulado con Brasil, es decir exporta gran parte de su producción con ese destino pero a cambio importa de allí una cantidad similar (y por momentos superior),



de modo que el resultado final respecto de la escala de producción queda compensado al tamaño que podría consumir internamente. De modo que, si bien la reestructuración productiva produjo una relativa modernización respecto de su *performance* histórica, cuando se comparan esos resultados con el movimiento normal de la producción automotriz a nivel global, se pone de manifiesto que ésta no redundó en una transformación cualitativa de la industria automotriz en Argentina. (Fitzsimons; Guevara, 2016)

No todos los efectos del proceso de reestructuración productiva se limitaron a reproducir relativamente las condiciones históricas de la industria automotriz en Argentina. Las transformaciones en la organización de los procesos de producción, así como las formas de gestión de los “recursos humanos”, es decir las transformaciones en lo que hace a las condiciones de compra y uso de la fuerza de trabajo, sí aportaron alguna novedad para el sector. En sintonía con algunas de las transformaciones operadas a nivel global, en la Argentina comenzaron a incorporarse las condiciones para hacer un uso más “flexible” de la fuerza de trabajo: con exigencias para que los trabajadores desarrollen atributos polivalentes, se incorporen en equipos de trabajo (de responsabilidad compartida), se involucren en los procesos de mejora continua, etc.; y con la obligación de vender su fuerza de trabajo a cambio de salarios con partes crecientemente variables (atadas a metas de producción, de calidad, de involucramiento, etc.) con contratos temporales (sin estabilidad laboral, sin derechos indemnizatorios, etc.) y por una jornada de trabajo que se moduló (banco de horas) de forma tal que permite a los compradores administrar las horas de trabajo para poder compensar jornadas de duración extraordinaria con jornadas de menor duración sin necesidad de incurrir en los molestos pagos de salarios adicionales. (Marticorena, 2014; Guevara, 2010a) Es decir que los capitales que operan en el sector automotriz lograron comprar la fuerza de trabajo a un menor precio mientras intensificaron el consumo de la misma, apropiándose de este modo una plusvalía extraordinaria que, a costa de las condiciones de reproducción de los trabajadores, alimenta (extraordinariamente) su tasa de ganancia. La caída del salario real puede observarse en el siguiente gráfico:

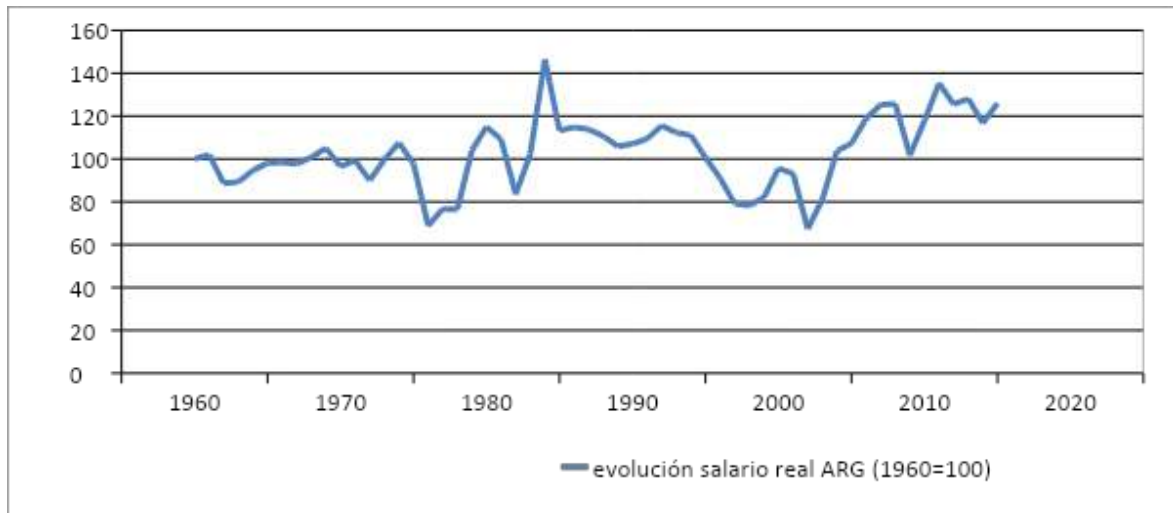


Gráfico 2: evolución del salario real en la industria automotriz de Argentina (1960-2015)  
Fuente: (Fitzsimons; Guevara, 2018).

En síntesis, las transformaciones experimentadas por la industria automotriz en la Argentina de las últimas décadas implicaron: por un lado, la reproducción de las características del atraso estructural histórico del sector aunque, eso sí, *aggiornado* a las nuevas condiciones imperantes en la industria a nivel global, sin embargo, por el otro lado le dieron una forma específica al proceso sostenido de compra de la fuerza de trabajo por debajo de su valor a través de la flexibilización de las relaciones laborales, y con ello al desarrollo de una fuente de riqueza social extraordinaria que (en conjunto con la renta de la tierra y la plusvalía liberada por el pequeño capital) permite a los capitales que operan en el sector reproducir normalmente su proceso de valorización sin necesidad de poner en acción las condiciones normales de producción.

El conjunto de estas transformaciones se desplegó, como no podía ser de otra manera dentro del modo de producción capitalista, a través de las acciones llevadas adelante por las diversas personificaciones del capital –personificaciones de relaciones e intereses de clase (Marx, [1867] 2014, p. 11). Es decir, a través del accionar antagónico de los vendedores y los compradores de fuerza de trabajo, así como del Estado en tanto que representante político del capital total de la sociedad en el proceso de la lucha de clases. (MARX, [1867] 2014, p. 271; Caligaris, 2012, p. 81; Iñigo Carrera, 2013, p. 96)

En lo que sigue, este trabajo se dedicará a estudiar las formas concretas a través de las cuales las acciones desplegadas por las clases sociales realizaron estas transformaciones, reconociendo el curso seguido por la acumulación de capital en general y el sector automotriz en particular (reflejado en el gráfico 3).

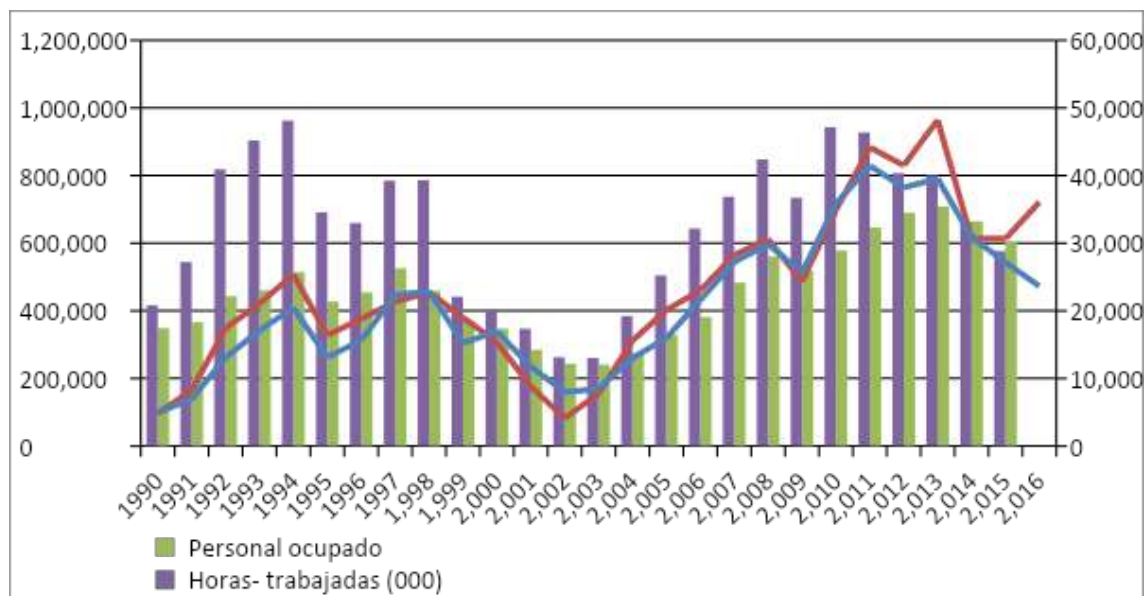


Gráfico 3: Indicadores seleccionados de la industria automotriz Argentina 1990-2016  
Fuente: elaboración propia en base a (AdeFA, varios años)

### El curso de la acumulación, la producción automotriz y la conflictividad laboral 2004-2015:

Después de haber llegado a lo más profundo de la crisis en el año 2002, el proceso argentino de acumulación de capital comenzó a experimentar una tímida recuperación que, con el pasar de los años, se transformó en una nueva fase expansiva de inusual duración. Este nuevo momento de crecimiento, sin embargo, no modificó cualitativamente las bases sobre las que se sostiene la acumulación en el país. De modo que reprodujo con ellas el límite específico que porta, el cual comenzó a evidenciarse a principios de la década de 2010, antes de abrir paso nuevamente a una fase de contracción manifiesta a partir del año 2015.

La expansión de la actividad económica tuvo un primer componente en la fuerte caída del salario real promedio (20%), producida mediante la devaluación monetaria acompañada de una suba fuerte de precios con salarios congelados. De este modo la brecha entre el precio de la fuerza de trabajo y su valor se amplió más aún, constituyéndose en la fuente principal de riqueza social extraordinaria que alimentó el proceso de valorización de los capitales en ese momento. A su vez la devaluación llevó la moneda local a un nivel 25% inferior al de su paridad con el dólar. La subvaluación resultante permitió a los capitales que operaban localmente ampliar su campo de acción al resultar encarecidas las importaciones. La capacidad instalada ociosa, que había quedado de la renovación relativa de las plantas del período de sobrevaluación de los '90, permitió que la producción se ampliase sin necesidad de inversiones nuevas. Más aún, la subvaluación abrió a estos capitales la posibilidad de realizar exportaciones industriales, y, por tanto, de una mayor



expansión de la producción. Los capitales industriales que protagonizaron esta expansión continuaron aplicando una insuficiente productividad del trabajo. Situación que se reflejó en la creación de empleos y la consiguiente disminución de las tasas de desempleo y subempleo. El desempleo pasó rápidamente del 20% que había alcanzado en el piso de la crisis al 7%, y al sumarle la tasa de subempleo se pasó de casi un 50% de la población con problemas de empleo a menos del 15% en un período de cinco años. Este comportamiento del empleo determinó, a su vez, el fortalecimiento de la posición obrera a la hora de vender su fuerza de trabajo. Se desarrolló así un proceso de recuperación de protagonismo por parte de las organizaciones sindicales y se logró frenar el movimiento de caída de los salarios y comenzar una relativa recuperación. Sin embargo, el proceso de recuperación salarial fue relativizado por la continuidad de muchos de los aspectos que hacen a la precariedad en las condiciones de venta de la fuerza de trabajo. El trabajo no registrado no logró romper el piso del 33%, la inestabilidad de los contratos temporales y eventuales se extendió más allá de los niveles alcanzados en los 90 y lo mismo pasó con las cláusulas que flexibilizan el uso de la fuerza de trabajo. De modo que la recuperación salarial fue contrapesada por la creciente intensidad en el consumo de la fuerza de trabajo. Después de cinco años de crecimiento a “tasas chinas” el salario promedio volvió al nivel previo a la devaluación, es decir a un nivel cercano a sólo el 60% del salario promedio imperante en 1984, y desde entonces se mantuvo relativamente estancado, apenas por encima de ese nivel. El salario industrial -siguiendo el proceso de expansión de la producción industrial- protagonizó, en cambio, un movimiento mucho más intenso que lo llevó a despegarse por arriba del promedio, hasta alcanzar el 80% del nivel logrado 30 años antes.

El segundo componente en la expansión de la acumulación de capital fue la suba sostenida de los precios agrarios y la consiguiente multiplicación de la riqueza social que ingresa a la economía local vía las exportaciones y se transforma en renta del suelo. Esta renta, que fue apropiada primariamente por el Estado a través de los impuestos a la exportación reinstaurados en 2002 (más que compensando el efecto contrario de la subvaluación) y luego redistribuida vía transferencias y subsidios varios (directos e indirectos) hacia los capitales industriales, se multiplicó aceleradamente desde 2007, aportando una enorme masa de riqueza social que se sumó a la –ahora en retroceso- sobreexplotación obrera para alimentar la expansión del proceso de valorización de los capitales que operan en Argentina. La apropiación de esa renta multiplicada se abrió paso a través de la progresiva sobrevaluación de la moneda nacional (que se aceleró a partir de 2007) que fue perdiendo su capacidad para representar valor, expresada en la creciente aceleración de los precios, sin que esto se viera reflejado en su relación con el resto de las monedas nacionales, particularmente con el dólar norteamericano. Así, mientras la fase de expansión se inició





con una subvaluación del 25% en 2002, para el año 2005 el peso había alcanzado la paridad de tipo de cambio respecto del dólar. La sobrevaluación de la moneda local se mantuvo en aumento, alcanzando para el año 2008 un total de 25%, cifra que trepó hasta el 75% en los últimos años de la fase expansiva. De este modo los capitales industriales continuaron alimentando su valorización con la renta que transfiere el Estado a través de su apropiación vía los impuestos a la exportación, sumando la renta que comenzaron a apropiarse directamente a través de los efectos que la sobrevaluación del peso tiene sobre sus costos y sus ganancias.

La forma que tiene la acumulación de capital en Argentina tiene un límite determinado. Como su reproducción se basa en alimentar la valorización de los fragmentos de capitales medios que operan internamente desplegando una productividad del trabajo alejada de la que está determinada como normal –compensando su menor tasa de ganancia resultante–, con la riqueza social extraordinaria que apropia de las fuentes vistas, el límite de este proceso está determinado por la relación entre la magnitud de esa riqueza social y la magnitud de la necesidad por dicha compensación. La fase de expansión multiplicó la necesidad de compensación al ritmo del crecimiento del capital que se pone a valorizar, sin que cambiaran las bases de la riqueza que la alimentaba. Por el contrario, con el endeudamiento externo bloqueado como fuente y una población obrera que empezaba a recuperar lentamente su salario, toda la compensación recayó sobre la renta de la tierra, la cual creció desde el principio de los años 2000 y se multiplicó aceleradamente en su segundo lustro. Pero cuando los precios de las mercancías agrarias, y con ellos la renta del suelo, dejaron de crecer aceleradamente la relación entre la masa de riqueza apropiable y la necesidad por ella entró en una situación crítica. Mientras la necesidad de riqueza social compensadora seguía creciendo a “tasas chinas”, la afluencia de riqueza social bajo la forma de renta comenzaba a manifestar que “no daba abasto”. Con la sobrevaluación del peso como mecanismo central para la apropiación y distribución de la renta, se aceleró el crecimiento de las importaciones, y esto se expresó en la desmejora progresiva de los indicadores del sector externo; se profundizó la remisión de las acrecentadas ganancias; a lo que se agregó el efecto de la política de pago de la deuda externa que comprometió otra parte de la riqueza social existente. A pesar de los intentos de controlar el uso de divisas, condicionando las importaciones y las remisiones de ganancias, el movimiento de las reservas del Banco Central expresaron claramente estas dificultades.

De este modo, la masa de riqueza social extraordinaria disponible comenzó a manifestarse cada vez más abiertamente como insuficiente para sostener la valorización de los capitales



industriales que operan en la Argentina. Los cuales pasaron de ver limitada su expansión en 2012/2013, a disminuir su escala relativa de operación a partir de 2015. De hecho, a partir del año 2016, cambio de signo político del gobierno mediante, se manifestó plenamente el ingreso del proceso de acumulación de capital en Argentina en una nueva fase de contracción.

El sector automotriz se presenta como un caso paradigmático de todo este movimiento. No sólo por haber sido uno de los “motores” del crecimiento durante la fase de expansión en la post-convertibilidad, ni por haber contribuido con su “éxito” a la creciente necesidad de dólares y el consiguiente desbalance del sector externo, sino que, su actual proceso de contracción impacta y profundiza el cuadro de estancamiento del conjunto de la actividad industrial, actuando como “lastre” en la fase de recesiva que se encuentra en curso.

Al analizar el nuevo ciclo expansivo que experimentó el sector automotriz entre 2003 y 2011 el primer elemento que aparece jugando un papel central es la capacidad de producción ociosa que dejó la crisis de la convertibilidad. En el año 2002 se produjeron vehículos por un volumen 65% más bajo que en el año 1998. Sobre esa base -disponible sin mayores inversiones- y con un salario obrero (segundo elemento) que en 2002 se ubicó casi 50 puntos porcentuales por debajo de 1992, la industria automotriz argentina multiplicó aceleradamente el crecimiento de su producción. De las 159.000 unidades producidas en 2002 aumentó sin tropiezos hasta llegar a las casi 600.000 unidades en 2008 (previo a la crisis internacional) y llegó a alcanzar las 828.000 unidades en 2011.

Los capitales del sector acompañaron a los deprimidos salarios reales, como base para alimentar su crecimiento, con un consumo más intensivo de la fuerza de trabajo de los obreros automotrices. Al observar el comportamiento de la cantidad de horas trabajadas al año se ve que éstas crecieron más rápidamente (casi al doble de velocidad) que la cantidad de obreros empleados. Entre el año 2003 y el año 2010, con una producción que creció un 320%, los obreros automotrices vieron aumentar en un 260% la cantidad de horas anuales que debieron trabajar mientras que el número de obreros empleados creció un 140% en esos años. Adicionalmente el sector fue, otra vez, un caso paradigmático de profundización en el proceso de flexibilizar las relaciones laborales. La nueva fase expansiva de la producción automotriz se realizó también mediante la extensión de esa flexibilidad hacia ámbitos (empresas y dimensiones) que no había alcanzado durante la fase anterior.

Los capitales automotrices participaron correspondientemente en el proceso general de apropiación de la multiplicada renta agraria que sostuvo la expansión general del proceso social en estos años. Al abaratamiento relativo de la fuerza de trabajo que compraron con



independencia del comportamiento del salario real, sumaron: las tarifas subsidiadas de los servicios públicos, los créditos oficiales baratos para financiarse y los planes estatales de subsidios para expandir el consumo de vehículos. Además de favorecerse con el abaratamiento progresivo de las importaciones (sector con déficit estructural en su sector externo), por la creciente sobrevaluación del peso que las benefició, también, al remitir sus ganancias.

Cuando la acumulación de capital comenzó a chocar contra su límite específico, el sector automotriz vio afectada la continuidad de su renovado éxito. Adicionalmente las señales del fin de la fase expansiva en Brasil afectaron negativamente las exportaciones a ese destino (cerca del 80% del total de exportaciones). De modo que las ventas comenzaron a frenarse y con ellas la producción interrumpió su tendencia alcista reemplazándola por una contraria: después del record en 2011 la producción de vehículos automotores en Argentina comenzó a desmoronarse, cayendo un 35% hasta 2015.

Este nuevo ciclo de expansión y crisis de la industria automotriz se fue desplegando consecuentemente a través de un nuevo ciclo en el movimiento conflictivo entre las clases sociales.

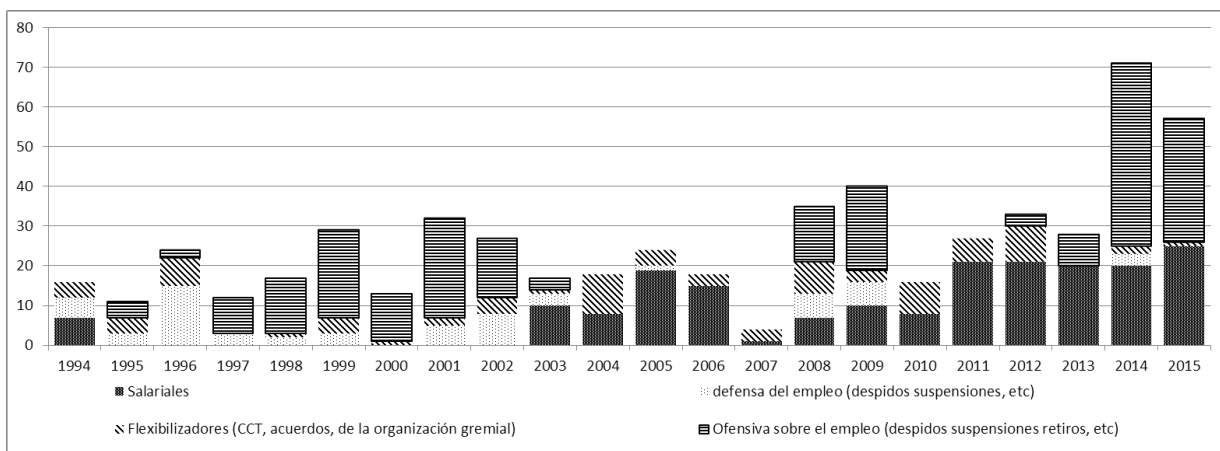


Gráfico 4: Conflictos laborales en la industria automotriz 1994-2015

La primera característica observable del movimiento en la conflictividad de clases de estos años es el aumento significativo en su número. En la última década la cantidad de conflictos creció considerablemente -60% en promedio- respecto a la década de 1990. También aparece reflejado en los movimientos de cantidad y contenido de los conflictos cómo fueron dando forma al curso de las condiciones de producción y valorización en el sector automotriz.

Claramente puede identificarse la renovada importancia de la lucha por el salario (que casi no existió en los años 90) a través de la cual los trabajadores lograron frenar relativamente



la tendencia al deterioro en sus condiciones de reproducción. Del mismo modo puede reconocerse el momento en el que la fase expansiva de la producción llegó a su fin a través del crecimiento de las acciones llevadas adelante por las empresas para reducir el empleo –desde 2013- (con su contraparte de acciones obreras defensivas). En este sentido también es visible el momento en que el inicio de la nueva fase de la crisis internacional afectó al sector entre fines de 2008 y comienzos de 2009. Pero sobre todo lo que pone de manifiesto el movimiento de la conflictividad de clases es la persistencia que tuvieron los compradores de fuerza de trabajo para avanzar con la extensión de la flexibilización laboral durante todo el periodo de expansión, lo que les permitió echar mano rápidamente a mecanismos flexibles para reducir sus costos en cuanto la expansión se terminó y comenzó el nuevo retroceso.

Los conflictos en cada una de estas categorías pasaron, a su vez, por distintos momentos y formas a lo largo de estos años. Las disputas por aumentos salariales, por ejemplo, durante los primeros años respondieron a la decisión estatal de aumentar los salarios de manera general a través de sumas fijas, y los conflictos giraron en torno a su aplicación efectiva. En los años posteriores, ya con la negociación paritaria abierta, la economía creciendo y el sector automotriz en expansión, los trabajadores debieron presionar fuertemente para lograr aumentos de salario que les permitieran recuperar los niveles de poder adquisitivo del año 1994.

En el caso de los conflictos desarrollados contra y en defensa del empleo lo que puede observarse es la existencia de dos momentos particulares en los que ganaron relevancia. Uno con la llegada de los efectos de la nueva fase de la crisis internacional (2008/2009) y el otro cuando la fase de expansión en Argentina (tanto automotriz como general) llegó a su fin y comenzó a abrirse paso la contracción. En los primeros años de la fase expansiva el empleo creció acelerada y sostenidamente a un promedio de casi el 20% anual. El que este crecimiento se haya caracterizado por tener una estabilidad reducida, condiciones de empleo diferenciadas respecto de los trabajadores ya en actividad, etc., en pocas palabras que el crecimiento se haya basado en condiciones flexibles y precarias de empleo, no niega el hecho de que las empresas terminales pasaron de contratar 12.000 trabajadores en 2003 a superar los 28.000 en 2008. En el último trimestre de ese año la caída en las ventas de automóviles se transformó rápidamente en un conjunto de acciones llevadas adelante por las empresas para trasladar los costos de la crisis que se estaba desplegando sobre las espaldas de los trabajadores, mediante las suspensiones masivas, la no renovación de contratos temporales y despidos abiertos. Los trabajadores, por su parte, protagonizaron los conflictos que buscaron hacer frente a estas acciones.



Pasado el efecto inmediato de la crisis el empleo en el sector automotriz volvió a crecer sostenidamente hasta el año 2013. Sin embargo, en ese momento comenzaban a hacerse inocultables los problemas que tenía el proceso de acumulación de capital en Argentina para sostenerse. La industria automotriz no tardó en manifestar sus límites y con ello el empleo inició una nueva fase de caída que se encuentra todavía abierta.

Finalmente, se puede destacar cómo a lo largo de todos los años y de los diversos momentos que caracterizaron a la última fase expansiva de la industria automotriz los capitales lograron avanzar en la flexibilización de las condiciones de compra y uso de la fuerza de trabajo. Sea a través de apelar a la necesidad de modificar las condiciones para evitar la crisis, sea apelando a la conveniencia de introducir algunas cláusulas para garantizar la continuidad del crecimiento de la producción, o sea simplemente modificando las condiciones de contratación a cambio de beneficios salariales para los trabajadores, las empresas automotrices que rigen sus relaciones laborales con los viejos y rígidos convenios colectivos de trabajo continuaron expandiendo la flexibilidad laboral en su relación con los trabajadores. En los primeros años de la fase expansiva las empresas apelaron explícitamente a la crisis de la que se estaba saliendo para consolidar las medidas flexibles que habían logrado introducir de manera extraordinaria hasta entonces.

### **La renovación de las bases específicas de la acumulación: tendencia continua al deterioro en la reproducción obrera:**

A lo largo de este trabajo se ha planteado que la industria automotriz en Argentina continúa reproduciéndose sobre las bases de atraso estructural que la caracterizaron desde sus orígenes. A pesar de la modernización relativa que implicó el proceso de reestructuración desarrollado en la década de 1990, que les permitió reproducirse más adecuadamente en el marco de una industria global profundamente modificada, los capitales automotrices que operan localmente siguen alimentando su proceso de valorización con riqueza social que excede de la “simple” y “normal” extracción de plusvalía a los obreros que explotan. Es decir que la menor tasa de ganancia que les correspondería al operar en condiciones de producción alejadas de las condiciones normales o medias (imperantes en el sector a nivel global) la compensan mediante la apropiación (por diversas vías y en magnitudes variables) de parte de la renta agraria que ingresa al país y a través de la extracción de plusvalía extraordinaria a los trabajadores -a través de la compra de su fuerza de trabajo por debajo de su valor.

Luego se analizaron las formas concretas mediante las cuales se realizó dicha reproducción en los ciclos de expansión de la industria automotriz que se desarrollaron en la década de 1990 y después de la aguda crisis de principios de siglo. En ese análisis,



además de las características principales desarrolladas tanto por el proceso general de acumulación de capital como del desempeño del sector automotriz en particular, se estudió el curso seguido por las acciones realizadas por las personificaciones del capital a través de las cuales el movimiento de la producción social existe.

Concluyendo que, durante el proceso de expansión de la acumulación experimentado desde 2004 (que comenzó a estancarse a partir del 2011 y entró en nueva fase de contracción abierta desde 2015) se observó la variación en la participación de las fuentes de riqueza social extraordinaria con que compensan sus procesos de valorización los capitales industriales, a partir de la multiplicación de la masa de renta agraria circulante dada la suba acelerada y sostenida de los precios de las mercancías agrarias en el mercado mundial. Los primeros años de la fase expansiva de la acumulación se alimentaron principalmente de la plusvalía extraordinaria (recordemos que recién en 2006 los trabajadores lograron recuperar el nivel de salario real que tenían en 1992). Sin embargo, la masa de renta agraria que ingresó al ámbito nacional fue creciendo paulatinamente en esos años dando un salto significativo a partir de 2007, y fue desplazando a la compra de la fuerza de trabajo por debajo del valor como fuente principal de la riqueza social compensatoria. Este movimiento quedó reflejado en la relativa recuperación de los salarios reales que los trabajadores fueron obteniendo en esos años a través de su enfrentamiento con los capitales (que a su vez se realizó mediante la revitalización de la actividad gremial de los trabajadores –tanto de sus organizaciones sindicales tradicionales como de nuevas corrientes y activistas). La disputa salarial resultó, así, la principal característica de la acción obrera durante todo el período, acompañada por las luchas en torno al empleo en la crisis parcial de 2008/2009 y a partir del fin de la fase expansiva en los últimos años. Sin embargo, este proceso de recuperación salarial (y de revitalización de las organizaciones gremiales) fue permanentemente relativizado por la persistencia de las condiciones precarias y flexibles en la venta y uso de la fuerza de trabajo. No se trató solamente de que el avance realizado por el capital en la flexibilización de las relaciones laborales en los años 90 (profundizado durante la crisis) no fuera revertido en los años de crecimiento, sino que, por el contrario, se extendió más aún. De modo que los capitales automotrices consolidaron las condiciones para la sobreexplotación obrera durante la fase expansiva, es decir cuando ésta retrocedió como fuente de riqueza compensatoria. Así quedaron en mejores condiciones para avanzar sobre el valor de la fuerza de trabajo en cuanto las otras fuentes de riqueza social extraordinaria se manifesten como insuficientes. La nueva fase de contracción abierta en 2015 comenzó a poner en acto tal potencia.



## Bibliografía

AdeFA, A. (varios años). *Anuario estadístico*. Buenos Aires.

Arza, V., & López, A. (2008). *La industria automotriz en el Mercosur*. Montevideo: Red Mercosur.

Barbero, M., & Motta, J. (2007). Trayectoria de la industria automotriz en la Argentina desde sus inicios hasta fines de la década de 1990. En M. Delfini, D. Dubbini, M. Lugones, I. Rivero, G. Yoguel, & P. Suárez, *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina* (págs. 189-229.). Buenos Aires: Prometeo.

Caligaris, G. (2012). Clases sociales, lucha de clases y Estado en el desarrollo de la crítica de la economía política. En G. Caligaris, & A. Fitzsimons, *Relaciones económicas y políticas. Aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx* (págs. 72-91). Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, UBA.

Fitzsimons, A., & Guevara, S. (2016). Transnational Corporations and the Restructuring of the Argentine Automotive Industry: Change or Continuity? *The New International Division of Labour. Global Transformations and Uneven National Development*. London: Playgrave Macmillan.

Fitzsimons, A., & Guevara, S. (2018). La industria automotriz argentina y sus fuentes de ganancia: un análisis de largo plazo (1960-2013). *América Latina en la Historia Económica (ALHE) N°55*.

Fröbel, F., Heinrichs, J., & Kreye, O. (1980). *La nueva división internacional del trabajo: paro estructural en los países industrializados e industrialización de los países en desarrollo*. Madrid: Siglo XXI.

GERES, G. d. (2014). *Informe de Coyuntura Económica*. Buenos Aires. Disponible en <http://economiageres.com/category/informes-trimestrales>: GERES.

Guevara, S. (2010a). *Los trabajadores y el Mercosur. Integración productiva, relaciones laborales y acumulación de capital: el caso de la industria automotriz (1998-2008)*. Buenos Aires: Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Guevara, S. (2010b). La acción gremial de los trabajadores automotrices en Argentina, desde la posdevaluación hasta la crisis actual. *Perfiles Latinoamericanos*, 121-141.

Guevara, S. (2012). Reactivación de la movilización obrera en la industria terminal automotriz (2004-2011). Recuperación parcial del salario con persistencia en la flexibilización laboral. *Trabajo y Sociedad N°19*, 525-539.

Guevara, S. (2015). Conflictos en la industria automotriz: expresiones del límite con el que choca la acumulación de capital en la Argentina. *Razón y Revolución N°28*, 75-93.

Iñigo Carrera, J. ([2003] 2013). *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*. Buenos Aires: Imago Mundi.



Iñigo Carrera, J. (1998). *La acumulación de capital en Argentina*. Buenos Aires: Centro para la Investigación como Crítica Práctica.

Iñigo Carrera, J. (2007). *La formación económica de la sociedad argentina. Vol.I Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Iñigo Carrera, J. (2008). *Terratenientes, retenciones, tipo de cambio, regulaciones específicas: los cursos de apropiación de la renta agraria 1882-2007*. Buenos Aires: Centro para la Investigación como Crítica Práctica.

Iñigo Carrera, J. (2011). "De la crisis al apogeo de la representación: Subjetividad política y acumulación de capital en Argentina" . *Ciencias Sociales, N° 79, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires*.

Marticorena, C. (2014). *Trabajo y Negociación colectiva. Los trabajadores en la industria argentina, de los noventa a la posconvertibilidad*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Marx, C. ([1867] 2014). *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo I*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Marx, K. ([1894] 1995). *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo III*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Nofal, M. B. (1989). *Absentee entrepreneurship and the dynamics of the motor vehicle industry in Argentina*. New York: Praeger.

Pinazo, G. (2015). *El desarrollismo argentino. Una mirada crítica desde la industria automotriz*. Los Polvorines: Ediciones UNGS.

Santarcángelo, J., & Perrone, G. (2012). Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial. Análisis de la cúpula automotriz en la post-Convertibilidad. *H-industri@*, (10), 1-34.

Sourrouille, J. V. ((1980)). *El complejo automotor en Argentina: transnacionales en América Latina*. México: ILET.