

# ANÁLISIS DE LAS RELACIONES LABORALES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA, ARGENTINA

**Marina Valeria Falvo**

*Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba, Ciudad de Córdoba, República de Argentina*

## Resumen

El presente artículo nos introduce en la dinámica laboral de Argentina, con énfasis en los últimos 25 años. Se sitúa luego en la realidad de la ciudad de Córdoba, capital de la provincia del mismo nombre, ubicada en el centro del país, mediante un repaso por la tradición industrial automotriz y de lucha obrera y el rol que el Estado ejerce en ese contexto. Luego, analiza teóricamente el conflicto desde diversos aspectos, con énfasis en los centros de trabajo. Seguidamente, se incorpora la discusión teórica a partir de un conflicto iniciado a principios de 2013, que se caracteriza de manera breve. Concluye con algunas líneas orientadoras, provisionales, de un conflicto en pleno desarrollo.

**Palabras clave:** lucha obrera, industria automotriz, conflicto.

## Abstrac

*This article introduces us to the labor dynamics in Argentina with emphasis in the last 25 years. Then, it's placed in the reality of the city of Córdoba, the capital of the province of the same name located in the center of the country, through a review of the automotive and industrial tradition of working class conflict and the role the state has performed in that context. Then, conflict is theoretically analyzed, with an emphasis on workplace. Subsequently, theoretical discussion is incorporated from a conflict that began in early 2013 which is briefly characterized. It concludes with some guiding, temporary lines of conflict in current development.*

**Keywords:** workers' struggle, automotive industry, conflict.

## Introducción

### El mundo del trabajo en Argentina

Argentina, Costa Rica y Uruguay han sido históricamente los países con menor desigualdad en la región. Sin embargo, a mediados de los años setenta Argentina comienza a modificar su estructura económica ampliamente, al incrementar la desigualdad en las condiciones de vida de la población (Beccaria y Maurizio, 2009). Desde 1974, año del mayor nivel de ingresos reales, la tendencia ha sido creciente, siendo los salarios la variable de ajuste de todos los regímenes económicos que se sucedieron. En la Gráfica I pueden observarse las diferencias en el salario real. Pueden agregarse los datos de los primeros semestres de 1991 y de 1996, de 118.2 y 137.1, respectivamente, para ampliar el recorrido hacia el pasado, e ilustrar que los salarios reales no han recuperado aún los niveles de 1991.<sup>1</sup>

Con la crisis del estado de bienestar se produce una ofensiva mundial del capital sobre el trabajo que en Argentina avanza sobre conquistas históricas de los trabajadores. La caída del salario real y la reducción de la participación de los asalariados en la renta solo fueron posibles con una fuerte re-

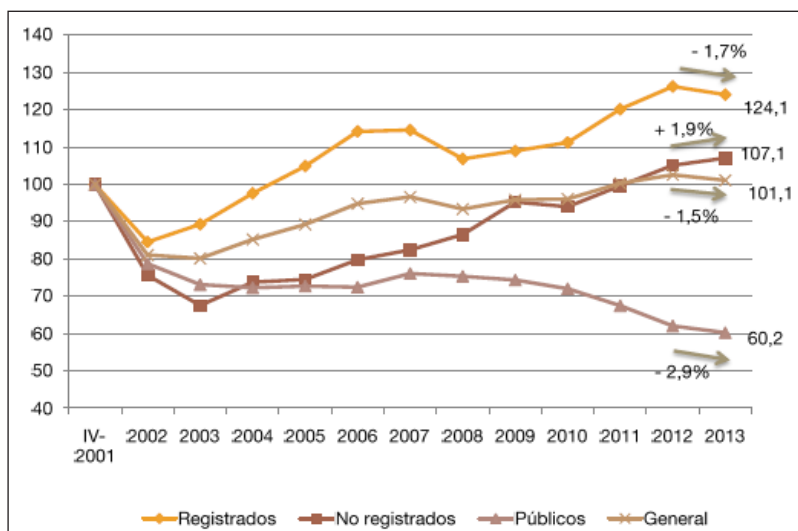
presión. Las estrategias persuasivas no serían efectivas con un movimiento obrero y social rebelde y complejo, como el que se configura en la primera mitad de la década de los setenta del siglo XX. El terrorismo de Estado fue, entonces, la herramienta para alterar la correlación de fuerzas y permitir la instauración de un nuevo modelo de acumulación, en sintonía con los procesos mundiales.

Rozenwurcel y Bleger (2009) señalan que los gobiernos democráticos a partir de 1983, si bien establecieron políticas diversas, sólo lograron mejoras sociales y distributivas transitorias, sin revertir la declinación de fondo. Tras la disminución de la brecha de ingresos de los primeros años, la hiperinflación de 1989 provocó un gran salto en los niveles de pobreza, indigencia e inequidad.

La desigualdad continuó en aumento “[...] mientras que en 1991 la relación de ingresos medios entre el último y el primer decil era de 12,5 veces, dicha brecha se elevó a 33 veces en octubre de 2001” (Beccaria y Maurizio, 2009: 83).

Este modelo, liderado por el capital financiero, se consolida con la llegada de Menem al gobierno argentino en 1989. En este marco de “hegemonía menemista” (Bonnet, 2007), la reestructuración capitalista de signo neoliberal se impone sin resis-

Gráfica I  
Salario real en Argentina de 2002 a 2013. (IV trimestre 2001=100)



Fuente: Observatorio de Derecho Social-CTA con base a datos del INDEC.<sup>2</sup>

tencias importantes, al menos en la primera mitad de la década de los noventa, provocando las conocidas consecuencias en términos de desempleo, subempleo, fragmentación de los trabajadores, caída del salario y extensión del empleo informal, que llevarán a un deterioro sin antecedentes de las clases subalternas que se manifestará con crudeza desde mediados de los noventa. El Plan de Convertibilidad es la herramienta disciplinadora de política económica que da coherencia a la arremetida neoliberal.<sup>3</sup>

Argentina se convierte en un ejemplo de crecimiento sin creación de empleo y con aumento de la desigualdad. Con posterioridad a las diversas crisis enfrentadas en el periodo (1991-2009), las recuperaciones no lograron revertir las tendencias.

Con la crisis de finales de 2001-2002, de profunda recesión y devaluación de la moneda, el nivel de empleo y el poder adquisitivo de los salarios cayeron (ver Gráfica II). "La pobreza y la indigencia volvieron a registrar niveles inéditos desde la crisis de los treinta y se dispararon las medidas de desigualdad de ingreso" (Rozenwurcel y Bleger, 2009).

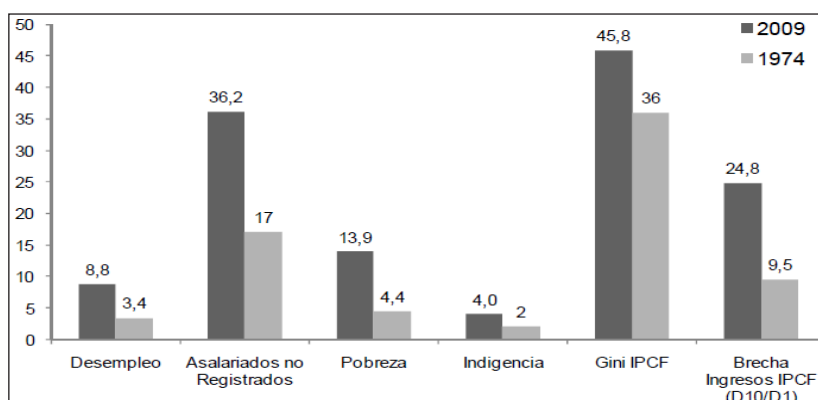
Comenzando el nuevo siglo, los resultados de la "revancha oligárquica" (Basualdo, 2006) iniciada en 1976 y consolidada en la década de los noventa, son, entre otros: desindustrialización, crecimiento del sector primario, crisis de las pequeñas y medianas empresas, desestructuración del mercado de

trabajo e inequidad distributiva, a lo que hay que sumar la marginalidad, la pérdida de las capacidades laborales, la destrucción de capital físico y el deterioro ambiental.

Con el retroceso de la situación de la industria, los asalariados industriales ceden paso a otros protagonistas en la conflictividad social. En la segunda mitad de los noventa, los movimientos de desocupados, los trabajadores estatales y algunos "sectores medios" ligados a lo territorial o a la educación y la salud promueven rebeliones notables como las movilizaciones de Cutural Co, Santiago del Estero o General Mosconi. En Córdoba, las luchas contra la privatización del agua, de la Empresa Provincial de Energía de Córdoba y de Fabricaciones Militares, contaron con movilizaciones prolongadas y significativas, como formas de resistencia. Esta conflictividad desemboca en la movilización del 19-20 de diciembre de 2001 que pone fin al Plan de Convertibilidad.

Hay que destacar que, no obstante la pérdida de centralidad de los trabajadores ocupados, en la década de los noventa emergen organizaciones sindicales que recuperan el discurso de la democratización sindical e intentan la articulación con otros sectores sociales, como es el caso de la CTA (Central de Trabajadores Argentinos), que anticipan la noción de autonomía en algunos sectores de trabajadores, que se extenderá más en la década siguiente.

**Gráfica II**  
**Comparación histórica de variables sociolaborales clave**



Fuente: elaborado por Agis *et al.*, 2010. Con base a datos de INDEC y CEDLAS.

Nota: "Desempleo" es porcentaje de la PEA. "Asalariados no registrados" es proporción del total de asalariados.<sup>4</sup>

Hasta 2003 los ingresos continuaron cayendo y luego comenzaron a mantenerse. Su crecimiento comenzó lentamente, en todos los niveles de ocupación (aunque en distinta medida), si bien no lograban alcanzar en 2006 los índices previos al colapso (Beccaria y Maurizio, 2009).

A partir de 2003, la recuperación del empleo y del salario en Argentina —en particular el empleo y el salario industrial y del transporte—, reconfigura actores y ejes en el escenario de la conflictividad, sin que ceda la informalidad ni la fragmentación salarial propias de la década de los noventa (Roitman, Falvo y García, 2013). La conflictividad de 2001 y 2002, ligada a la defensa del trabajo y la subsistencia (en reacción ante la crisis) y protagonizada por trabajadores informales y desocupados, se desplaza a partir de 2003 hacia una revitalización de la lucha obrera conducida por trabajadores formales, cuyos salarios superan la media y cuyas reivindicaciones retoman la ofensiva (Etchemendy y Collier, 2008) dentro de una tendencia general al crecimiento económico hasta 2011.

Los trabajadores industriales y del transporte del sector privado recuperan protagonismo, mientras que los estatales continúan en el centro de la escena. En este proceso, la reactivación de las negociaciones colectivas promueve mejoras parciales de los sectores con mayor poder estructural, acentuando las disparidades en las condiciones de contratación y de trabajo propias de la frag-

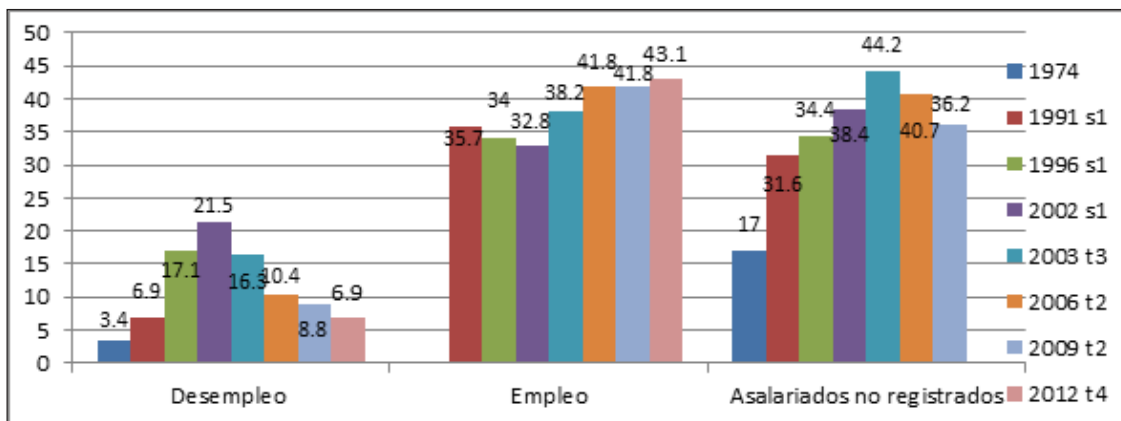
mentación de la dinámica del capital. Se acentúa así, la brecha en primer lugar, entre trabajadores formales y no formales, en segundo, entre convenionados y no convenionados, por último dentro del propio universo de trabajadores formalizados (Varela, 2010).

El crecimiento en los ingresos se relaciona con un promedio de crecimiento de la producción entre 2003 y 2009 de 7.1% anual y la recuperación del mercado de trabajo, en términos de generación de empleo y recomposición del poder adquisitivo de los trabajadores (Beccaria, 2007, citado en Agis, Cañete y Panigo, 2010), aunque con altos índices de informalidad, como nos muestra la Gráfica III (asalariados no registrados como proporción del total de asalariados).

En este marco, se producen reacomodamientos complejos y heterogéneos en el orden de las relaciones entre gremios, patronales y Estado, disputas y dispersión intergremiales, controversias sobre ámbitos de representación y modalidades diversas de gestionar la dinámica al interior de los propios sindicatos entre base, delegados y conducción.

A esto se suman situaciones específicas de trabajadores migrantes. La visibilización de las condiciones de trabajo, que han dado en llamarse “trabajo esclavo” —que no son excepcionales sino la regla en variadas actividades— muestran cómo opera la fragmentación. Los conflictos entre comisiones internas y conducciones sindicales como el

**Gráfica III**  
Evolución del desempleo, del empleo y del trabajo no registrado en Argentina



Fuente: elaboración propia con base en datos de Agis *et al.*, 2010 e INDEC.<sup>5</sup>

de *Kraft Foods* en Buenos Aires, el frigorífico Logros o Iveco en Córdoba y el de los “tercerizados” que pugnan por derechos como el que culminó con el asesinato de un joven militante político y social —Mariano Ferreyra— en una manifestación de los trabajadores ferroviarios, son síntomas de la complejidad del entramado de posiciones estructurales, intereses y culturas sindicales que conforman el mundo del trabajo en Argentina hoy.

## Industria automotriz, sindicatos y conflictividad laboral en la historia cordobesa

### *Córdoba: polo industrial y lucha obrera*<sup>6</sup>

La estructura productiva cordobesa está compuesta, fundamentalmente, por la producción agropecuaria, situada al sur y este de la provincia, avanzando recientemente hacia el norte-noroeste (zona de bosques y sierras), la industria alimenticia derivada de esta, y la industria metalmecánica en lo que es la ciudad capital del mismo nombre y sus alrededores. El resto del territorio es zona de desarrollo de servicios turísticos y de economía de subsistencia.

En la década de los ochenta del siglo XX, comienza a incrementarse el porcentaje de participación de los servicios en la estructura económica provincial, como lo muestra la Tabla 1, destacándose los servicios financieros e inmobiliarios.

Pese al retroceso relativo de la producción de bienes, y entre ellos de las manufacturas, estas continúan siendo importantes.

En relación con el sector del que nos ocuparemos, podemos decir que Córdoba fue el principal polo metalmecánico durante el periodo de Industrialización Sustitutiva de Importaciones entre los años cuarenta y setenta del siglo XX. La empresa estatal IAME (Industria Aeronáutica y Mecánica del Estado) es la primera en desarrollarse en este sector. Bajo el signo de las políticas desarrollistas de los años cincuenta se promueve la instalación de Fiat y de Renault.

Paralelamente, y sobre todo durante los años sesenta, se desarrolla un movimiento obrero cuyo activismo compromete la disciplina de fábrica, *abriendo*<sup>7</sup> la conflictividad mediante huelgas, piquetes, sabotajes, desaceleraciones de la línea. “Cuerpos de delegados y comisiones internas hacen posible una cultura política de la insubor-

**Tabla 1**  
**Producto Geográfico Bruto (PGB) en porcentajes del valor de la producción**

	1970	1975	1980	1993	2003	2011
<b>Sectores productores de bienes</b>	<b>48%</b>	<b>51%</b>	<b>50%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>	<b>35%</b>
Agricultura	17%	21%	19%	9%	15%	10%
Minas y canteras	1%	1%	1%	0%	0%	0%
Industria manufacturera	24%	24%	23%	16%	13%	17%
Electricidad, gas y agua	2%	2%	2%	3%	3%	2%
Construcción	4%	4%	5%	6%	5%	6%
<b>Sectores productores de servicios</b>	<b>52%</b>	<b>49%</b>	<b>50%</b>	<b>66%</b>	<b>64%</b>	<b>65%</b>
Comercio	15%	17%	16%	17%	15%	14%
Transporte	6%	5%	6%	6%	6%	10%
Financieros, seguros, inmobiliarios	15%	13%	16%	27%	27%	26%
Serv. comunitarios y administración pública	16%	15%	13%	16%	16%	15%
<b>TOTALES</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: OCLySA (Observatorio de Conflictos Laborales y Socioambientales de Córdoba). Elaborado a partir de Delfino para los años setenta y ochenta de la Dirección Provincial de Estadísticas de la Provincia Córdoba para 1993 y 2011.

dinación en la negociación colectiva. La variante cordobesa del movimiento obrero escapa del control de la dirección nacional de la CGT<sup>8</sup> de Buenos Aires; es diferente, escucha y da poder a las bases” (Della Corte, *et al.*, 2013: 4).

La industria automotriz constituyó una de las vertientes más importantes de las grandes movilizaciones obreras y estudiantiles (Cordobazo en 1969 y Viborazo en 1971). Los barrios obreros permitían continuar los vínculos generados entre los trabajadores en las fábricas, contribuyendo a la construcción de una cultura propiamente obrera.

La dictadura militar, iniciada en 1976, y el comienzo de las políticas neoliberales, debilitaron el tejido industrial e impusieron el disciplinamiento obrero a sangre y fuego, en especial en los sindicatos clasistas, devolviendo el poder a las empresas (Roitman *et al.*, 2010).

En los años ochenta, el sector se estanca. A partir de 1989, las políticas del Consenso de Washington aplicadas por Menem (Plan de Convertibilidad, apertura de mercados, privatizaciones, flexibilización y precarización laboral) beneficiaron claramente a las multinacionales automotrices. Obtienen de los gobiernos nacionales y locales fuertes incentivos para su radicación y permanencia: potencial de crecimiento del PBI, oferta local limitada, mercados relativamente cerrados a las importaciones de vehículos, preexistencia de inversiones en el país, oportunidades de acceso a una zona ampliada de libre comercio (MERCOSUR, fundamentalmente por la apertura al mercado brasileño), garantías de disciplinamiento obrero<sup>9</sup> e incentivos públicos.

A nivel de la gestión empresarial, son años de avance de un nuevo modelo, de reconversión productiva y gerencial, frente a la cual las bases obre-

ras desarrollan *resistencias* dentro y fuera de los sindicatos, con resultados diversos.

Desde el punto de vista ocupacional, incluso antes de la reestructuración de la industria automotriz en la versión justo a tiempo en los años noventa, desde 1974 hasta 1989 el empleo en las grandes industrias de ensamblaje cae casi dos tercios. Se pasa de algo más de 57 mil trabajadores en 1974, a 39 mil en 1980, hasta 19 mil 300 en 1989 (Barbero *et al.*, s/d). Asimismo, el Censo Nacional Económico del bienio 2004-2005 (INDEC) indicó un personal ocupado en las ensambladoras de 9 984 personas para 2003.

Si bien no se dispone de datos por provincia, resulta significativo ilustrar los efectos del nuevo modelo productivo y gerencial implementado en el sector automotriz a nivel nacional. Es importante aclarar que la industria automotriz y autopartista se distribuye geográficamente en tres provincias: Buenos Aires, Córdoba (30% de la producción nacional) y en menor medida Santa Fe,<sup>10</sup> con las mismas empresas en los distintos territorios.

A partir de la Tabla 2 podemos observar de qué manera la producción (en términos de horas trabajadas y de volumen físico) es sensible a los cambios en el contexto económico: caen alrededor de 2001 y sobretodo en 2002 con la salida de la convertibilidad en Argentina y la crisis social y económica que trajo aparejada. En 2003 comienza a recuperarse rápidamente, incluso superando los niveles del año base, para recaer en 2009, por la contracción de la demanda mundial fruto de la crisis de la burbuja inmobiliaria y financiera sobretodo estadounidense. En ese período se produce un alza en la conflictividad obrero-patronal por la cantidad de despidos y suspensiones.

**Tabla 2**  
**Índice de horas trabajadas y de volumen físico producido en la fabricación automotriz. (Rama: Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques) Base: 1997=100**

Índice	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007*	2008*	2009*	2010*	2011*	2012*	2013*
Horas trabajadas	100	94.07	68.09	62.59	48.83	39.96	45.10	56.40	64.49	74.94	85.34	93.81	80.31	94.48	99.77	97.40	93.24
Volumen físico de la producción	100	92.56	64.57	65.24	49.84	46.50	52.54	67.40	80.06	101.88	115.15	117.46	103.55	143.04	181.00	0.00	0.00

Fuente: elaboración propia a partir de datos de INDEC, Encuesta Industrial Mensual. Publicado en *Indec Informa*. Nota: \*Dato provisorio.



La siguiente gráfica nos permitirá un análisis comparativo.

Con base en la Gráfica IV podemos observar claramente de qué modo aumentó la productividad de la industria automotriz en términos de la relación entre volumen producido (IVF) y horas trabajadas (IHT). Siendo muy similares desde 1997, comienza a ampliarse la brecha a partir de la crisis de 2001 (IVF 6.5% superior a IHT) y reanuda su despegue a partir de la crisis de 2009 (23%). Estos datos nos invitan a reflexionar sobre la utilización de las crisis como oportunidades para ajustar el disciplinamiento obrero por parte de las empresas ante la amenaza de despidos.

Medido desde otros parámetros, puede observarse la relación entre lo producido y el empleo, dando cuenta de la influencia de la reestructuración productiva y gerencial desde fechas más antiguas.

El sector manufacturero a nivel nacional, posee un índice de sindicalización de 48.8% para agosto del 2006; sin embargo, sólo 12.4% de los estableci-

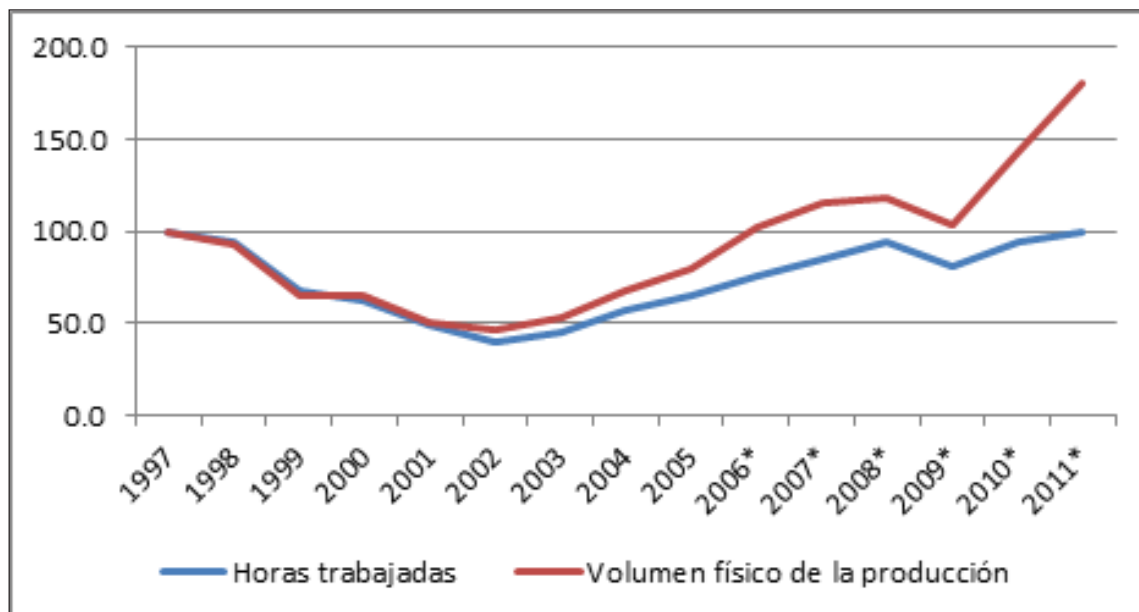
mientos tiene delegados (Senen González y Trajtemberg, citado en OCLYSA, 2014).

En Córdoba, por su parte, los nuevos convenios firmados a partir de los noventa entre las automotrices y los sindicatos, en particular con el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor,<sup>11</sup> develan una verdadera debacle en los derechos de los trabajadores. Implicaron aumento de las horas de trabajo, reducción de los costos no salariales del trabajo, incentivos al rendimiento, reorganización del trabajo, aumento de la capacidad de producción existente, subcontratación y flexibilización laboral. Estas características responden al modelo denominado *lean manufacturing*, con algunas adaptaciones al contexto local. Sus efectos fueron un trabajo fragmentado y flexibilizado, con un fuerte refuerzo del poder patronal en la fábrica y un debilitamiento significativo de la resistencia de los trabajadores ya signada desde la dictadura.

Los trabajadores autoconvocados en Fiat y Renault resistieron la avanzada de los despidos masivos y las nuevas condiciones de trabajo, pe-

Gráfica IV

Relación entre volumen físico de la producción y cantidad de horas afectadas a la misma para la fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques. Índice. Base: 1997=100



Fuente: elaboración propia a partir de datos de INDEC. Encuesta Industrial Mensual. Publicado en *Indec Informa*. Nota: \*Dato provisorio.

Tabla 3

## Producción y cantidad de trabajadores en la rama automotriz en Argentina

Año	Producción de automóviles	Cantidad de trabajadores	Automóviles producidos por trabajador
1975	240.036	54.556	4,4
1990	99.639	17.430	5,72
1997	446.045	26.286	16,97

Fuente: Lascano *et al.*, (s/d) con base a datos de ADEFA (Asociación de Fabricantes de Automotores).

ro fueron derrotados. Entre 1998 y 2002 el sector entra en un nuevo letargo y se estima que en el periodo se perdieron 25 mil puestos de trabajo en Córdoba (*La Voz del Interior*, 2014). En la posconvertibilidad,<sup>12</sup> el sector automotriz emerge como una industria global, estrechamente ligada a Brasil, apoyada en toda la línea por el Estado en todos sus niveles, subsidiando puestos de trabajo, eximiendo de impuestos y abaratando los consumos energéticos. El nuevo siglo da cuentas de Córdoba como la segunda provincia argentina de producción de automóviles con 30% del total del país. Empresas como Fiat, Iveco, Renault y otras se dedican a ensamblar automóviles y camiones. Volkswagen produce y vende engranajes complejos para los que aún es indispensable el trabajo de precisión y muy calificado.

Estas condiciones particulares del sector metal-mecánico han sido impulsadas fuertemente desde el Estado.

### ***El rol del Estado en el crecimiento de la industria automotriz cordobesa***

En relación con los beneficios al sector automotriz durante la década menemista, se destaca la firma del Decreto Nacional N° 2677/91, conocido como "Régimen Automotriz", por su importante impacto en Córdoba. El mismo fue el resultado de una concertación entre gobierno, empresa y sindicato, que establecía que las automotrices aumentarían la producción de vehículos de última generación y las exportaciones superarían las importaciones; las cámaras empresariales (terminales y concesionarias) reducirían precios y comisiones; el gobierno pagaría reintegros por exportaciones y reduciría

impuestos; el sindicato reduciría la presión salarial en las negociaciones en curso (Gordillo, 2012).

Dada la importancia de la industria automotriz en el PIB y la creación de puestos de trabajo, la provincia de Córdoba cuenta en la actualidad con una red de normas diseñadas precisamente para estimular este sector, que se dividen en dos categorías. Por un lado, los convenios Provinciales (aquellos que afectan directamente a la industria autopartista) cristalizados en los siguientes decretos: N° 9500 para Renault, N° 9501 para Volkswagen, N° 9.540 para Fiat Auto y N° 9499 para Iveco Argentina SA. Por otra parte, las leyes de promoción industrial provincial y nacional: Ley Provincial N° 6230, Ley Nacional N° 9727 y Ley Provincial N° 9121 para la promoción y el desarrollo de Córdoba. Estos constituyen beneficios directos para los principales fabricantes de automóviles y el gran capital. Incluyen desde la reducción de los costos laborales y de subsidio a la energía; exenciones de impuestos sobre los ingresos brutos e inmobiliario al menos por 10 años, préstamos a las empresas a través de una línea de crédito a una tasa baja y condiciones para aumentar el suministro de agua. Además, el suministro de la infraestructura necesaria: carreteras, servicios públicos, vías férreas y puertos y la posibilidad de incluir recortes impositivos para la importación de repuestos de automóviles. Préstamos del Estado a tasas fijas más bajas que las del mercado local.

Iniciado 2014, y ante la baja en la demanda con Brasil y el inicio de suspensiones en el sector automotriz y algunos despidos en el sector autopartista, el gobierno provincial decide la compra de 150 automotores a cada una de las fábricas Fiat y Renault, y abre una línea de créditos en el Banco de



Córdoba con tasa subsidiada para la adquisición de vehículos y motos 0 km subsidiando la tasa de interés.

En síntesis, los mecanismos de promoción y de asistencia al sector siempre se orientan a que el beneficio directo sea para la empresa, pudiendo esta destinar (con más o menos condicionamientos según el acuerdo) o no este dinero a los trabajadores.

## **Aportes teóricos para el análisis de la conflictividad laboral**

### ***Conflictividad laboral en los centros de producción y construcción de subjetividades***

Luego de haber caracterizado la situación nacional y provincial, en particular sobre el sector metalmeccánico, incorporaré elementos teóricos para el análisis posterior de la conflictividad en el caso de estudio.

Menciona Balibar (1991) que el marxismo se ha debatido entre pensar la política en la estructura, y por tanto, dentro del espacio de trabajo, y pensarla en la superestructura, fuera de la fábrica.

Comenzaré por el posicionamiento de Raniero Panzieri, quien puede ser identificado con la primera opción dentro del mencionado debate marxista. Para Panzieri, la fábrica es el espacio de relación objetiva y subjetiva entre trabajo y capital (De la Garza, 1989). Es decir, por un lado, el "terreno donde el capital impone su dominio sobre la clase obrera, la subordina y convierte en parte de sí mismo como capital variable" (*Ibidem*: 56). Pero es también el terreno decisivo de la lucha de clases, donde deben desarrollarse las tácticas y estrategias de resistencia (*Ibidem*).

Para este autor, las relaciones políticas en la fábrica son parte de la dimensión subjetiva del análisis, que se articulan con las relaciones económicas en el proceso de trabajo. El mismo proceso capitalista de producción es campo de confrontación política entre capital y trabajo; el conflicto es permanente porque la violencia fabril es inherente a la producción y es la que mantiene constante la tensión.

Por su parte, el análisis que realiza Montes Cató (2007) respecto a la conflictividad laboral en los

centros de producción se estructura en tres planos; los dos primeros coinciden con el análisis de Panzieri; sin embargo, el tercero adquiere autonomía del segundo, y es importante su profundización debido a que, para Montes Cató, las técnicas disciplinarias que desarrolla e implementa el modelo productivista, tienen su mayor avance en ese plano. A continuación lo exponemos en mayor detalle.

Para el autor, el plano laboral refiere, por un lado, a la lucha por el plusvalor, y por otro, al establecimiento de las condiciones de trabajo. El plano político implica la capacidad de construir una visión de lo deseado, posible, adecuado. El plano de la subjetividad incluye las actitudes que impactan en la socialización laboral y en la autodisciplina de los trabajadores, como marcos de referencia que deben renovarse en cada generación y producen la adecuación del trabajador asalariado a los objetivos estratégicos de la empresa.

El autor afirma que, ante estos modos de control empresarial, las formas clásicas de resistencia persisten, pero que se suman otras formas más sutiles.

Finalmente, y en relación con las formas de resistencia que analizamos, surge la pregunta por la potencialidad de una unificación de clase y una práctica política consecuente. Para Thompson, la clase "cobra existencia cuando algunos hombres [...] sienten y articulan la identidad de sus intereses comunes a ellos mismos y frente a otros hombres cuyos intereses son distintos, y habitualmente opuestos a los suyos" (Thompson, 1989: 13 y 14). Sin embargo, la experiencia de la clase está ampliamente determinada por las relaciones de producción en las que los hombres nacen, o en las que entran de manera involuntaria. La conciencia de clase es una forma en la que se expresan esas experiencias en términos culturales: encarnadas en tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales. Si bien la experiencia aparece como algo determinado, la conciencia de clase no lo está. Así, podemos ver una cierta lógica en las respuestas de grupos laborales similares que tienen experiencias similares, pero no podemos formular ninguna ley (*Ibidem*).

Siguiendo a Thompson, se podría decir que la experiencia es una forma de recuperación de los hombres y mujeres como protagonistas del pro-

ceso histórico, no en tanto sujetos libres y autónomos, sino principalmente como personas que experimentan su propia situación y determinadas relaciones productivas como necesidades e intereses y como antagonismos. Tales sujetos en interacción, procesan esa experiencia en su conciencia y su cultura de diversas y complejas maneras, y en función de ello actúan sobre su contexto (Thompson, 2000).

La experiencia de lucha de los trabajadores de Volkswagen, ya sean despedidos, delegados, los trabajadores que se solidarizan con los afectados, e incluso los que se mantienen al margen de esta resistencia, será parte de la construcción de la subjetividad de estos obreros; subjetividad que no podrá estar al margen de los sucesos vivenciados por el colectivo en la fábrica, en especial aquellos conflictos abiertos donde los trabajadores analizan su situación, se organizan, se expresan colectivamente y actúan frente a quienes intentan mantener las condiciones de dominación.

### **Una lectura relacional del conflicto**

Diferentes tensiones se entrecruzan en los espacios de trabajo. Siguiendo a Rodríguez (citada en Montes Cató, 2007), podemos identificar dos tipos de conflicto en función de sus protagonistas. Denomina "conflictividad horizontal" a la que se genera al interior de la fuerza de trabajo, fomentada por la gerencia para individualizar. Encontramos trabajadores enfrentados por estar sujetos a diferentes modalidades contractuales, por pertenecer a sectores o grupos de trabajo diferentes, por su origen geográfico o étnico, por edades, etcétera (aspectos que conforman en gran parte el fenómeno denominado "fragmentación"). La "conflictividad vertical", por su parte, involucra a trabajadores y gerencia, uno de los aspectos más relevantes para este artículo. Ahora bien, esta clasificación de conflictos que los ordena en "horizontales" y "verticales" no parece agotar el espectro de la conflictividad, ya que podemos afirmar el carácter multidimensional de los conflictos "por representación", que desafían tanto al Estado como a la gerencia y a la burocracia sindical, y que pugnan por situar al grueso de los trabajadores en alguno de los bandos.

### **Niveles de conflicto**

Edwards y Scullion (1987) se aproximan al análisis de los conflictos mediante una categorización según niveles de estudio, que son también grados de abstracción, como modo de observar la relación entre las manifestaciones concretas del conflicto y su entorno social al interior del centro de producción. Aquí los desarrollamos de mayor a menor grado de abstracción.

*Conflicto implícito.* Está implícito en la naturaleza de las relaciones de empleo; además, debe haber un choque de intereses reconocible y se pueden aducir razones específicas para explicar porqué ese choque no conlleva una expresión observable, (*Ibidem*). Este nivel de conflicto está presente en toda relación laboral, y no hay, al momento, formas dar luz sobre el tema a partir de casos concretos.

*Conflicto institucionalizado.* Requiere contemplar también ciertos grados de cooperación. "recibe algún reconocimiento institucional a través de un acuerdo formal, una norma de costumbre o incluso una práctica aceptada tradicionalmente que no ha adquirido estatus de norma" (*Ibidem*: 31). De esta institucionalización se derivan tres corolarios: los controles institucionales tendrán grados de fuerza variable (norma, costumbre), las normas no son guías absolutas de conducta, sino que requieren interpretación en la práctica, y lo considerado institucional cambiará según los objetivos de las partes y los recursos con que cuentan.

Al respecto, el decreto de 1991, que instaura el "régimen automotriz", es una institucionalización del conflicto, donde las partes negocian y acuerdan el modo de vincularse y los límites y tareas de cada una. Lo mismo sucede con los convenios colectivos celebrados a partir de ese momento entre SMATA y las automotrices.

*Conflicto de comportamiento.* Es el nivel más concreto. Se divide en Abierto y No dirigido, según "el límite hasta el cual una acción es utilizada por los participantes para manifestar un conflicto" (*Ibidem*: 29):

- *Abierto.* El conflicto es reconocido por los participantes y tiene lugar una acción para expresarlo.
- *No dirigido.* Existe un comportamiento concreto pero no es abiertamente conflictivo.

... una concepción que se manifiesta en la acción, pero ocasionalmente y en destellos (Gramsci, citado en Edwards y Scullion, 1987: 30).

Es posible identificar conflictos de comportamiento de tipo no dirigido en la historia del sector automotriz en Córdoba en las acciones individuales o de pequeños grupos, que no generan una oposición explícita a las estrategias del capital, pero que la confrontan más solapadamente: ausentismo, pequeños sabotajes, reducción del rendimiento, generalmente de carácter individual, o acciones colectivas como la conformación de una lista sindical opositora.

Asimismo, la expresión de oposición como reacción ante un despido o suspensión, y la organización y protesta, dan cuenta ya de un conflicto abierto.

### **Conflictividad abierta: el caso de la fábrica Volkswagen<sup>13</sup>**

La empresa alemana Volkswagen se instala en Argentina en los años ochenta con la compra del paquete accionario de Chrysler Fevre Argentina, contando con las ventajas de los subsidios nacionales y provinciales ya mencionados. Ve aquí la posibilidad de "ajustar" el modelo de gestión y organización del trabajo a un contexto menos exigente —en relación con el modelo renano—<sup>14</sup> afectando fundamentalmente las condiciones de trabajo y contratación, pero reduciendo los costos.

En 1983, presenta el modelo Gacel de matriz completa vw. En 1987, para hacer frente a la crisis de la industria, Volkswagen fusiona sus operaciones con Ford en Argentina y Brasil, mediante la *joint venture* "Autolatina SA". En 1995, se rompe el acuerdo y vw continúa su producción en Pacheco (Prov. Buenos Aires).<sup>15</sup>

El segundo centro de producción es Córdoba, inaugurado en 2001. Tiene una extensión de 225 000 m<sup>2</sup>. Se especializa en la producción de cajas de cambios para varios modelos de vw en el mundo. En 2012, se produjeron 947 118 cajas de cambios. Se exportan a Brasil, México, España y Sudáfrica.

La planta de Volkswagen en Córdoba es un ejemplo de producción especializada, organiza-

da según un sistema de producción global. En el periodo 1995-1998 vw invirtió 250 millones de dólares. En 1999 se produce una nueva ola de inversiones en medio de una controversia entre Brasil y Argentina. Al igual que Argentina, Brasil había emprendido una guerra de descuentos e incentivos estatales para atraer a las multinacionales. Los incentivos nacionales y provinciales de Argentina son mejores; la planta de personal es más cara aunque más especializada que en Brasil. Esta especialización sigue siendo esencial para la producción de cajas de cambio, a pesar de las innovaciones tecnológicas.

La empresa vw desarrolla desde el comienzo buenas relaciones con el sindicato SMATA, que le permite mantener el *statu quo* en la dinámica sindical, con conflictividad reducida a la negociación por el salario y delegados fieles a la conducción del gremio, encargado único de negociar con la patronal.

En 2011, surge un elemento disruptivo; una lista opositora dentro del SMATA en Volkswagen, con antecedentes de importante apoyo de los trabajadores, que llevó a la empresa y al sindicato a desarrollar una serie de maniobras para disminuir el impacto de su activismo a través de la manipulación de las condiciones en las que se desarrolló la elección de delegados.

El 2 de enero de 2013 la empresa despide sin causa<sup>16</sup> a activistas y simpatizantes de la Lista 2, como llamado de atención para que los trabajadores "entendieran" que no debían hacer más que, justamente, trabajar. El miedo a ser marcados, a perder el empleo, debía convocarlos al silencio y al olvido de los compañeros despedidos.

Los trabajadores despedidos buscaron el apoyo sindical de SMATA, que no demoró en mostrarles una amplia variedad de estrategias disuasorias, de las más sutiles a las más grotescas, para que cada uno tomara su dinero y se dedicara a otra cosa.

Entonces, fue necesario buscar otros caminos. Muchos de los trabajadores despedidos querían volver a trabajar en vw, precisamente porque su despido había sido injusto y discriminatorio. Unos recurrieron a los abogados del Centro de Profesionales por los Derechos Humanos, otros al de CTA, hicieron presentaciones ante el Instituto Nacional contra la Discriminación (INADI) y en la justicia fe-

deral, se reunieron con legisladores, funcionarios, autoridades universitarias, sumaron el apoyo de partidos políticos y de organizaciones sociales, hicieron cortes de calles frente a la fábrica, participaron en actos y marchas. Lograron, así, tres sentencias favorables —una de ellas ya firme, sin posibilidad de ser apelada— que instaban a la empresa a reincorporar a los trabajadores.

En medio de toda esta lucha, legal y social, los trabajadores encontraron nuevamente respuestas a sus acciones, siguiendo la misma línea de generar miedo. Se destacan aquí tres acontecimientos de conflictividad abierta.

El primero de ellos sucede a finales de mayo, de 2013 cuando los trabajadores despedidos y los delegados de la Lista 2, junto a otros compañeros y militantes de organizaciones, se acercaron a las demás automotrices y autopartistas a repartir “La Tuerca” —la revista de la Lista 2 en vw—, dar a conocer su situación y reunir solidaridades. En IVECO se encontraron con un grupo de “compañeros” del SMATA, que intentaron impedir sus actividades y los agredieron. Unas horas más tarde, el entonces Ministro de Trabajo y Secretario General de SMATA, renuncia a su cargo ministerial para retomar sus actividades sindicales. Había que ordenar mejor el gremio.

El segundo se produce luego de la resolución favorable de las medidas cautelares en junio, con un fallido intento de ingreso a la fábrica de dos de los trabajadores que la empresa había despedido. Con pocos días de diferencia, y respaldados por la resolución judicial, cada uno se presenta con su abogado a la planta para reincorporarse a sus tareas, hecho que se ve impedido por la seguridad, el personal de recursos humanos de la empresa y por la policía. Se labran actas sobre el incumplimiento de medidas legales por parte de la empresa y por la presencia de la policía dentro de la fábrica.

Finalmente, el 13 de noviembre de 2013, a un año del fraude en las elecciones de delegados, Silva y Palacio —los dos despedidos con resolución de medidas cautelares favorables— logran entrar a la fábrica sin ser identificados, y se acercan a pedir los instrumentos de trabajo y que se les asignen tareas. La empresa responde con la negativa, y permite la actuación de Infantería y de la policía provincial para sacarlos de la planta. Unos 60

compañeros los rodean para evitar que sean reprimidos. La empresa decide parar la producción y reubicar a los trabajadores del sector. Consultado por los medios y por la justicia, el SMATA y la VW niegan la situación. Los delegados de la Lista 1, oficialistas, instaban a los trabajadores a convencer a sus dos compañeros de abandonar la lucha para no perjudicarlos.

Resumiendo, el problema se transforma en un *conflicto de comportamiento abierto* cuando los trabajadores se unen para modificar su representación sindical mediante la conformación de una nueva lista de delegados, enfrentándose a la única lista ya existente, leal a la conducción del sindicato en la provincia; continúa con un fraude electoral para disminuir la cantidad de delegados fieles a la nueva lista. Da otro golpe con el despido de 19 operarios; se suma luego la policía provincial siguiendo las órdenes de la empresa contra los trabajadores. Entonces, nos preguntamos. ¿Ante quiénes se enfrentan los trabajadores? ¿Es ante el Estado, para discutir su rol en la “promoción industrial”, en la “búsqueda del orden social” y en la defensa de las personas? ¿Es ante la empresa, negándose a la discriminación, exigiéndole respeto de las disposiciones judiciales y mejores condiciones de trabajo y contratación? ¿Es, finalmente, contra el sindicato, que está cómodo en su lugar, de acuerdos ya fijados desde los noventas con la empresa, y por disputar la representación de los trabajadores? ¿Serán tres frentes de lucha los que deban librar estos trabajadores? Así, este conflicto abierto se debate, entre la confrontación con la patronal frente a las condiciones de trabajo, contratación y finalización de la relación laboral; la confrontación con la burocracia sindical por su complicidad con la patronal y por restringir la participación y libertades sindicales; y la confrontación con el Estado para que sus instituciones no obstaculicen las luchas y en lo posible para que apoye a los trabajadores.

Ahora bien, en relación con el nivel de conflicto, institucionalizado ya descrito teóricamente, podemos decir que el surgimiento reciente de conflictos de comportamiento como el que estamos analizando, viene a cuestionar la fuerza y la legitimidad de la norma, las relaciones laborales se reinterpretan y se ponen en cuestión, y se modifican los ob-



jetivos de una de las partes. Por tanto, el conflicto abierto actual en Volkswagen-Córdoba ¿Intentará convertirse en una nueva institucionalización? ¿Cuáles serán sus contenidos? ¿De qué modo y en qué grado afectarán las relaciones laborales? ¿y las formas de legitimación y representación sindical?

## Conclusiones

La concepción de Córdoba como polo industrial metalmeccánico, y como sitio de luchas históricas, es fuente de identidad para sus habitantes; también se viene gestando un proceso de repolitización de la población a partir de las crisis de 2001 —si bien muy polarizada partidariamente en los últimos años—. No obstante, los temores frente a la posibilidad del desempleo, la alta valoración del consumo (tanto necesario como superfluo) y el individualismo, están presentes como patrones culturales y económicos “aprehendidos” en los noventa.

Estas pautas (y otras), sumadas a los roles objetivos y al modo de asumirlos en los centros de trabajo, producen una tensión: la del disciplinamiento y la resistencia. Para analizarlo, volvemos a situar el temor al desempleo, que, sobre todo, ha permeado la incorporación laboral bajo formas precarias (contratos a término y otras modalidades más inestables), la fragmentación laboral (mediante tercerizaciones de tareas, incluso dentro de la fábrica) favoreciendo la incorporación de dispositivos tecnológicos y gerenciales más eficaces para la empresa y más exigentes para el trabajador. La reconversión productiva y gerencial<sup>17</sup> ha sido entonces, más fácil de implementar gracias al temor y a partir de las crisis, como hemos fundamentado. Es decir, la dinámica control-resistencia se dispara más fuertemente en situaciones de crisis, donde hasta el momento los avances de los trabajadores son mínimos, puntuales, y los beneficios de las empresas son aumentos de productividad y compensación de disminución en las ganancias mediante subsidios y programas estatales.

El Estado, a nivel provincial y nacional, ha fomentado la instalación de fábricas del sector asignándoles múltiples beneficios, asistiéndolas de manera directa en condiciones de recesión econó-

mica y crisis, y poniendo a su disposición las fuerzas represivas ante resistencias de los trabajadores (incluso, contrariando disposiciones judiciales, generando potenciales conflictos entre Poderes).

Nos situamos ahora en el caso presentado, el de la fábrica Volkswagen. La situación que describimos corresponde a un *conflicto de comportamiento abierto*, donde es clara la oposición de un colectivo de trabajadores y delegados, que incluso conformaron una agrupación, para revertir la situación de despido de 19 compañeros y disputar por condiciones de trabajo y contratación desfavorables, por encima de lo que negocia la conducción sindical. También pretende con esto un cambio en las normas (reglas y costumbres) que hacen a las relaciones laborales, previéndose un *conflicto institucionalizado*. Esto se profundiza más adelante.

En relación con los planos en que se desenvuelve la vida laboral (Panzieri, Montes Cató), puede decirse que el *plano laboral* se ve gestionado entre el sindicato y la empresa en cuanto a la denominada lucha por el plusvalor y por las condiciones de trabajo. El conflicto ha estado *institucionalizado* (en términos de Edwards y Scullion), de esta manera, utilizando como instrumento los convenios entre estas partes, y en ocasiones participando de acuerdos mayores junto con concesionarias, proveedoras de partes y Estado, como en el caso del Régimen Automotriz de 1991. Sin embargo, las estrategias de reconversión aplicadas por la empresa, la caída de los salarios reales debido a la inflación, los accidentes y enfermedades laborales, las condiciones edilicias, la proliferación de ingresos por contratos que se extienden temporalmente más de lo legalmente posible, despidos sin causa, son efectos de los pactos empresa-sindicato-estado. Los trabajadores de vw han logrado organizarse, siempre con delegados pertenecientes al sindicato SMATA, pero han ido más allá de los compromisos que ha venido asumiendo la conducción con la patronal y con el gobierno, y por esto, nuevamente estos actores se alían frente a lo que consideran una amenaza. Se desarrolla aquí el *plano político*, donde la lista 2 se anima a disputar los espacios de poder dentro del sindicato en la fábrica, y a reclamar por condiciones de trabajo y contratación dignas, superando la pasividad de la conducción debido a que, en términos relativos, los salarios y

condiciones laborales de la industria metalmeccánica son superiores a los de otros sectores (tradicionalmente identificados como “aristocracia obrera”, motivo de orgullo para los sindicatos de filiación peronista), pero las condiciones de vida se han ido deteriorando progresivamente. Finalmente, delegados sindicales disidentes con la conducción y otros trabajadores que deciden apoyarlos conforman el plano subjetivo de esta conflictividad en la fábrica, que se resiste a ser sometida a las estrategias gerenciales y organizacionales, y a las concesiones que la conducción sindical hace a la empresa. El hecho de que exista un grupo de activistas que plantee críticas y acciones frente a determinadas condiciones generadas por la empresa y/o por el sindicato, hace que la masa de los trabajadores comience a asumir actitud crítica frente a esto, sin que lleguen aún a participar activamente o, incluso, a mostrar abiertamente su posicionamiento; tampoco van mucho más allá de colaborar en los fondos de lucha o informarse ante situaciones en las cuales los propios intereses individuales puedan verse afectados; pero sin duda no son solamente las cosmovisiones de la empresa las que circulan por las líneas de producción. Por tanto, y en términos thompsonianos, se están viviendo experiencias disruptivas con la lógica empresarial y sindical que no se observaban antes de 2008 (IVECO, Gestamp, VW), y que sólo en dos oportunidades puntuales se vivieron en los noventa (con los trabajadores de FIAT y RENAULT, hoy, dos de las fábricas con menor activismo en Córdoba).

Por tanto, hablar sólo de conflictividad vertical y horizontal (Rodríguez) es dejar fuera conflictos tan complejos como el presentado aquí.

Surge un fuerte interrogante sobre el potencial disruptivo de esta lucha. Al momento, podemos decir que las condiciones materiales y políticas de hoy, alientan un momento corporativo que multiplica los focos de conflicto pero dificulta su momento hegemónico por la intensa fragmentación, tanto en la materialidad de las condiciones objetivas (salarios, jornada, condiciones contractuales, condiciones de medio ambiente y trabajo) como subjetivas (diversidad de formas de vida y valores orientadores, adscripciones/no adscripciones políticas, distancias generacionales y heterogeneidad de consumos, entre otros). Sin embargo, comienzan a visualizarse solidaridades entre los

compañeros de fábrica y con trabajadores de otras empresas.

Sin embargo, las dificultades de articulación e incluso el distanciamiento entre actores se presenta problemática y remite a las complejas mediaciones entre condiciones objetivas e identidades que movilizan la acción colectiva (Vakaloulis, 2000).

## Notas

<sup>1</sup> Elaboración propia a partir de los datos de Agis *et al.*, 2010.

<sup>2</sup> Es menester aclarar, que el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) se encuentra intervenido desde el 29 de enero del 2007. Intervención aquí significa haber desplazado a las autoridades y empleados que se negaban a “acomodar” los resultados a las instrucciones del Secretario de Comercio. Esto, lamentablemente, pone en duda los resultados de las encuestas oficiales en Argentina, y ha dado lugar al surgimiento de múltiples estudios estadísticos desde diversas instituciones, no pudiendo asegurarse a partir de la fecha mencionada ningún estudio realmente confiable. Sin embargo, los datos sirven de orientación. Un análisis reciente presentado por quien fuera la directora del área de precios del organismo hasta su intervención, señala que la inflación real, si no se hubiesen modificado el cálculo de índices y sin la manipulación de los resultados de los estudios, “la suba de la inflación oficial acumulada entre 2007 y 2013 habría casi cuadruplicado a la que actualmente informa el cuestionado organismo estadístico”. Más información en: <http://www.lanacion.com.ar/1660396-sin-la-intervencion-en-el-indec-la-inflacion-oficial-seria-hoy-casi-cuatro-veces-mayor>. Según la información oficial, el aumento acumulado entre el 2007 y el 2013 fue de 87.1%, mientras que los cálculos de la exdirectora llegaron a 331.7%. Esto nos da una diferencia de 287%. Por tanto, los datos de ingreso real de la ocupación principal, al menos en términos de precios/inflación a partir del 2007 indicados en la gráfica 1, guardan escasa credibilidad.

<sup>3</sup> El periodo de Convertibilidad implicó la fijación de una paridad entre la moneda argentina y el dólar estadounidense, situación ficticia que explotó a fines del 2001, y que generó una fuerte devaluación del peso argentino.



<sup>4</sup> Los índices de pobreza e indigencia en la década de los noventa (presidencia de Menem) y desde el 2003 (Kirchner y Fernández) han intentado paliarse con políticas sociales de transferencias de ingresos, con mayor diversidad y generalidad de destinatarios, que se mantienen en la actualidad. Es decir, parte de la recuperación de ciertos índices no se ha logrado por reincorporación/incorporación al mercado laboral formal, sino por asistencia (generalmente condicionada).

<sup>5</sup> Más información sobre el modo de construcción de los indicadores en: <http://www.indec.mecon.ar/>, sección Metodología. El trabajo no registrado, incluso con las modificaciones introducidas por el INDEC no logra revertir de manera relevante el alto grado de informalidad.

<sup>6</sup> Una descripción mayor de su dinámica puede encontrarse en Della Corte *et al.*, 2013.

<sup>7</sup> Refiere a la noción de "conflicto abierto" de Edwards y Scullion, 1987.

<sup>8</sup> La Confederación General del Trabajo es la central obrera más antigua de Argentina; fue fundada en 1930, y sus dirigentes generalmente se han referenciado con el peronismo en sus diferentes vertientes. Históricamente, ha sufrido divisiones. A finales de los sesenta, la CGT de los argentinos, filial Córdoba, fue conducida por Agustín Tosco, cordobés, perteneciente al sindicato de Luz y Fuerza, uno de los gestores del "cordobazo", que marcó una orientación diferente en esta central obrera y que influyó, sin duda, en las particularidades del movimiento obrero cordobés. Actualmente se encuentra dividida en tres organizaciones, alineadas a distintas facciones del peronismo. Otro conjuntos de organizaciones del trabajo, que incluye a trabajadores informales y nuevas formas de trabajo generalizadas en los noventa, se nuclean en la CTA (Central de Trabajadores Argentinos), que también está dividida en dos facciones; una más cercana al gobierno nacional y la otra más independiente.

<sup>9</sup> Los sindicatos se convierten en garantes de la paz social, asegurando la no conflictividad obrera en el acuerdo que precede al decreto nacional de 1991, denominado Régimen Automotriz.

<sup>10</sup> Con anterioridad también existió en Tucumán.

<sup>11</sup> SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor), concentra a los trabajado-

res de la industria metalmecánica, mientras que la UOM (Unión Obrera Metalúrgica) a los trabajadores metalúrgicos. En la rama que nos compete, en términos generales, el primero aglutina a los trabajadores de las fábricas automotrices y la segunda a los trabajadores de las autopartistas.

<sup>12</sup> Caída la paridad peso argentino-dólar estadounidense, el periodo que se abre es denominado Posconvertibilidad.

<sup>13</sup> Lo desarrollado en este apartado es una síntesis de entrevistas realizadas a los trabajadores en conflicto, de las repercusiones mediáticas del conflicto y de las observaciones de la autora en el mismo.

<sup>14</sup> Así describe Della Corte el Modelo Renano: "Este modelo es operado en cogestión con los sindicatos lo que, en Alemania, se traduce en una mayor garantía de estabilidad, seguridad y mejores condiciones de trabajo para los trabajadores en comparación con otros fabricantes de automóviles, como Fiat por ejemplo. Un modelo-símbolo del capitalismo con "rostro humano", exigiendo productividad, pero al mismo tiempo respetando los derechos y tratando de mejorar la vida de los obreros, con el supuesto de que una mejor condición de trabajo se traduce en una mayor y más eficiente producción. Ya a finales de los años noventa del siglo XX, algunos investigadores observaron que, en realidad, este modelo se convierte en un arma de doble filo, una explotación muy sofisticada. Para evitar las restricciones del tan elogiado modelo, la política de la empresa fue trasladar una parte de la producción de Volkswagen fuera de Alemania, y así trabajar con otros ritmos, plazos, ausencia de garantías de seguridad y reducción de costos laborales y, otro aspecto que no se puede descuidar, sindicatos proclives a las exigencias de aumentos de la productividad y reducción de los costos" (Della Corte y OCLYSA, 2013).

<sup>15</sup> La planta Pacheco tiene una superficie de 787 000 m<sup>2</sup>, y la producción del 2012 fue de 107 904 vehículos (Volkswagen Suran GP y Amarok).

<sup>16</sup> El despido "sin causa" es un formato legal que obliga al pago de indemnizaciones.

<sup>17</sup> Este aspecto excede el objetivo de este trabajo, pero podemos afirmar que en Argentina, a diferencia de los países de origen de las empresas automotrices, no han proliferado las estrategias de

incorporación de los trabajadores parcialmente en la toma de decisiones mediante, por ejemplo, los círculos de calidad o los equipos de trabajo, sino que se han intentado vencer las resistencias mediante la coerción (amenazas de despidos y suspensiones, precarización laboral, uso de la fuerza pública, etcétera). Más información en Fernández, 1998.

## Fuentes bibliográficas

Agis, E., Cañete, C., Panigo, D. (2010), "El Impacto de la Asignación Universal por Hijo en Argentina", CENDA-SID, PROFOPE, CEIL-PIETTE, Formato Electrónico.

Barbero María Inés, Motta J., (s/d) Trayectoria de la Industria Automotriz en la Argentina desde sus inicios hasta de la década de 1990. Formato electrónico.

Beccaria, L. y Maurizio, R. (2009), "Mercado de trabajo y distribución personal del ingreso", en: Lindemboim, J. (compilador), en *Trabajo, ingresos y políticas en Argentina*, Buenos Aires, Eudeba.

Bleger, L. y Rozenwurcel G. (2009), "Tres décadas de crisis económicas y creciente desigualdad en la Argentina", Sesión sobre "Democratización, Desarrollo y Desigualdad en la Argentina", LASA, Formato Electrónico.

Bonnet, A. (2004), *La hegemonía menemista. El neoconservadurismo en Argentina 1989-2001*, Buenos Aires, Prometeo.

De La Garza, E. (1989), "Raniero Panzieri, el punto de vista de los Procesos de Trabajo", en *Un Paradigma para el Análisis de la Clase Obrera*, México, UAM.

Edwards P. y Scullion H. (1987), "Introducción", en *La Organización social del conflicto laboral. Control y resistencia en la fábrica*, Madrid, Centro de Publicaciones, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Fernández F. (s/d) Documento de Trabajo N°11. *Cambios en los procesos de trabajo en la industria argentina actual: el caso de la industria automotriz*, Buenos Aires, PIMSA, Formato electrónico.

Lascano, V, Menéndez F y Vocos F. (s/d). "Análisis del Proceso de Trabajo en la Planta de Automó-

viles Ford", Taller de Estudios Laborales, Buenos Aires, Formato digital.

Marx, K. (2005), Capítulo IV, "Transformación de dinero en capital", en *El Capital*, México, Siglo XXI.

Roitman S. et al. (2010), *El Torno y la Molotov*. Jorge Sarmiento Editor, Córdoba, Argentina.

Roitman S, Falvo M, García Schneider P. (2013), "Conflictividad en el espacio de trabajo: composición y lucha de clases", en Morón y Roitman, (Comp.), *Procesos de acumulación y conflictividad en la Argentina contemporánea*, Córdoba, Editorial Universitas.

Thompson, E. (1989), *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, tomo 1, Barcelona, Ed. Crítica.

Thompson, E. (2000), *La miseria de la teoría*, Barcelona, Ed. Critica, p. 182.

## Publicaciones periódicas

Basualdo, V. (2010), La "burocracia sindical": aportes clásicos y nuevas aproximaciones, en *Nuevo Topo, Revista de Historia y pensamiento crítico*, Buenos Aires, N° 7, Sep-Oct. 2010.

Brennan, J. P. y Gordillo, M. (1994), "Protesta obrera, rebelión popular e insurrección urbana en la Argentina: el Cordobazo", *Estudios* N° 4, Buenos Aires, julio-diciembre.

Della Corte, E. y oCLYSA (2013), "Trabajo para Volkswagen. Entre la ficción y la realidad: el modelo del miedo argentino", en: <http://observatoriodeconflictoscordoba.wordpress.com/2013/02/20/trabajo-para-volkswagen-entre-la-ficcion-y-la-realidad-el-modelo-del-miedo-argentino/>

*Diario La Nación*, <http://www.lanacion.com.ar/1660396-sin-la-intervencion-en-el-indec-la-inflacion-oficial-seria-hoy-casi-cuatro-veces-mayor>

*Diario La Voz del Interior*, [www.lavoz.com.ar/](http://www.lavoz.com.ar/)

Etchemendy S. y Collier R. (2008), "Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007)", en: *POSTData* N° 13, agosto, pp. 145-192.

Falvo M. (2013), "El cuerpo presente en la lucha y la fragmentación en los conflictos laborales, Córdoba, junio 2011 a julio 2012", en: *Cuestiones de población y sociedad*, vol. 2, núm. 2, año II, pp.

31-53. <http://www.cepydaulavirtual.org.ar/ojs/index.php/cuestionesps/article/viewFile/42/26>

OCLYSA. Observatorio de Conflictos Laborales y Socioambientales de Córdoba. [www.observatoriodeconflictoscordoba.wordpress.com](http://www.observatoriodeconflictoscordoba.wordpress.com)

ODS. Observatorio de Derecho Social – CTA (2014). *Boletín*, “Conflicto, negociación colectiva y mercado de trabajo”, I Trimestre. [http://goto4.net/web\\_public\\_shared/attached/9121/informe\\_trimestral\\_1\\_2014-1.pdf?mkt\\_hm=7&utm\\_source=email\\_marketing&utm\\_admin=9121&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=ODS\\_Boletn](http://goto4.net/web_public_shared/attached/9121/informe_trimestral_1_2014-1.pdf?mkt_hm=7&utm_source=email_marketing&utm_admin=9121&utm_medium=email&utm_campaign=ODS_Boletn)

Santarcángelo, J. y Pinazo, G. (2009), “La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz”, en: *Realidad Económica*, núm. 247, Buenos Aires.

Vakaloulis, M. (2000), “Antagonismo Social y Acción Colectiva”, en: *Observatorio Social de América Latina*, núm. 2, septiembre 2000, Colección OSAL/CLACSO, Buenos Aires. <http://www.hechohistorico.com.ar/Trabajos/Osal/osal/osal2/org/debates.pdf> ( pp 157-164).

Varela, P. (2010), Entre la fragmentación de los trabajadores y los negocios propios(o sobre qué se sostiene la actual burocracia sindical), En *Nuevo Topo, Revista de Historia y pensamiento crítico*, Buenos Aires, núm. 7, septiembre-octubre, pp. 75-91.

## Otras fuentes

### Congresos

Della Corte E., Roitman S., Falvo M., García Schneider P. (2013), “Relaciones de trabajo en el sector automotriz de Córdoba (Argentina): condiciones para la subordinación, posibilidades para la rebelión”, Ponencia presentada en el GT18, XXIX Congreso ALAS, Santiago, Chile.

### Legislaciones

Decreto Nacional N° 2677/91.

Decreto Provincial N° 9500.

Decreto Provincial N° 9501.

Decreto Provincial N° 9.540.

Decreto Provincial N° 9499.

Ley Provincial N° 6230.

Ley Provincial N° 9121

Ley Nacional N° 9727.

Publicaciones Oficiales:

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. <http://www.indec.mecon.ar/>.

