

Capítulo 5

Trabajo, relaciones laborales y territorio: reorganización regional de la trama productiva automotriz en Zárate y Campana

Lucas Spinosa, Silvana Pereyra y Juan Montes Cató*

Introducción

El despliegue global de las empresas multinacionales ha tenido durante los últimos años una lógica de fragmentación de la producción y deslocalización empresarial que, entre otros fenómenos, produjo una dinámica territorial asociada a procesos de especialización de los espacios productivos, como así también a una transformación en la dinámica del mercado de trabajo y las políticas locales de captación de las inversiones extranjeras directas (IED). Esta expansión de las multinacionales a escala global posee un rol sistémico para el proceso productivo en marcha, vinculando las nuevas formas de organización de la producción con las territorialidades en las que esta tiene lugar.

El sector automotriz en la Argentina constituye un caso paradigmático en cuanto forma parte de un eslabón global-regional dentro de una trama productiva altamente globalizada, que a nivel regional se estructura principalmente a partir del establecimiento del Régimen Automotriz del Mercosur. Semejante a otras experiencias latinoamericanas, ese proceso

* Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL-Conicet), Universidad de Buenos Aires (UBA).

de especialización estuvo orientado a la incorporación de cambios en las formas de trabajo: flexibilización de la fuerza de trabajo, tercerización en la fabricación de autopartes y fragmentación productiva en lo que se conoce como cadenas globales de valor (CGV). Importantes estudios sectoriales a nivel local aportaron a la comprensión de ese proceso incluso asociando los rasgos asumidos como parte de un proceso global coordinado por las empresas multinacionales (Guevara, 2012; Delfini, 2010; Borello, Morhorlang y Silva Failde, 2009; Delfini *et al.*, 2007; Pinazo, 2013). Partiendo de estos estudios, en el presente capítulo¹ interesa caracterizar el desarrollo reciente del sector desde el punto de vista productivo y laboral para delinear algunas hipótesis que colaboren a analizar la relación entre la implantación de las empresas automotrices y el territorio, analizando cómo estas instalaciones están vinculadas con nuevas centralidades productivas o con reconfiguraciones de las anteriores, que incentivaron por un lado el desplazamiento de empresas desde núcleos industriales hacia zonas que no eran prioritarias para el sector y, por otro lado, la instalación de nuevas firmas en zonas industriales que emergen en el siglo XXI como las más dinámicas en la Argentina.

El texto aborda como referencia teórica general las lógicas territoriales que las empresas multinacionales desplegaron en los últimos treinta años y el modo en que se canalizaron las inversiones públicas para apuntalar ese desarrollo que ha generado una desigualdad geográfica que profundiza tendencias observadas en otros planos de la dinámica económica. El sector automotriz acompañó esos procesos de reorganización y reespecialización territorial observados en el sector industrial de las grandes empresas multinacionales.

La estructura del capítulo es la siguiente. En el primer apartado se presentan datos a escala global que permiten acercarnos a una caracterización de los principales países productores y de los grupos económicos predominantes, como así también a los principales factores que han operado en la transformación del sector. El segundo apartado permite introducir en la discusión el desarrollo territorial en cuanto ámbito donde se cristalizan los cambios productivos con las localizaciones específicas.

¹ Aquí se recupera y amplía una versión anterior de este capítulo, publicada en portugués (Spinosa, Pereyra y Montes Cató, 2021). En términos de encuadre investigativo, el capítulo se desarrolla a partir de dos proyectos: “Empresas Multinacionales en Argentina. Análisis sobre su impacto en la economía, las relaciones laborales y las estrategias sindicales 2003-2013”, PIP-Conicet y “Reestructuración del capital, relaciones del trabajo y sindicatos en territorios industriales: el corredor norte del GBA”, Ubacyt-UBA.

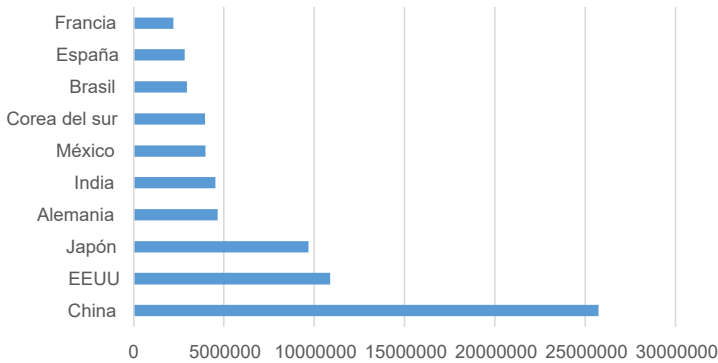
Así, se busca recuperar una reflexión desde la sociología urbana y la geografía para caracterizar cómo las transformaciones a escala global van reconfigurando el mapa productivo automotriz de la Argentina atentos a un conjunto de inversiones públicas que tuvieron como epicentro el corredor norte del AMBA. Planteados los dos mojones contextuales desde los que buscamos interpretar al sector automotriz, interesa presentar algunos datos específicos del desarrollo argentino en el tercer apartado tomando en cuenta el despliegue en el territorio, los indicadores de la trama productiva automotriz (TPA), como así también de empleo y los modelos de gestión del trabajo a partir del análisis de los convenios colectivos de trabajo (CCT). Finalmente, en el apartado cuarto abordamos algunas de las dinámicas descriptas a partir de lo acontecido en el complejo industrial de Zárate-Campana, territorio ubicado en la zona norte de Buenos Aires. Aquí se pretende delinear un modo de articulación entre la mirada centrada en el territorio junto con otra que focaliza en los procesos de trabajo, buscando desplegar algunas hipótesis que articulen ambas perspectivas.

Desarrollo del sector automotriz a nivel mundial y regional

En 2019, la producción automotriz alcanzó las 91.786.861 unidades en todo el mundo (OICA, 2019). La distribución por regiones de dicha producción muestra que la mayor concentración se dio en Asia (con un total de 49.266.873 unidades), luego Europa (con un total de 21.312.082 unidades producidas) y en tercer lugar América (alcanzando las 20.102.759 unidades).

En nuestra región, los principales productores son México (3.986.794 unidades), Brasil (2.944.988 unidades), seguido por la Argentina (314.787 unidades) y luego Colombia (59.586 unidades), mientras que la distribución de dicha producción por países a nivel mundial muestra una predominancia significativa de China, que es seguido en segundo lugar por Estados Unidos, cuya producción no alcanza a la mitad del gigante asiático. Se trata de un indicador de la transformación que viene sufriendo la división internacional del trabajo en cuanto se consolidan nuevas centralidades productivas a escala global que van teniendo a varios países asiáticos como los más dinámicos.

Gráfico 1. Principales países productores de automóviles en 2019 (unidades producidas)



Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufactures (OICA, 2019; www.oica.net).

Por otra parte, se observa una potente estrategia de consolidación de emporios empresariales bajo la figura de grupos, caracterizada por la fusión entre distintas empresas automotrices. Un ejemplo reciente de esta estrategia la anunciaron Fiat Chrysler y Peugeot a partir de la cual crean el Grupo Stellantis. En el cuadro siguiente puede observarse el ranking de ventas de automóviles por grupos empresarios.

Cuadro 1. Ranking mundial de ventas de automóviles en 2020 (por grupo)

Posición	Grupo	Ventas 2020	% versus 2019
1	Grupo Toyota	9,52 millones	-11,3
2	Grupo Volkswagen	9,3 millones	-15,2
3	Renault-Nissan-Mitsubishi	7,8 millones	-23,5
4	General Motors	6,8 millones	-11,5
5	Hyundai Kia	6,34 millones	-11,8
6	Grupo Stellantis (PSA + FCA)	6,3 millones	-17,7
7	SAIC	5,6 millones	s.d.
8	Honda	4,4 millones	-14,8
9	Ford	4,18 millones	-22
10	Grupo FCA	3,69 millones	-16,3

Posición	Grupo	Ventas 2020	% versus 2019
11	Grupo Renault	2,94 millones	-21,3
12	Grupo Daimler	2,84 millones	-15
13	Grupo PSA	2,51 millones	-27,8
14	Grupo BMW	2,32 millones	-8,4
15	Suzuki	2,87 millones	-8,9
16	Jaguar-Land Rover	439.588 unidades	-13,6

Fuente: cuadro extraído de <https://www.elespanol.com/>.

Este proceso de globalización de la producción puede rastrearse desde mediados del siglo XX y se consolidó a inicios del siglo XXI, convergente con la emergencia productiva de los países asiáticos que disputan la hegemonía norteamericana en la producción automotriz. Siguiendo a Jenkins (1985), la caracterización descrita es abonada por varias tendencias. Por un lado, por la integración supranacional de las economías nacionales (un ejemplo es la constitución del mercado común europeo que tuvo como resultado la creación de una industria automotriz regional). A su vez, la integración del mercado europeo impulsó la expansión del capital norteamericano en el continente por medio de la expansión de las subsidiarias existentes, la creación de nuevas subsidiarias y la compra de capitales locales. En segundo lugar, a fines de la década del cincuenta la producción industrial japonesa tuvo una expansión muy potente apuntalada en los bajos costos de la fuerza de trabajo y luego en un aumento de la productividad, ligada a la implementación de los modelos flexibles. Un tercer factor está ligado al desarrollo de la manufactura integral de automóviles en muchos países en los que hasta ese momento solo se dedicaban al ensamblado de kits importados (Brasil, España, Sudáfrica e India son algunos ejemplos de esta tendencia). Uno de los rasgos de estos nuevos desarrollos es también el alto porcentaje de exportación. Corea del Sur es un claro ejemplo, ya que desde la década del ochenta se fue posicionando como una gran productora de automóviles con un porcentaje relativamente alto de exportaciones (25%).

Junto con estos factores fue despuntando la automatización de los procesos productivos que en la industria automotriz configuró un fenómeno que transformó el sistema de producción en serie que predominaba anteriormente. La mecanización había avanzado en la primera mitad del siglo XX, sobre la base de la simplificación de las máquinas herramientas cada vez más especializadas. Sin embargo, hasta mediados de siglo la

pericia manual del obrero seguía siendo la base del proceso de trabajo, en la medida que cada máquina herramienta era calibrada y controlada por un obrero especializado. Esto conllevó la posibilidad que el traslado de objetos se haga de manera automática (Fitzsimons, 2016).

Producción flexible y cadenas de valor en el territorio

El desarrollo del sector automotriz a escala global tiene sus particularidades en el caso argentino al imprimir cambios e incidir en los territorios productivos. De esta manera, en las últimas décadas el proceso global de relocalización empresaria dado en el marco del despliegue del nuevo paradigma de producción flexible ha tenido importantes efectos sobre la estructura productiva local y regional, ya que generó una reconfiguración territorial novedosa. Dicho proceso puede observarse de modo particular en el desarrollo que en las últimas décadas presentó la zona norte de la provincia de Buenos Aires y el corredor que une dicha provincia con la localidad santafesina de Rosario y la provincia de Córdoba. Desarrollo íntimamente relacionado con la instalación de filiales de empresas multinacionales del sector automotriz en la región, cuya distribución geográfica es de por sí sugerente: la producción automotriz se encuentra localizada mayoritariamente en Buenos Aires (57%), Córdoba (29%) y Santa Fe (14%), mientras que la autopartista se concentra en Buenos Aires (50%), Córdoba (30%), Santa Fe (15%) y Tucumán (5%). Concentración territorial que debe ser puesta en relación con el incremento registrado en los productos brutos geográficos de esta región entre la década de 1990 y 2000, motorizado fundamentalmente por la radicación de nuevas empresas de la TPA como Toyota y Honda en la zona de Zárate y Campana (Spinosa, Delfini y Montes Cató, 2018).

Las transformaciones estructurales de fines del siglo XX vincularon profundamente el cambio en el régimen de acumulación con las dinámicas territoriales y modificaron sustancialmente la relación espacio-producción. Los cambios desarrollados en la geografía y composición de la economía global se expresan en una dualidad compleja, en la que se proyecta una organización de la actividad económica “espacialmente dispersa pero globalmente integrada” (Torres, 2001). Así, la profundización del régimen de acumulación flexible impacta fuertemente sobre la estructura, forma y organización del territorio, y genera un nuevo modelo selectivo de incorporación y exclusión de áreas en el marco del cual se da una competitividad interterritorial (mundial y regional) por la radicación de nuevas inversiones.

Dichas transformaciones se concentraron particularmente en los espacios metropolitanos (es en la aglomeración urbana en la que se genera más de la mitad de la economía nacional), y así fue como estos se convirtieron en escenarios de una especial tensión entre las tendencias globalizantes y las necesidades locales, tensión en la que la fuerte dependencia respecto a las nuevas condiciones productivas, tecnológicas y macroeconómicas del capitalismo global acaba produciendo una pérdida de control interno por sobre los procesos productivos, sociales y económicos, y cerca fuertemente la gobernabilidad de los Estados locales. Asimismo, la implantación de los procesos globales en las grandes ciudades ha generado una expansión importante del sector internacionalizado de la economía urbana, que a su vez ha impuesto un conjunto de criterios novedosos para la valorización de las actividades y los productos económicos (Sassen, 2007).

En esta particular división internacional del trabajo, la concentración demográfica en ciudades típica del paradigma de producción fordista deja de tener la impronta que tuvo en otros ciclos y se van definiendo entonces nuevas centralidades y subcentralidades, que reemplazaron el esquema urbano anterior (Ciccolella, 1999). Con la expansión de los procesos de producción flexibles, el espacio urbano compacto dejó paso a un modelo de expansión metropolitana en red. En América Latina en general, y en Buenos Aires en particular, durante este proceso la ciudad fragmentada sustituyó a la tradicional ciudad orgánica, y se dibujó un mapa caracterizado por la distorsión del funcionamiento global metropolitano en favor del protagonismo de pequeñas unidades, el empobrecimiento del continuo espacial y el aumento de la polarización espacial (Torres, 2001).

Siguiendo a Sassen (2007), resulta fundamental recuperar las categorías de lugar y de procesos de trabajo, sin que ello implique negar la centralidad de la hipermovilidad y del poder empresarial característicos de la etapa actual del capitalismo globalizado, dado que ellas visibilizan el hecho de que muchos de los recursos vitales para la actividad económica global se encuentran profunda y necesariamente inmersos en algún territorio.

La búsqueda de especificidad de los medios de producción remite a los llamados problemas regionales, es decir, a la disposición de los diferentes elementos técnicos de la producción habida cuenta de los recursos naturales y productivos y de los movimientos de capitales. Lo urbano, en las sociedades capitalistas, connota directamente los procesos relativos a la reproducción de la fuerza de trabajo, de modo específico y diferente a su aplicación directa en el proceso de producción. El espacio urbano se convierte entonces en el territorio definido por una cierta porción de la fuerza de trabajo, delimitada asimismo por un determinado mercado de empleo y una relativa articulación cotidiana, siendo al proceso de reproducción lo que las empresas al proceso de producción: causas de efectos específicos sobre la estructura social (Castells, 1979).

Resulta vital observar el modo en que dicho fenómeno tuvo lugar dentro de las regiones en las que se emplazaron las industrias del sector automotriz, que constituyó uno de los llamados motores secundarios que dinamizaron el crecimiento económico registrado entre 2003 y 2015 (Santarcángelo, Fal y Pinazo 2011), para así indagar en la especial dinámica que la relación producción-territorio tuvo en las ciudades receptoras, identificando las principales lógicas de vinculación entre los procesos y tendencias de la metropolización en la región y los flujos de inversiones extranjeras directas registradas allí.

Según Ciccolella (1999), durante la década del noventa² se registraron inversiones privadas sobre infraestructura, de magnitudes y destinos tales que acabaron redefiniendo profundamente la estructura espacial metropolitana. Entre las principales IED, el autor destaca 2.000 millones de dólares invertidos en la red de autopistas, 12.500 millones en nuevas formas de organización del espacio residencial y 6.500 millones en nuevas plantas industriales. El patrón de localización de dichas inversiones

² Se enfatiza este período ya que durante la década del noventa comienzan a cristalizarse una serie de cambios productivos que afectaron a los sectores industriales y al automotriz en particular.

resultó sumamente desigual, dado que entre el 75% y el 80% del total se ha localizado en la zona central y en el eje norte de la ciudad de Buenos Aires y la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), siendo la región que va desde el centro de Buenos Aires hasta Pilar, Zárate y Campana donde se concentraron dos terceras partes de la inversión industrial y de la red de autopistas.³

Los destinos y la distribución de las inversiones extranjeras en la zona que nos incumbe deben observarse en el marco del proceso de financiarización y deslocalización de la economía global, que imprimió en los conglomerados de la región un proceso de reconversión en los entramados productivos locales a partir de la relocalización y radicación de grandes empresas, preferentemente subsidiarias del sector automotriz y autopartista, que acabaron transformando los espacios locales y los aglomerados urbanos. Nuestro recorte geográfico contiene la hipótesis de que se ha dado un proceso de transferencia del sector industrial de la región sur –considerada la zona histórica de radicación de las grandes empresas– hacia el norte, y más aún en localidades periféricas cuya población no es proporcional a la magnitud de dichas empresas, en cuanto a volumen de fuerza de trabajo y producción. Así, partimos de la idea de que el fenómeno de reorganización de los espacios locales producto de los cambios en la economía global y el capital especulativo devino en un proceso de valorización de ciertos territorios que resultaron ganadores, ya que han podido atender demandas de grandes capitales internacionales posibilitando la instalación de numerosas filiales de EMN y con ello otras empresas proveedoras y componentes de la trama.

Caracterización del sector automotriz y análisis de indicadores de la trama productiva automotriz (TPA): empleo y modelos de gestión del trabajo

La trama productiva y su despliegue en el territorio

Hasta la sanción del Decreto N° 2677 en 1991, la industria automotriz en la Argentina se caracterizó principalmente por el desarrollo de la producción destinada a abastecer el mercado interno, con un esquema de terminales de origen extranjero y un gran sector autopartista de ca-

³ Ciudades ubicadas a 70 km al norte y noroeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

pital nacional. La sanción de dicha norma supuso un impulso al sector a partir de la implementación de una reserva parcial de mercado a las terminales instaladas y por instalarse, a partir de un sistema de cuotas de importación de vehículos completos. Esto favoreció un reimpulso al sector automotriz, al mismo tiempo que abrió las puertas a la instalación de nuevas filiales como Toyota (Laborde, 2014). La contrapartida exigida a las empresas para la implementación de esta política fue el compromiso de modernización, reconversión y especialización de sus plantas (Tomadoni, 2009). En función de ello, comenzó un importante proceso de relocalización de las filiales en zonas periurbanas alejadas de las zonas industriales tradicionales y fuertemente vinculadas a los flujos comerciales con el Mercosur. Volkswagen, cuya planta se encontraba en Barracas, al sur de la ciudad de Buenos Aires, construyó una planta robotizada en la localidad de Gral. Pacheco, lindante a la zona donde se encontraba desde los años sesenta una filial de Ford. En el mismo período se instala Toyota en Zárate, nutriendo el corredor industrial norte que se completa con los nodos automotrices de Rosario, donde se reinstala General Motors en 1997 luego de haber dejado el país en 1978, aunque retomó la producción a principios de la década y en consonancia con la revitalización del sector a través de acuerdos con la firma Sevel. El tercer eje del corredor industrial norte lo compone la región metropolitana de Córdoba (RMC). Allí se inauguró la planta Fiat en 1996, y luego de un período sin producir en el país se inauguraron las plantas de Renault e Iveco. Como vemos, la industria automotriz en la Argentina estuvo atravesada en la primera mitad de la década del noventa por una importante reconversión tecnológica, en función de lo establecido por el nuevo régimen automotriz, y por un proceso de relocalización empresaria que concentró la actividad en este corredor, cuya conexión con el mercado regional, y especialmente con Brasil, resulta estratégica.

Este proceso de relocalización generó una concentración y especialización productiva de determinados territorios, que como quedó señalado en el apartado anterior, se concentra en la periferia de las zonas metropolitanas de Buenos Aires, especialmente la zona norte, y de Rosario y Córdoba. Surge entonces una concentración territorial en lo que denominamos corredor industrial norte, que puede trazarse entre los ejes de la zona norte de Buenos Aires, la región metropolitana de Rosario (RMR) y la región metropolitana de Córdoba, en donde se han localizado la mayor cantidad de terminales y autopartistas. En este sentido, aparece un notable incremento en los productos brutos geográficos de esta región

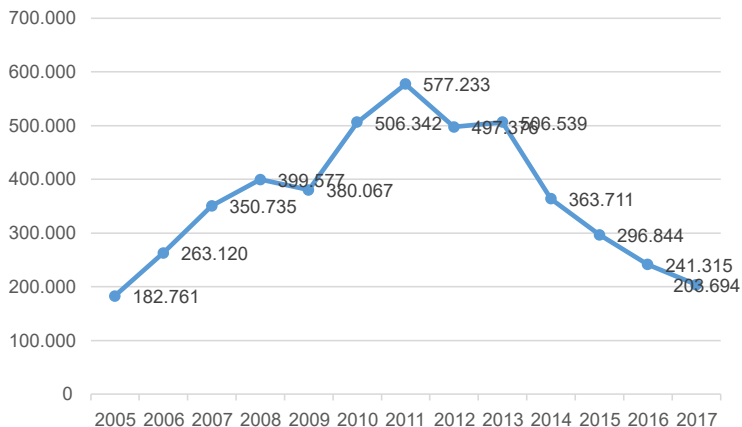
entre la década de 1990 y 2000, motorizado fundamentalmente por la radicación de nuevas empresas de la TPA como Toyota y Honda en la zona de Zárate y Campana (Spinosa, Delfini y Montes Cató, 2018). En cuanto a la lógica de localización de las terminales, de las diez firmas instaladas en el país siete se encuentran en el eje fluvial de la RMBA (Ford, Volkswagen, Peugeot-Citroen, Toyota, Honda y Mercedes Benz), una en la RMR (General Motors) y tres en la RMC (Fiat, Renault e Iveco). En tal sentido, y siguiendo a Laborde (2014), el comportamiento a nivel global de las automotrices fue la desconcentración espacial de la industria, es decir que a partir de la década del sesenta las EMN desplegaron sus plantas por todo el planeta aprovechando ventajas comparativas de territorios periféricos. Sin embargo, en la Argentina parece darse un proceso de concentración territorial en el eje Buenos Aires-Rosario-Córdoba. Este proceso se dio con mayor fuerza en el nodo conformado por las ciudades de Zárate, Campana y Gral. Pacheco, al norte de la RMBA. Allí, la radicación de Toyota a mediados de la década del noventa y de Honda en 2012 dan cuenta de la búsqueda de localización en espacios que adquieren una relevancia regional/global a partir de las redes de infraestructura, baja urbanización y menores conflictos urbanos y sindicales (Carriquiriborde y otros, 2012; citado por Laborde, 2014). De esta forma, la concentración de las terminales automotrices en esta subregión es notoria, ya que de las diez empresas radicadas cuatro lo hicieron en la zona: Honda en Campana, Toyota en Zárate y Ford y Volkswagen en Pacheco. Este fenómeno guarda estrecha relación con la reconversión sufrida por el sector en la década del noventa a partir de los acuerdos sectoriales con Brasil en el marco del Mercosur. Como señalamos anteriormente, el acuerdo supuso el cambio de una lógica basada principalmente en el abastecimiento del mercado interno, para pasar a otra que apuntase al desarrollo de un proceso productivo fragmentado a nivel regional, basado en lógicas de mercado global. En función de ello, se produjo también una extranjerización del sector autopartista que no pudo acompañar el proceso de modernización que supuso la reconversión del sector en pos de adaptarse a las nuevas estrategias globales de las EMN.

Indicadores de producción y ventas del sector

La etapa previa a la caída de la convertibilidad hacia fines de los noventa y la revitalización del sector durante los gobiernos kirchneristas

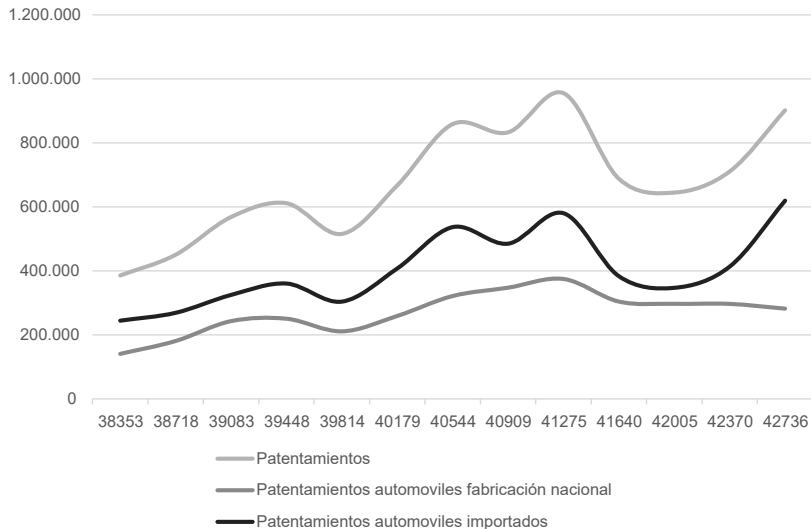
fueron períodos marcados por un comportamiento inestable del sector automotriz, especialmente en términos de productividad y empleo, entre otros indicadores. Al observar la tendencia que demuestra el gráfico siguiente podemos identificar un período de recuperación a partir de la crisis de devaluación de 2001, que se extiende hasta 2008 cuando vuelve a caer la actividad, fundamentalmente en sintonía con la crisis global que comienza ese año. Al analizar los indicadores por separado vemos que la fabricación de vehículos automotores tuvo un comportamiento levemente diferente, es decir que la tendencia de crecimiento con la que venía el sector disminuye de manera negativa y rápidamente retoma la senda del crecimiento hasta aproximadamente 2011, año en el que alcanza su pico máximo, para luego volver a caer ininterrumpidamente hasta niveles similares al inicio del período. Según datos oficiales, la producción de automóviles con posterioridad a la mega devaluación de 2002 y la salida de la convertibilidad se redujo a 109.000 unidades en 2003. La política económica basada en un tipo de cambio competitivo permitió una rápida recuperación, y ya para 2007 se llegaba a la cifra de 400.000 unidades. Un dato importante es que la cantidad de patentamientos de automotores de fabricación nacional fueron alrededor de 250.000, es decir que una gran proporción de las unidades fabricadas tuvieron como destino la exportación. En contrapartida, los patentamientos de automóviles de origen importado ascendieron a las 360.000 unidades. Esto da cuenta de las características del sector en la Argentina, fuertemente ligado al mercado externo, especialmente regional a partir del Mercosur.

Gráfico 2. Evolución de la producción del sector automotriz (2005-2017) (unidades producidas)



Fuente: elaboración propia según datos del Ministerio de Hacienda y de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

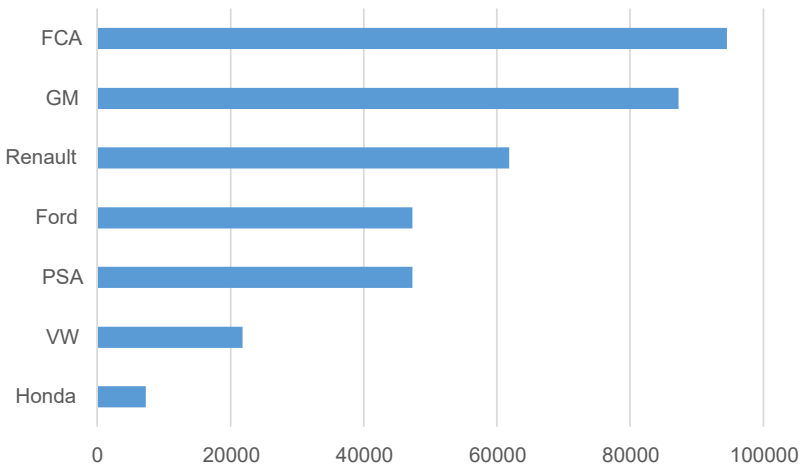
Gráfico 3. Patentamiento de automóviles (2005-2017)



Fuente: elaboración propia según datos del Ministerio de Hacienda y de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

Por otra parte, cuando se analiza el dato en relación con las empresas productoras, se observa que para 2019 el grupo Fiat Chrysler Automobiles y General Motors fueron quienes más unidades produjeron. El ranking de empresas para ese año es el detallado en el gráfico siguiente.

Gráfico 4. Distribución de la producción de automóviles por empresa automotriz en la Argentina (2019)



Fuente: elaboración propia según datos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

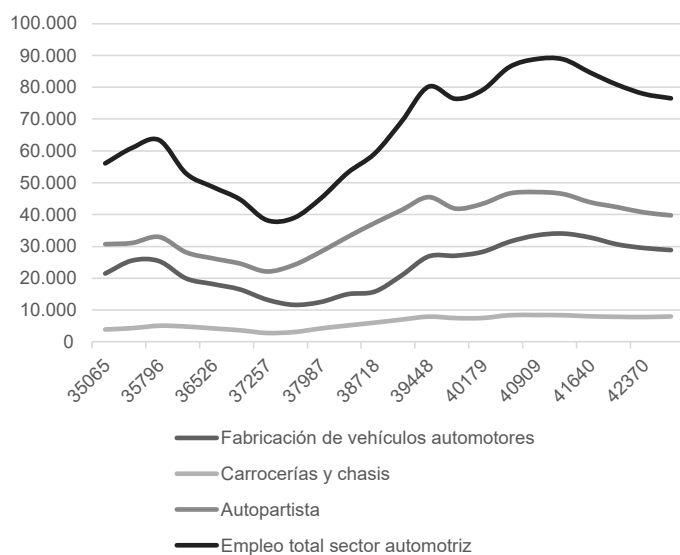
En total, en 2019 se fabricaron en la Argentina 108.364 unidades, distribuidas en las siete plantas. Si a este valor se le suman otras producciones de vehículos como camiones y utilitarios, el número asciende a 314.787, lo que en términos históricos supuso la producción más baja de los diez años previos.

Dinámica de empleo y el salario

La dinámica del empleo en el sector asume un comportamiento similar, con ciertos matices a lo observado en los gráficos anteriores. Según lo verifica el siguiente gráfico, las fluctuaciones en la producción impactan en la cantidad de asalariados totales de la TPA. En 1998, en pleno contexto de modernización, la mano de obra empleada en todo el sector era

de 63.000 trabajadores. Si lo comparamos con la producción total de automóviles de ese mismo año, vemos que fueron 458.000 las unidades producidas en el país. Por el contrario, en 2011, cuando se registra el récord de producción de automóviles con 829.000 unidades, es decir un incremento de casi el ciento por ciento de la productividad, la fuerza de trabajo empleada aumentó en apenas un 36%. Pero, si descomponemos cómo se distribuyó ese incremento en función de cada parte de la TPA, notamos que las terminales incrementaron la cantidad de trabajadores entre 1998 y 2011 en un 24%, mientras que las autopartistas lo hicieron en un 41%, casi el doble.

Gráfico 5. Evolución del empleo en el sector automotriz según subsector (1996-2017) (puestos de trabajo)



Fuente: elaboración propia según datos del Ministerio de Hacienda.

Al analizar los períodos de crisis del sector vemos una dinámica diferente. En la etapa previa a la caída de la convertibilidad, la producción de automóviles cayó entre 1998 (su pico máximo) y 2002 un 65%. Sin embargo, la cantidad de trabajadores disminuyó un 48% en las terminales y un 33% en las autopartistas. Una de las hipótesis que podemos extraer de ello es que las terminales aprovecharon la crisis de finales de los noventa para

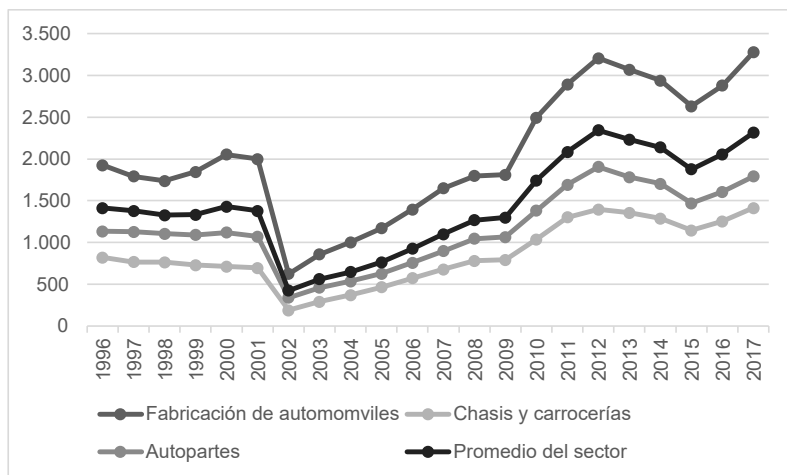
terminar de implementar una de las variables contenidas en la modernización, vinculadas a la tecnología y con su consiguiente expulsión de mano de obra del proceso de producción. La respuesta rápida sería que hacia 2002 se dieron los índices más altos de desocupación en todos los sectores de la economía argentina, pero el contraste con otros indicadores permitirá reforzar nuestra hipótesis.

El otro momento en que disminuye drásticamente la producción de automóviles es entre 2001 (pico máximo del período de posconvertibilidad) y 2015. Entre estos años la producción cae un 52%, en coincidencia con medidas recesivas implementadas por el gobierno de Mauricio Macri que, entre otras variables, promovieron un pasaje de la economía basada en la producción a otra de valorización financiera y productos importados. Si bien la caída es menor a la del período de convertibilidad, se reduce a la mitad la cantidad de unidades producidas en el país, lo que constituye una cifra significativa y cercana al período anterior. En ese contexto, la cantidad de asalariados del sector disminuyó en un 3% para las terminales, un 9% para las autopartistas y un 6% a nivel general. Como vemos, a pesar de la enorme variación en la producción desde el período de convertibilidad, el incremento en la fuerza de trabajo no fue tan significativo y no ha disminuido en las mismas proporciones que en el contexto de reconversión, modernización e internacionalización de la TPA en la Argentina. Nos preguntamos adicionalmente a la hipótesis planteada, si este fenómeno se traduce en una mayor tasa de explotación de los trabajadores en contextos de mayor producción en los que no aparecen saltos significativos de incremento de mano de obra. En función de ello, diversos estudios señalan que el incremento en la productividad a partir de la recuperación económica del período kirchnerista fue posible en los primeros años a partir del aumento de las horas trabajadas, y luego acompañado con la creación del empleo. De esta forma, las horas de trabajo se incrementaron a un promedio del 35% anual entre 2004 y 2006, y a un promedio del 15% entre 2007 y 2008 (Guevara, 2012: 126).

Al analizar los niveles salariales, medidos en dólares según el tipo de cambio correspondiente a cada año, el salario promedio del sector entre 1998 y 2011 ha tenido un incremento del 57%. Sin embargo, al igual que la actividad en general, sufrió diferentes fluctuaciones. En 2002, al igual que toda la economía argentina, el salario promedio del sector sufrió una caída muy grande respecto a 1998, depreciándose casi un 70% el salario promedio en dólares.

Este fenómeno está asociado a la política macroeconómica basada en un tipo de cambio real, estable y competitivo que permitió una rápida reactivación económica y recuperación del empleo (Damill y Frenkel, 2009). Dicha recuperación llevó ocho años, y recién en 2009 el salario promedio del sector automotriz llega a valores similares a los de 1998. A partir de allí tiene un crecimiento muy alto y llega a un nivel máximo en 2012, año posterior al récord de producción, con un incremento del 92% respecto a 2002. El gráfico 3 muestra la evolución del salario medido en dólares. Como puede apreciarse, hacia 2015 sufre una nueva caída, para luego volver a valores cercanos al pico máximo de 2012.

Gráfico 6. Evolución de las remuneraciones en dólares (1996-2017)



Fuente: elaboración propia según datos del Ministerio de Hacienda.

El aumento de las remuneraciones un año posterior al récord de producción tiene, sin dudas, una relación con los procesos de negociación colectiva, principalmente aquellos acuerdos basados centralmente en actualizaciones salariales. En tal sentido, si analizamos la negociación colectiva en las terminales, entre 2003 y 2015 solo Toyota, Honda y General Motors negociaron nuevos CCT, mientras que el resto de las terminales mantuvieron una actualización a través de acuerdos, cuyo contenido principal fueron pautas de actualización en las escalas salariales y acuerdos por productividad.

Las relaciones del trabajo

Para abordar el eje de las relaciones del trabajo se utilizan los convenios colectivos de trabajo como fuente de análisis. Al analizar el contenido de los CCT que rigen la actividad, encontramos que todos tienen un nivel de negociación por empresa, lo que marca una diferencia con el modelo sindical tradicional en la Argentina, que siempre ha tenido una negociación sectorial sobre las distintas actividades. En tal sentido, tomaremos el contenido de los convenios firmados en los últimos quince años, que como dijimos anteriormente solo fueron los de Toyota, Honda y General Motors. Aparece un correlato territorial, puesto que también como quedó señalado, Toyota y Honda se instalaron en el enclave industrial que componen la región de Zárate y Campana al norte de la RMBA, y General Motors en la RMR, a partir de un retorno a la Argentina en pleno auge de reconversión del sector automotriz. Para poner en contexto, es importante destacar que tanto la región de Zárate y Campana como Rosario conforman geográficamente una unidad dentro del llamado eje fluvial del Paraná, que a su vez está conectado con el sistema hídrico del sur de Brasil. Es decir que ambas regiones –que se encuentran a una distancia de 150 km– comparten su cercanía a terminales portuarias propias, con salida al mar y conexiones viales directas con la ruta del Mercosur, que conecta con Brasil. De esta forma, podemos asociar tres dimensiones que hemos señalado: 1) reconversión e internacionalización de la TPA a partir del régimen automotriz del Mercosur; 2) relocalización y especialización productiva de ciertos territorios; y 3) modelo de gestión del trabajo que se plasma en los CCT.

En cuanto al primer aspecto, el nuevo régimen del sector posibilitó la instalación de nuevas firmas como Honda y Toyota, fuertemente vinculadas a la fragmentación y deslocalización empresaria. Un detalle no menor es que cada una de estas terminales solo produce por completo en las filiales locales un modelo de automóvil, es decir que el resto de la producción es parte de un fragmento que se completa en otro lugar y está destinado a la exportación. En el caso de General Motors (GM), la vuelta a la Argentina supuso un cambio de estrategia de producción anclada en lo regional/global, al igual que las otras terminales mencionadas. El segundo aspecto, vinculado al anterior, tiene que ver con una espacialización productiva del territorio del eje fluvial del litoral, donde las filiales no solo tienen posibilidades de infraestructura y circulación, sino que como en el caso de Zárate, tienen el control de plataformas portuarias

destinadas al transporte específico de automóviles y autopartes (Laborde, Ursino y Adriani, 2013). En tal sentido, a raíz del nuevo acuerdo del Mercosur, dado que es casi un acuerdo bilateral con Brasil, se generó una gran importancia en torno a las redes de infraestructura, vial y fluvial que conectan ambos países. Cobra sentido entonces la idea que el cambio en el comportamiento de las EMN a nivel global, que adoptaron una estrategia fragmentada del proceso productivo, produjo movimientos a nivel territorio que cambiaron la dinámica espacial de los países donde se instalaron. El tercer punto hace referencia a la forma de gestión de las relaciones laborales que adoptaron estas empresas para llevar adelante este proceso. Sería algo así como el nivel micro del fenómeno que estamos analizando. En tal sentido, hemos tomado el modelo de análisis diseñado por Delfini y Drolas (2014), que da lugar a una tipología que distingue entre dos categorías complejas: la gestión de la fuerza de trabajo y el sistema de pagos variables, que combinadas dan lugar a cuatro formas de gestión del trabajo presentes en los CCT. Para construir la primera categoría se tuvieron en cuenta las variables “jornada de trabajo completa y diferencial”, “polivalencia” y “evaluación de desempeño”. La presencia de al menos dos de estas condiciones define la gestión de la fuerza de trabajo como flexible, y la presencia de una o cero la define como no flexible. En la categoría sobre pagos variables se utilizaron los indicadores de “pagos por productividad”, “pagos por calidad” y “pagos por objetivos”. Aquí se optó por las categorías sí o no, en torno a la presencia de un sistema de pagos variable (ibídem: 136). Los cuatro modelos de gestión del trabajo, entonces, se combinan en función de la siguiente tipología:

1. Gestión de recursos humanos: hace referencia a una empresa que combina una gestión de la fuerza de trabajo flexible e implementa un sistema de pagos variable.
2. Flexibilidad organizativa: corresponde a una empresa que tiene una gestión flexible y que no implementa un sistema de pagos variable.
3. Gestión tradicional con incentivos: una empresa de este tipo es aquella que tiene una forma no flexible de gestión de la fuerza de trabajo, pero sí implementa un sistema de pagos variable.
4. Gestión tradicional: corresponde a aquellas empresas que tienen una gestión no flexible y que no implementan un sistema de pagos variable.

Al ubicar en este esquema las terminales de la región, nos encontramos que las tres se ubican en la primera categoría, es decir que se caracterizan por una forma de gestión basada en el paradigma de los recursos humanos, con una gestión de la fuerza de trabajo flexible y un sistema de pagos variable. Por el contrario, otras terminales cuyos CCT no fueron actualizados y no han sufrido cambios significativos en su relocalización con posterioridad a la revitalización del sector durante la década del noventa, se distribuyen en las otras categorías, con esquemas mixtos e incluso con una gestión tradicional, como es el caso de Ford Argentina.

Procesos automotrices recientes: la organización del trabajo territorializado en Zárate-Campana

Para profundizar el análisis, nos enfocaremos en la región de Zárate y Campana, pretendiendo desentrañar desde diferentes aristas la convergencia registrada entre las características de la zona y las necesidades del sector automotriz transnacional que instaló en los últimos 20 años dos filiales de sus más grandes firmas: Toyota en Zárate, en 1997, y Honda en Campana, en 2011.

Tomadas en conjunto, ambas localidades constituyen una aglomeración urbana que se extiende a 90 km de la ciudad de Buenos Aires y a 200 km de Rosario, sobre una franja del río Paraná, y que forma parte del llamado corredor central del Mercosur, que oficia de vínculo entre las principales ciudades del país y los puertos del Cono Sur, Atlántico y Pacífico. Según datos del Censo 2010, albergan alrededor de 200.000 habitantes, concentrados en las ciudades cabeceras de ambos municipios. Se trata de ciudades que han conformado en las últimas décadas un importante polo industrial y portuario, cuyo dinamismo ha registrado niveles superiores a la media de la región y en las que el sector manufacturero representa cerca de 2 puntos del producto bruto geográfico –PBG– (el 2% en Zárate y el 3,5% en Campana).

En principio, debemos asociar este último dato con las características de su privilegiada vinculación con importantes ejes de transporte y comunicación interregional: troncales ferroviarios, rutas provinciales y nacionales, la hidrovía Paraguay-Paraná (que conecta con el océano Atlántico, el litoral fluvial argentino y las regiones interiores de los países limítrofes), la autopista Buenos Aires-Rosario-Córdoba (por medio de la cual se vincula con el centro, norte y oeste del país) y el puente ferroviario

Zárate-Brazo Largo (que enlaza la zona con el noreste del país y los vecinos Uruguay, Brasil y Paraguay). Además, cuenta con una infraestructura con despachos, depósitos y puertos de niveles destacados, entre los que cabe resaltar al primer puerto en Latinoamérica dedicado especialmente al movimiento de vehículos (autoterminal Zárate).

Ahora bien, enlazada a las mencionadas ventajas de servicios e infraestructura características de la zona, se ha desplegado una dinámica territorial en la que las empresas trasnacionales y los actores locales (públicos y privados) se vinculan de modo particular, dando cuerpo a la configuración y reconfiguración de la región como tal. Las nuevas estrategias de fragmentación productiva y relocalización empresarial, globalmente desplegadas por las empresas, imponen nuevas lógicas a la gobernabilidad local y a la configuración urbana de la periferia receptora de inversiones.

Resulta especialmente significativo observar el modo en que dichas relaciones se cristalizan en cada caso particular, para poder reflexionar, asimismo, sobre el carácter –activo o no– que pueden efectivamente ejercer, en cuanto al desarrollo de la trama, los territorios periféricos inmersos en esquemas globales de producción. En este sentido, nos detendremos en el caso de Toyota y su relación con la estructura productiva de la localidad de Zárate. El análisis tanto del Plan Estratégico elaborado por dicho municipio en 2009, como de la Ordenanza N° 3971 de 2011 dictada por el Poder Legislativo de la localidad, nos permite arrojar algunos señalamientos.

En primer lugar, en las conclusiones del referido Plan se observa la importancia de la vinculación de las empresas locales con las industrias más dinámicas de la estructura productiva local, en la que sobresale una tendencia ambivalente: crecimiento de la venta y los volúmenes de la producción de las pymes prestadoras de bienes y servicios a grandes empresas y, al mismo tiempo, marcada limitación a su capacidad de innovación y de expansión geográfica a mercados de venta. La Encuesta Productiva, realizada en el marco de la elaboración de dicho Plan, registró que el 66,6% de los establecimientos industriales relevados vende su producción a grandes empresas, lo mismo sucede con el 64,7% de los establecimientos prestadores de servicios. Las empresas líderes representan el 33,7% del total de los establecimientos registrados y absorben alrededor del 70% de la mano de obra registrada del municipio. Es decir que una enorme porción de la estructura productiva de Zárate gira en torno a un conjunto de actividades encabezadas por grandes establecimientos; no

obstante, la articulación con empresas líderes no parece haber favorecido en forma suficiente la modernización y el desarrollo autónomo de las pymes locales. Asimismo, se observa que el 7,7% de los establecimientos encuestados recibe asistencia técnica de otras empresas, lo que puede relacionarse con lo expresado en los Reportes de Sustentabilidad de Toyota, en los que la empresa refiere que uno de sus principios fundamentales es la denominada Contribución económica local-Buen ciudadano corporativo, por medio de la que se busca fomentar el desarrollo de proveedores de capital local mediante la implantación del Sistema de Producción Toyota, formando personal clave y desarrollando mandos medios e inferiores de los proveedores involucrados. Esto puede leerse como un modo en el que las EMN configuran las tramas productivas en que se insertan, ejerciendo su influencia por diversos medios, ya sea estructurando la producción en las diferentes instancias del proceso o determinando perfiles de formación de las fuerzas productivas. Al respecto, el Plan señala que la oferta formativa no logra abastecer la demanda de las empresas imposibilitando la contratación de personal especializado, y al analizar el entramado productivo, destaca que la mano de obra empleada se reparte en partes iguales entre asalariados de plantas industriales (11.000) y empleados de proveedoras de servicios para esas plantas (11.000), lo que podemos leer dentro del proceso general de desalarización de la fuerza de trabajo, típica del despliegue del paradigma flexible.

Desde el otro polo de la relación, la lectura de la norma de 2009 aporta a la observación del modo en que los gobiernos locales adoptan posicionamientos específicos ante la nueva dinámica productiva que los atraviesa. En ella se hace referencia a las tareas que atañen a las administraciones públicas municipales en lo referente a facilitar la instalación empresarial en su territorio y la asociada generación de empleo, asumiendo como tarea primordial la participación directa por medio del establecimiento de mecanismos que fomenten la instalación y consolidación empresarial, definiendo los espacios atractivos para la inversión. Particularmente significativo resulta observar que dicha normativa se dicta con la expresa intención de modificar un dato que se presenta como problemático: el hecho de que las empresas de la zona ocupan mano de obra mayoritariamente proveniente de otras localidades y de un perfil formativo de escasa oferta local. Mediante el uso de herramientas fiscales, entonces, la normativa persigue incidir en la planificación y el direccionamiento del crecimiento industrial, fomentando la contratación de mano de obra local y la ejecución de programas de desarrollo de proveedores locales.

Poner en relación el texto de la ordenanza referida con lo establecido en el Plan de Desarrollo Estratégico antes mencionado permite observar cómo los estados locales de las regiones en las que se ha emplazado el capital transnacional (en este caso, específicamente aquel que se valoriza por medio de la producción de automóviles) han debido modificar sus herramientas de intervención ante el nuevo escenario económico y productivo.

Estos datos tienen su correlato también a un nivel micro, es decir que atraviesan también los modos de vincularse entre las personas y lo que podríamos denominar como subjetividades colectivas, ya que componen una forma particular en que los individuos construyen su vínculo con el territorio. Para analizar este fenómeno hemos trabajado sobre el registro de campo realizado a partir de varias visitas a las ciudades objeto del presente artículo, donde realizamos entrevistas con informantes clave. Detallaremos entonces algunos ejes desde los cuales creemos es interesante analizar la problemática propuesta.

La primera aproximación al lugar fue desde la observación del espacio. Encontramos, por un lado, una concentración de pequeños enclaves industriales, esto es pequeños y medianos establecimientos y, en contraposición, una dispersión en la localización de grandes empresas, especialmente las plantas automotrices. En ese sentido, es interesante destacar que la filial de Honda Argentina aparece como la más escindida del entramado urbano, ubicada en una zona de aparentes características rurales, pudiendo acceder a ella solo a través de una autovía. Esta característica presenta una notable diferencia con las plantas de Toyota y Axion –en Zárate– que se encuentran en las proximidades de la ciudad y que se instalaron en un período anterior. Pudimos observar también cierta segregación espacial expresada en barrios obreros, tanto planificados como no planificados. Resaltan en este punto tres polos opuestos: en primer lugar, un barrio con características de asentamiento, escindido del casco urbano, en segundo lugar, un complejo habitacional semicerrado construido por Toyota para sus trabajadores y en tercer lugar, otro complejo mucho más extenso construido por la metalúrgica Dalmine, hoy parte del grupo Tenaris. En el segundo caso fue notoria la diferenciación con el resto de la ciudad, puesto que se encontraba totalmente cerrado, imposibilitando todo tipo de interacción. En el tercer caso, las construcciones cumplían todas las características de la urbanización fordista, es decir grandes complejos para la clase trabajadora.

A partir de los relatos recopilados en las entrevistas, surgen algunos aspectos que profundizan la observación. Uno de los entrevistados

señaló que el vínculo entre el Estado local y la empresa Honda es muy escaso, ya que solo realizan acciones conjuntas en el ámbito de lo social y no hay gran participación de la fuerza de trabajo local en la empresa. Por el contrario, no ocurre lo mismo con las otras empresas, que han ido modulando la región y construyendo un proceso de identificación, especialmente Dalmine/Tenaris que fue la que dio inicio al proceso de industrialización en Campana. En este sentido, de las entrevistas surge la idea de una línea de tiempo que ha organizado la localidad: una primera etapa en la década del cincuenta, con la instalación de Dalmine (Tenaris) y la petrolera Esso (Axion) con un gran impacto social. Durante este período se construyeron barrios con infraestructura, escuelas técnicas, “*le dio ritmo a la ciudad*” (entrevistado 1). Una segunda etapa en la década del noventa, con la llegada de la filial automotriz Toyota y las cervecerías Quilmes e Isenbeck, en la que el impacto fue sobre todo en el mercado de trabajo, es decir que constituyeron una expansión en la participación de los habitantes en el mercado laboral. Por último, una tercera etapa en la posconvertibilidad con la llegada de la filial de Honda Argentina como exponente.

Como decíamos, el relato de los entrevistados resalta la participación en la vida social de aquellas empresas que se han radicado en períodos más tempranos, y aparecen como las que mayor interacción con la comunidad tienen aún en la actualidad. Aquí surge un elemento interesante para pensar la problemática:

La idiosincrasia de Campana está vinculada al ritmo que le imprimió la metalúrgica Dalmine. En contraposición con Zárate, Campana tuvo industria más tempranamente y eso configuró una forma de comportamiento de la comunidad. En Campana decimos que nos movemos en función de los tres turnos de la fábrica. Aunque ya no existen esos tres turnos (entrevistado 2).

Surge aquí la idea de una interacción no explícita entre el proceso de producción y el territorio, es decir que al desarrollarse la ciudad al ritmo que lo hizo la fábrica, en el marco de un paradigma de producción totalizador, los vínculos sociales y la cultura de la comunidad fue imprimiéndose de esos ritmos y prácticas emanadas de la forma en que se estructuraba la producción. Es interesante destacar que no surge del relato una mención especial a la empresa Esso (Axion) que tuvo desarrollo de manera paralela, lo que *a priori* nos permite pensar si ello no está vinculado a la inserción local (mercado de interno) de Dalmine, al menos

en sus comienzos, en contraposición a Esso cuya ubicación (el puerto) y producción (refinería de combustible) está más ligada al mercado global. En cuanto a Honda, en la entrevista se resalta que: *“Cuando entrás no tenés forma de vincularse con la empresa. Todos visten igual, incluidos los gerentes”* (entrevistado 3). Esto marca una idea de aislamiento, puesto que la imagen de estandarización hasta en la vestimenta parece recordar una sala de operaciones donde es necesario preservar el ambiente de cualquier factor externo de contaminación. Evidentemente, esta apreciación tiene su correlato en cuanto al vínculo institucional y territorial, tal como lo hemos analizado con anterioridad. Finalmente, la interacción de estas empresas con el entramado local es escaso, según relata nuestra entrevistada, especialmente la industria automotriz que tiene su propia lógica de vinculación con empresas proveedoras que no necesariamente están localizadas en la región. Sobre el tema del mercado de trabajo local, de la entrevista surge que en los inicios del desarrollo industrial de la ciudad y producto de la interacción de Dalmine, se desarrolló una oferta de educación técnica que nutría la demanda de mano de obra. Con el tiempo, y como consecuencia de las distintas políticas educativas, esa vinculación entre oferta educativa y proceso de producción se fue desplazando, lo que obligó a la empresa en tiempos recientes a desarrollar su propia oferta ya no de carácter público, sino privado. Este elemento también supone un cambio de comportamiento, pues como vimos, desde la década del cincuenta la empresa se dedicó a desarrollar una fuerte vinculación entre su gestión y lo público-institucional. En los últimos tiempos, esto parece haber cambiado hacia una apuesta a lo privado.

Conclusiones

En este capítulo interesó abordar las dinámicas actuales del capitalismo globalizado partiendo del estudio del sector automotriz en la Argentina, enmarcado en el desarrollo mundial. Para ello se señalaron algunas tendencias observadas en la dinámica de las empresas multinacionales en vista del enorme poder de incidencia que poseen sobre economías dependientes como la argentina. Procesos que, si bien mantuvieron cierta continuidad bajo los gobiernos kirchneristas, han profundizado su grado de dependencia desde fines de 2015, en cuanto se acentúan los vínculos de dependencia al capital financiero y se eliminan todas las políticas distributivas desplegadas durante el período 2003-2015. En este

marco de tendencias de corto y largo plazo pudimos destacar las lógicas de desplazamiento territorial regimentadas por el capital multinacional en general –sobre todo de las grandes unidades productivas– y el modo en que el sector automotriz acompañó y consolidó dicho proceso en vista de la enorme capacidad de incidencia en las cadenas productivas que posee este sector. Este proceso de relocalización produjo una fuerte concentración y especialización productiva, destacándose la zona norte del Gran Buenos Aires, de Rosario y Córdoba, como ciudades ubicadas en el corredor ligado al Mercosur.

Este proceso de relocalización convergente con el de reconversión productiva se vigorizó durante la etapa neodesarrollista del gobierno kirchnerista, alcanzando niveles de producción y de empleo notables, aunque hacia fines de ese período se observa cierto estancamiento que se profundizará a partir de la etapa recesiva alentada por el gobierno macrista.

Por otra parte, señalamos cómo el capital impone condicionantes a los sectores públicos reorientando inversiones en infraestructura e incentivando privilegios impositivos, pero también busca dotar rasgos precisos al proceso de trabajo. Para esto último, y como indicador del estado de situación de las relaciones del trabajo, tomamos los convenios colectivos de trabajo en cuanto permiten observar en la materia negociada el estado de las correlaciones de fuerza en un determinado contexto político. De ahí pudimos destacar que adoptan una forma de gestión basada en el paradigma de los recursos humanos, con una gestión de la fuerza de trabajo flexible y un sistema de pagos variable.

En vista de que se trata de un sector muy dinámico, interesó delinear las estrategias que viene desplegando en un territorio novedoso para su instalación como es el núcleo productivo Zarate-Campana, territorio con fuertes ventajas comparativas que permite comprender novedosas tendencias en relación con las lógicas del mercado de trabajo y su impacto local. Pudimos describir los rasgos que caracterizan a esta región como estratégica: puertos de aguas profundas naturales, fuerte inversión en accesos terrestres y ferroviarios, cierta cultura fabril vinculada a la empresa Dalmine (grupo Techint) e intermediación espacial entre la ciudad de Buenos Aires y el corredor del Mercosur. Todo ello configurando esta región como una subcentralidad.

También delineamos la hipótesis en relación con el vínculo entre las empresas y el territorio donde aparece un modelo típicamente paternalista, ligado también a la empresa ítalo-argentina Dalmine, con fuerte

incidencia en el territorio a través de fluidos vínculos con el gobierno local. Luego, un modelo que recupera algunos de estos rasgos pero sin esa ligazón comunitaria de la experiencia anterior y, finalmente, el modelo de Honda, en el que sus vínculos con la dinámica local es desde una exterioridad expresada, por un lado, en la lejanía donde se instala la empresa y luego, en la poca incidencia en el mercado laboral local.

Bibliografía

- Borello, José; Morhorlang, Hernán y Silva Failde, Diego (2009). “Economía de aglomeración en las industrias automotriz y siderúrgica en Buenos Aires”. *Desarrollo Económico*, vol. 49, n° 195, pp. 479-509.
- Castells, Manuel (1979). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2017). *Las transformaciones tecnológicas y sus desafíos para el empleo, las relaciones laborales y la identificación de la demanda de cualificaciones*. Colección Documentos de proyectos. Santiago: CEPAL.
- Ciccolella, Pablo (1999). “Globalización y dualización de la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”. *Revista Eure*, vol. XXV, n° 77, pp. 5-27.
- Damill, Mario y Frenkel, Roberto (2009). “Las políticas macroeconómicas en la evolución reciente de la economía argentina”. *CEDES*, n° 65.
- Delfini, Marcelo (2010). “Prácticas y estrategias empresarias para la reproducción de la dominación en los espacios de trabajo. Formas de control obrero en el sector automotriz”. *Trabajo y Sociedad*, vol. XIII, n° 14, pp. 1-21.
- Delfini, Marcelo y Drolas, Ana (2014). “La gestión del trabajo en el marco de la negociación colectiva de EMN”. *Sociología, Problemas e Prácticas*, n° 76, pp. 125-145. Disponible en: <http://spp.revues.org/1748>.
- Delfini, Marcelo; Roitter, Sonia; Erbes, Analía y Yoguel, Gabriel (2007). “Competencias endógenas y vinculaciones en agentes pertenecientes a las tramas productivas automotriz y siderúrgica”. *Economía: Teoría y Práctica*, n° 26, pp. 69-118.

- Dirección Provincial de Estadística (2016). “Producto Bruto Geográfico de la provincia de Buenos Aires”. Buenos Aires: Ministerio de Economía, Subsecretaría de Coordinación Económica y Dirección Provincial de Estadística. Disponible en: http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/PBG/PBG_2014.pdf.
- Fitzsimons, Alejandro (2016). “Proceso de trabajo e internacionalización del capital: determinantes globales del ‘atraso’ tecnológico de la industria automotriz argentina en las décadas de 1950 y 1960”. *Trabajo y Sociedad*, vol. 26, pp. 225-240.
- Guevara, Sebastián (2012). “Trabajadores de la industria terminal automotriz del Mercosur: acciones ante la nueva etapa de la crisis de superproducción mundial del capital”. *Espacio Abierto. Cuaderno Venezolano de Sociología*, vol. 21, n° 1, pp. 5-15.
- Harvey, David (2005). *A produção capitalista do espaço*. San Pablo: Annablume.
- INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) (2004). *Utilización de la capacidad instalada en la industria, mayo de 2004*. Buenos Aires: INDEC. Disponible en: https://www.indec.gov.ar/nuevaweb/cuadros/13/capacidad_06_04.pdf.
- Jenkins, Rhys (1985). “Internationalization of capital and the semi-industrialized countries: The case of the motor industry”. *Review of Radical Political Economics*, vol. 17, n° 1-2, pp. 59-81.
- Laborde, Matías (2014). “Dinámicas territoriales de la industria automotriz argentina (1990-2002)”. *Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía*, vol. 15, pp. 133-148.
- Laborde, Matías; Ursino, Sandra y Adriani, Héctor (2013). “Dinámicas territoriales en el frente portuario de la microrregión de Zárate y Campana en las últimas dos décadas”. *Geograficando*, vol. 9, n° 9. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.6065/pr.6065.pdf.
- Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas (2016). “Informes de cadenas de Valor. Automotriz y Autopartista”. *Informes de cadenas de valor*, año 1, n° 4, julio.
- OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) (2019). “Production Statistics 2019”. Disponible en: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/>.

- Pinazo, Germán (2013). “La nueva división internacional del trabajo y su impacto en la periferia: un análisis desde las transformaciones en la industria automotriz argentina entre los años 1991 y 2010”. Tesis para el Doctorado en Ciencias Políticas. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (UBA).
- Plan de Desarrollo Estratégico de Zárate (2007). “Reportes de Sustentabilidad de Toyota”. Disponible en: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/BUENOSAIRE/Plan-Estrategico-de-Zarate.pdf>.
- Santarcángelo, Juan; Fal, Juan y Pinazo, Germán (2011). “Los motores del crecimiento económico en Argentina: rupturas y continuidades”. *Investigación Económica*, vol. LXX, n° 275, pp. 93-114.
- Santella, Agustín (2008). “Reactivación de los conflictos en el sector automotriz argentino 2004-2006”. *LabourAgain Publications*, pp. 1-16. Disponible en: <http://www.iisg.nl/labouragain/documents/santella.pdf>.
- Sassen, Saskia (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Editorial Katz.
- Spinosa, Lucas; Delfini, Marcelo y Montes Cató, Juan (2018). “Circuitos productivos, territorio y redefinición de las estrategias de las empresas multinacionales”. En Ventrisci, Patricia; Rodríguez Miglio, Martín; Pinazo, Germán y Bosisio, Walter (comps.), pp. 73-95. *El trabajo y las Empresas multinacionales en la Argentina de hoy: economía, relaciones laborales y conflictividad*. Los Polvorines: UNGS.
- Spinosa, Lucas; Pereyra, Silvana y Montes Cató, Juan (2021). “Trabalhadores automotivos em territórios globalizados”. En Ladosky, Mario (org.), *A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras*, capítulo 8. Paraíba: Editora da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). Disponible en: <http://eduepb.uepb.edu.br/download/a-industria-automobilistica-vista-do-espaco-local-a-experiencia-da-jeep-fca-em-pernambuco-e-de-outras-montadoras/?wpdmdl=1503&masterkey=60c0fea1097a4>.

- Tomadoni, Claudia (2009). *Los autos nunca compran autos. Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz*. Córdoba: Encuentro Grupo Editor.
- Torres, Horacio (2001). “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990”. *EURE*, vol. 27, n° 80. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000003.
- Ventrici, Patricia; Rodríguez Miglio, Martín; Pinazo, Germán y Bosisio, Walter (comps.) (2018). *El trabajo y las empresas multinacionales en la Argentina de hoy: economía, relaciones laborales y conflictividad*. Los Polvorines: UNGS. Disponible en: <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2018/10/9789876303729-completo.pdf>.