

N° 12

12

Avances de
Investigación

Cambio de estructura y relación
capital-trabajo en el sector automotriz
argentino (1975-2010)

*CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN
TRABAJO, DISTRIBUCIÓN Y SOCIEDAD*

ISSN: 2250-4605



Avances de Investigación

Cambio de estructura y relación
capital-trabajo en el sector
automotriz argentino (1975-2010)

Albano Vergara

Avances de Investigación N° 12

Publicación del Centro de Investigación en Trabajo,
Distribución y Sociedad
ISSN 2250-4605

- 1a ed. -

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2013.

Avances de Investigación N° 12

“Cambio de estructura y relación capital-trabajo en el sector automotriz argentino
(1975-2010)”

**Publicación del Centro Investigación en
Trabajo, Distribución y Sociedad**

Esta serie de documentos contiene avances de investigaciones que lleva adelante el Centro de Investigación en Trabajo, Distribución y Sociedad compuesto por investigadores y becarios del CONICET y UBA. Aunque no de manera excluyente, la serie reúne documentos que han sido presentados como ponencias en diversos eventos académicos. Para su inclusión en la serie Avances de Investigación han sido sometidos a un proceso de evaluación.

Director

Fernando Groisman

Equipo Editorial

María Eugenia Sconfienza
Albano Blas Vergara

Av. Córdoba 2.122 (C1120AAQ)

www.citradis.com.ar

CITRADIS

Centro de Investigación en Trabajo Distribución y Sociedad



Resumen

En este artículo se realiza una reseña de una tesis de maestría. El trabajo versa sobre los cambios de estructura ocurridos en el sector automotriz y en el mercado de trabajo industrial de la Argentina durante el período 1975-2010. Como objetivo principal de la tesis se intenta dar cuenta de los nuevos rasgos que asumió el sector automotriz a partir de la implementación de un nuevo régimen macroeconómico en 2003. Este estudio se efectúa a partir de análisis de las transformaciones globales del sistema de producción de automóviles que se desarrolló y consolidó en las décadas de 1970 y 1980. En esta línea, la tesis postula que los cambios en la industria mundial permiten comprender de una manera más clara las transformaciones que se produjeron luego en el sector automotriz local. Por otro lado, la tesis analiza el funcionamiento del mercado de trabajo en la industria del automóvil a partir del estudio de los procesos de expulsión-segmentación de fuerza de trabajo y de los conflictos abiertos entre patronales y sindicatos. Finalmente, en el presente artículo se hace una exposición y una síntesis de los principales aspectos (objetivos, encuadre teórico, hipótesis, etc.) que se desarrollaron en el trabajo de tesis.

Introducción

El presente documento constituye un resumen de tesis de maestría en el cual se exponen los principales contenidos de la misma. En el trabajo de investigación se indagó, por un lado, la dinámica económica del sector automotriz y, por otro, el funcionamiento del mercado de trabajo industrial en la Argentina durante el período 1975-2010. Este análisis ha sido encuadrado en el enfoque de ciclos y coyunturas de procesos de cambio de gran alcance. En concreto, nos referimos con ello, a los cambios que se produjeron en los patrones de acumulación de capital, en los paradigmas tecnológicos y en el esquema del Estado de Bienestar. Ahora bien, la tesis no tuvo como propósito dar cuenta de tales transformaciones sino de la problemática específica del sector automotriz y el mercado de trabajo argentino. Por tanto se utilizaron determinadas premisas para abordar las causas de dichos proceso de cambio. De este modo se presentó un primer problema: *¿cómo hacer para no dar cuenta de estas transformaciones globales cuando los cambios de estructura del sector automotriz argentino se vincularon directamente con ellas?* La solución hallada fue la de vincular las problemáticas, es decir, se partió de la idea de que la comprensión de tales transformaciones permitiría entender luego los cambios ocurridos en el sector automotriz argentino.

Las compañías automotrices globales estuvieron en el epicentro de las transformaciones y fueron quienes encabezaron los procesos de cambio tecnológico y en el plano nacional fueron artífices de la resolución de gran parte de los problemas de funcionamiento del sector automotriz (puesto que tales soluciones quedaron sujetas a las estrategias globales que éstas llevaron adelante a nivel global en el marco de una nueva configuración que se produjo en los mercados mundiales de vehículos).

En esta línea, la crisis internacional capitalista de 1973 y, en particular, la caída de la tasa de ganancia a escala global aparecen entonces como trasfondo de estas transformaciones. Una de sus manifestaciones a nivel social fue la modificación de la relación capital-trabajo y, en concreto, el cambio de la dinámica de los enfrentamientos políticos entre la clase trabajadora y la clase capitalista. Esta dinámica de las relaciones de clase, tanto a escala global como nacional, en la industria automotriz tuvo la particularidad de dejar al descubierto las fuertes tensiones existentes entre sindicatos y patronales.

En este contexto mundial, el sector automotriz en la Argentina en su conjunto tuvo que enfrentarse, por otro lado, a graves problemas que se dieron en la esfera de la producción y circulación del mercado de automóviles nacional (problemas vinculados a la escala de producción y la ampliación del mercado interno). A modo de síntesis, sostiene en este trabajo que la resolución de tales conflictos durante la etapa 1975-1990 fueron las *condiciones de posibilidad* para que en la etapa 1991-2010 se llevara a cabo la reconversión y el cambio de estructura en el sector automotriz en la Argentina.

Puesto que el presente documento constituye una síntesis del trabajo se realizará, por consiguiente, una exposición general de los objetivos generales y específicos del estudio; de las hipótesis de trabajo que fueron utilizadas; del marco y lineamiento teórico; de la estructuración de los capítulos y contenidos principales; y por último; de las principales conclusiones que fueron abordadas en la tesis.

Objetivos generales y específicos

La tesis tuvo como objetivo general el estudio de los cambios de estructura ocurridos en el sector automotriz y en el mercado de trabajo industrial entre 1975 y 2010. En este marco se privilegió el análisis de los cambios que se produjeron durante la etapa 1975-1990 a los fines de comprender luego los rasgos que asumió el sector automotriz en el contexto del nuevo régimen macroeconómico que se inició en 2003. Como objetivos específicos se buscó:

a. Efectuar un análisis y comparación de las características del sector automotriz en los periodos 1991-2002 y 2003-2010 en base al estudio de las transformaciones globales del sistema de producción de automóviles.

b. Analizar y describir el funcionamiento del mercado de trabajo en la industria del automóvil a partir de 1991 en base al estudio de los procesos de expulsión y segmentación de la fuerza de trabajo que se produjo entre 1975-1990.

La estrategia metodológica utilizada fue, por un lado, la revisión y síntesis de fuentes bibliográficas y, por otro, la consulta de información estadística de fuentes secundarias..

Encuadre teórico del estudio

Los lineamientos teóricos que se utilizaron en la tesis se enmarcan dentro de la teoría marxista. En este sentido, se recurrió a los lineamientos teóricos de la teoría de la acumulación de capital; el ejército de reserva; y los mercados de trabajo segmentados (proveniente de la escuela de economistas radicales¹). Estos dos últimos marcos teóricos son

abordados en profundidad en la tesis con el objeto de discutir el problema de los excedentes de fuerza de trabajo en el mercado laboral.

A continuación se reseñarán brevemente los principales aspectos de la teoría de la acumulación de capital desarrollada por Karl Marx en su obra “El capital” y algunos de los aportes que fueron realizados por Rosa Luxemburg.

En “El capital” Marx explica que la acumulación de capital no es otra cosa que su reproducción en escala ampliada. ¿Qué significa y cómo se produce esto? Desarrollemos brevemente la idea por partes. Primero, puesto que una sociedad no puede dejar de consumir y tampoco de producir y, dado que todo proceso social de producción es al mismo tiempo proceso de reproducción, la reproducción de capital supondrá entonces la fabricación constante y repetida de medios de producción y medios de subsistencia que conformarán la riqueza en términos materiales y concretos de una sociedad en un determinado contexto histórico.

En las sociedades dominadas por el régimen de producción capitalista la puesta en marcha de la producción tiene como requisito fundamental (un supuesto netamente social) un imperativo que es que la fabricación de productos destinados al mercado tiene que ser capaz de brindar un beneficio. En este sentido, Luxemburg nos dice que la “reproducción capitalista es un problema complicado tanto cuanto que comprende una particularidad específica: comprende, en efecto, la producción y circulación de las cuales ésta es su síntesis”². Por tanto, la reproducción de capital no sólo involucra a la esfera de producción sino también la esfera de la circulación en la cual se intercambian y venden los productos y, por consiguiente, se realiza

¹ Gordon, D; Edwards, R; Reich, M. (1986)

² Luxemburg; 2007; p.30.

el ciclo de reproducción de capital.

Por otro lado, los elementos constitutivos del capital son dos: una parte constante (C) y una parte variable (V). Los medios de producción, materias primas y medios auxiliares constituyen la parte constante del capital. Los medios de subsistencia (necesarios para el sostenimiento de los trabajadores que se expresan bajo la forma de salarios) conforman la parte variable. En términos globales, (C) expresaría la totalidad de medios de producción distribuido en un número indefinido de capitalistas individuales y (V) representaría la suma total de salarios pagados en un determinado ciclo de producción. Ahora bien, existe otro elemento fundamental en este esquema que es el plusvalor (P) que se constituye como el producto neto excedente una vez deducidos los medios de producción y de subsistencia necesarios en cada ciclo de producción. Por consiguiente, la totalidad del trabajo y producto suplementario y/o excedente se traduce bajo la forma de plusvalor que (desde la perspectiva marxista) es la cuantía de trabajo no retribuido por la clase capitalista a la clase trabajadora. Este quantum de producto se constituye en una pieza central para la reproducción ampliada de capital (esto es, para la capitalización del beneficio-ganancia).

Como se mencionó antes, dado que ninguna sociedad puede consumir todo lo producido, tiene –por tanto– que destinar parte del producto a los medios elementales que le permitan poner en marcha un nuevo ciclo productivo. Así, sostiene Luxemburg: *“Bajo condiciones en lo demás iguales, esa sociedad sólo puede reproducir o mantener en la misma escala su riqueza si a los medios de producción -o sea medios de trabajo, materias primas y materias auxiliares- consumidos, por ejemplo durante un año, los reemplaza in natura (en especie) por una cantidad de ejemplares nuevos, separados nuevamente*

*para el proceso de producción”*³.

En consecuencia, la reproducción simple de capital es, entonces, aquel proceso productivo que le permite al capital recomponer un nuevo proceso en la misma escala. Ahora bien, una de las leyes de hierro de la producción capitalista es su acumulación o, dicho de otro modo, su reproducción ampliada. Esto es, la reproducción que le permite ampliar la escala productiva en base a la capitalización del plus-producto generado, que luego le permitirá incrementar sus partes constitutivas (constante y variable). En consecuencia, el capital y la producción no podrán ser aumentados sin la adición o la suma de una parte del plus-producto o la plusvalía “creada” en cada proceso productivo. Por consiguiente, la base de la reproducción ampliada supone –por tanto– la incorporación o el empleo de una parte de la plusvalía para fines productivos.

Marx explica entonces en su esquema teórico que la plusvalía se tendrá que dividir en una parte destinada al consumo de la clase capitalista y otra destinada al capital en funcionamiento (que será la parte del excedente acumulable). Por otro lado, la plusvalía añadida al proceso productivo se subdividirá en las partes constitutivas del capital: esto es, una que servirá para comprar medios de producción suplementarios (C) y la otra para contratar y pagar trabajadores adicionales (V).

El plusvalor o plusproducto se convierte entonces tanto en un fondo de consumo del capitalista, como en fondo de acumulación. El capitalista consumirá como rédito una parte del plusvalor y otra parte lo empleará y lo acumulará como capital. En consecuencia –explica Marx– dada una masa constante de plusvalor, la magnitud de la acumulación

³ Op. cit. Pág. 38.

dependerá de cómo se divida el plusvalor entre fondo de acumulación y fondo de consumo, es decir, entre capital y rédito

Por consiguiente, cuanto mayor sea uno menor será el otro. Esta proporción en que se divide el plusvalor varía incesantemente según los contextos históricos y las coyunturas económicas. Sin embargo, las leyes inmanentes del modo de producción capitalista imponen a todo capitalista individual la necesidad imperiosa de expandir continuamente su capital para poder conservarlo. Por otro lado, existen una serie de circunstancias que determinan el volumen de la expansión y/o la acumulación de capital. Destacamos dos de ellas que se encuentran vinculadas directamente con el plusvalor que son: (1) *el grado de explotación de la fuerza de trabajo*, y (2) *la fuerza productiva del trabajo*. Ambos factores determinarán en gran medida la masa en términos absolutos del plus-producto y la tasa relativa de plusvalor que los capitalistas obtendrán en cada período y ciclo de producción.

Existe otro aspecto fundamental en el proceso de reproducción ampliada de capital (que se constituye en otro de sus determinantes) que es la existencia de una demanda ampliada que se necesita como requisito y base para que se pueda dar un aumento continuado y sostenido de la producción (tal como la reproducción ampliada lo exige). Este problema teórico lo abordó Rosa Luxemburg a partir del siguiente interrogante *¿De dónde proviene la demanda efectiva de mercancías que se necesitará –por consiguiente– para capitalizar el plusvalor obtenido?* Cualquiera sea la forma material de la plusvalía, esta no podrá servir como capital adicional sin antes haber sido realizada en dinero, esto es, sin antes haber sido vendida. Por tanto, dónde están y quiénes son los compradores efectivos del producto excedente.

En principio, Luxemburg afirma que ello no puede provenir de los capitalistas y de sus necesidades de consumo personal puesto que la acumulación consiste, justamente, en el hecho de que, en lugar de consumir ellos mismos toda la plusvalía destinan una parte a producir mercancías para otros. En consecuencia, según Luxemburg, se podría pensar que la ampliación de la demanda proviene del hecho de que para poner en funciones a nuevos trabajadores, a partir de nuevos medios de producción, se precisará necesariamente de una demanda mayor y suplementaria de productos. En este sentido, se podría pensar que el aumento de la población trabajadora sería la respuesta a este problema. Sin embargo, el aumento de la población obrera no constituye en sí mismo el aumento de la demanda que se requiere ya que, primero, el número y las necesidades de los obreros no son el punto de partida de la producción capitalista y, segundo, bajo el esquema de la teoría de valor marxista los obreros que trabajan reciben únicamente de los mismos capitalistas los medios básicos de subsistencia.

Por tanto *¿Se podría pedir que el comercio exterior facilite los compradores y la demanda ampliada en la cuantía que se precisa para la reproducción ampliada?*

Para Luxemburg esto sería simplemente transferir la dificultad pero no resolverla. Para la autora el problema principal de este interrogante radica en que este esquema teórico de Marx concibe a la sociedad constituida en base a dos clases -capitalistas y asalariados- lo cual imposibilita el esquema de la reproducción ampliada puesto que inevitablemente se entra en un círculo vicioso. Por lo tanto, la solución para Luxemburg radica en que para que se pueda realizar la plusvalía será necesario que existan mercados por fuera de los mercados internos y los medios capitalistas. Es decir, para que la plusvalía realizada pueda emplearse además en la extensión de la producción

será necesaria la materialización de mercados más vastos ya que los mercados para los productos excedentes tienen -por tanto- que aumentar todos los años proporcionalmente a la parte acumulada de la plusvalía. Dicho de otro modo, sólo podrá llevarse a cabo la acumulación de capital en la medida en que aumenten los mercados por fuera de las secciones del mercado interno destinadas a producir medios de producción y medios de subsistencia. En este sentido, afirma Luxemburg *“la reproducción capitalista se halla ligada con sistemas de producción no capitalistas tanto en cuanto al valor como a la forma material de sus productos. (...) La realización de la plusvalía, por el contrario, está absolutamente atada a la existencia de productores y de consumidores no capitalistas”*⁴. En este sentido, Luxemburg piensa que la solución se halla en la misma doctrina de Marx dado que esta reside en una contradicción dialéctica por la cual la acumulación capitalista tiene la necesidad permanente de un ambiente no capitalista sin el cual no podría existir. Por lo tanto, para este problema, la distinción entre mercado interior-exterior (distinción que no se basa en la geografía económica) es clave según Rosa Luxemburg.

*“El mercado exterior del capitalismo son los medios no capitalistas que lo rodean, los cuales absorben sus productos y le suministran a la vez medios de producción y mano de obra (...) En el mejor de los casos, el capital puede realizar en el mercado interior ciertas partes del valor del producto social total: el capital constante desgastado, el capital variable y la parte a consumir de la plusvalía. Por el contrario, la parte acumulable de la plusvalía tiene que ser realizada en el mercado exterior”*⁵. En esta dirección, concluye Luxemburg y afirma que *“la capitalización de la plusvalía y la de la renovación del capital social total se*

*contradicen cada vez más profundamente. Esta misma contradicción, por otra parte, no hace más que reflejar la ley contradictoria de la tendencia a la baja del tipo de beneficio”*⁶.

¿En qué consiste la ley contradictoria del capital? Veamos muy sucintamente ello. Marx describe que una de las contradicciones inherentes del modo de producción capitalista se expresa en una tendencia que denominó como ley tendencial decreciente de la tasa de ganancia que se manifiesta en cada ciclo largo de acumulación y en cada periodo de rotación de capital y se materializa a partir de la disminución relativa de la tasa de beneficios media del capital global. Por otro lado, esta ley presenta, una serie de medidas que contrarrestan tales “efectos” y la aplicación de dichas acciones se encontrará mediada por el estado de la dinámica de la relación social dada entre patrones-trabajadores en cada contexto geográfico y en cada coyuntura histórica.

Una de las medidas que contrarrestan los efectos de dicha ley son: **(a)** el aumento del grado de explotación de la fuerza de trabajo (aumento de la plusvalía absoluta vía intensificación del trabajo o del aumento absoluto de la jornada laboral); **(b)** la reducción del salario por debajo de su valor (reducción en términos del salario medio de subsistencia que se encuentra determinado socialmente en cada contexto histórico y país); **(c)** el abaratamiento del capital constante (derivado de la depreciación del capital existente); y **(d)** el crecimiento de la sobrepoblación relativa (abundancia del trabajo asalariado disponible para incrementar la explotación o comprimir el salario medio).

En resumen, la ley de acumulación de capital -sus movimientos, desarrollos e implicancias- de Karl Marx tiene en la

⁴ Op. cit. Pág. 80.

⁵ Op. cit. Pág. 81.

⁶ Op. cit. Pág. 81.

actualidad una gran vigencia, sustento y es de una gran riqueza para comprender las recientes crisis globales de acumulación y sus efectos (nos referimos a las crisis mundiales de último periodo histórico: 1973 y 2008).

Para finalizar, cabe destacar que dentro del pensamiento marxista existen dos grandes interpretaciones sobre las crisis globales de acumulación de capital (Astarita, 2009): una que pone el centro en la ley tendencial decreciente de la tasa de ganancia (explicación endógena) y otra que enfatiza la contradicción entre esfera de producción y circulación o “tesis de la financiarización”- (explicación exógena). La presente tesis se enmarca en la primera línea y, por consiguiente, pone el foco en el análisis de las contradicciones ocurridas al interior de los procesos productivos a los fines de estudiar los cambios estructurales que se produjeron en la industria automotriz argentina.

Hipótesis de trabajo

La presente tesis plantea una serie de hipótesis de trabajo que sirven de guía y orientan la exposición de la misma. Estas hipótesis refieren a tres aspectos teóricos que son: **(a)** *el ciclo de acumulación de capital en la industria automotriz; (b)* *los capitales concentrados de la industria; y (c)* *el ejército de obreros activos y de reserva.* Estas hipótesis generales de trabajo son:

(a) *El ciclo de recuperación y auge en la industria automotriz argentina que se inicia en 1991 debe ser entendido no sólo a partir de las innovaciones tecnológico-organizativas, la reestructuración a nivel firmas, el nuevo escenario de los mercados a nivel regional-global y el nuevo régimen macroeconómico que se instaura, si no también, y fundamentalmente, a partir de la creación previa de un excedente de población obrera fabril que*

se constituyó como condición sine qua non de un nuevo proceso renovado de acumulación de capital.

(b) *A partir de 1991 los capitales concentrados de la industria automotriz global retoman, en la mayoría de los casos, el control accionario de las subsidiarias automotrices locales y, en otros, arriban por primera vez al mercado interno argentino. Este proceso constituye y conforma una nueva “Junta Directiva” en la industria automotriz argentina que trasladó y reordenó hacia las casas matrices (y por tanto hacia los países centrales) las principales decisiones de producción e inversión*

(c) *Entre 1975 y 1990 se produjo una merma en el ejército activo fabril que diezmó a la población obrera en la rama automotriz. Durante dicho proceso, la expulsión masiva de obreros amplió el reservorio de fuerza de trabajo y configuró así un nuevo ejército fabril. La conformación de un nuevo ejército de obreros de la industria (sin tradición y experiencia sindical y, principalmente, bajo un contexto de sobreoferta de mano de obra) impuso a partir de 1991 las nuevas condiciones de trabajo sin mayores trabas y redujo los niveles de salario medio en la industria automotriz.*

Estructuración de la tesis

En una primera sección de la tesis denominada “Nuevos directorios de la industria” se articulan dos ejes de trabajo. Uno primero vinculado al análisis de la historia de la industria automotriz en la Argentina (surgimiento, consolidación y reestructuración) y, uno segundo, vinculado al estudio del proceso de transformación del sistema de producción de automóviles a nivel mundial que se cristaliza luego en la Argentina durante la década de los noventa. La primera sección está constituida por dos capítulos.

El **Capítulo 1** denominado “*Cambio de estructura de la industria automotriz argentina (1975/2010)*” tiene como objetivo describir los principales rasgos y modificaciones que atravesó la industria en las últimas décadas y los efectos que introdujo el cambio de estructura en el funcionamiento de la misma. El capítulo se estructura en dos partes: una primera, en donde se presenta la historia del surgimiento de la industria en la Argentina (durante el periodo de ISI) y los problemas estructurales que se habían manifestado durante su desarrollo y consolidación relacionados con bajos niveles de eficiencia y los altos déficits comerciales. En una segunda parte se describen los cambios y se analizan las estrategias de las corporaciones automotrices extranjeras que tuvieron un rol central en este proceso. Como fuente de información se utilizaron los estudios de Jorge Schvarzer quien realizó una importante producción acerca la historia de la industria automotriz y los cambios durante el periodo de análisis.

El **Capítulo 2** llamado “*Transformación del sistema de producción de automóviles (1960/1990)*” efectúa una descripción e interpretación de la transformación del sistema de producción en serie (es decir, del paradigma fordista de posguerra) consolidado a partir de 1970 en las economías del bloque capitalista (principalmente en los EE.UU.). Para tales fines se utilizó el trabajo de Piore y Sabel (1984) “Segunda ruptura industrial” y se realizó una síntesis de sus principales tesis y conclusiones. En una segunda parte del capítulo, se centra la mirada en los cambios que esta transformación produjo al interior de las fábricas y los talleres (en especial en los cambios que se plasmaron en las líneas de producción típicas del fordismo). Para ello se utilizó el trabajo de Benjamín Coriat (1981) “El taller y el robot” y se sintetizaron sus principales conclusiones. El objetivo que se persiguió en este capítulo fue discutir y poner en debate los efectos e impactos que tuvieron tales transformaciones en la

industria automotriz global y en la relación capital-trabajo a los fines de interpretar luego cómo tales transformaciones impactaron en la industria y en la dinámica patronales-sindicatos local a partir de 1990.

En la segunda sección de la tesis llamada “*Nuevo ejército activo y de reserva*” se desarrollan dos ejes de trabajo: uno primero, que hace una revisión conceptual de la teoría de los excedentes de fuerza de trabajo y pone en discusión una serie de posturas acerca de su aplicación en países periféricos, y, un segundo, que aborda y analiza la dinámica de la relación capital-trabajo en la industria automotriz en las últimas dos décadas en la Argentina. Dicha sección está constituida por tres capítulos que se describen a continuación.

El **Capítulo 3** denominado “*Teorías e interpretaciones del funcionamiento del mercado de trabajo*” presenta y pone en discusión los marcos teóricos que abordan los problemas del mercado de trabajo. En una primera parte se hace un breve desarrollo y contrapunto de las teorías clásicas; neoclásicas; los lineamientos del marxismo; y las tesis duales sobre el mercado laboral. En una segunda, se aborda específicamente las tesis de la teoría de los mercados de trabajo segmentados desarrollada por los autores Gordon, Edwards y Reich (1986). En la misma se abordan las principales conclusiones acerca del surgimiento y la emergencia histórica de la segmentación del mercado de trabajo en los EE UU y cómo este proceso luego configuró una nueva estructura de los mercados laborales, en simultáneo a los cambios y transformaciones producidas en la década de 1970 y subsiguientes.

El **Capítulo 4** denominado “*Excedentes de fuerza de trabajo la industria automotriz*” pone el eje de análisis en la teoría del ejército de reserva de Marx. Así, se discuten los efectos que conlleva la

presencia de una sobrepoblación de fuerza de trabajo sobre el funcionamiento del mercado de trabajo y los ciclos la actividad industrial. En una segunda parte del capítulo, se esbozan los desarrollos de la tesis de Nun ('masa marginal') sobre la teoría del ejército de reserva en las economías periféricas durante el siglo XX. De este modo, se ponen en discusión luego tales esquemas teóricos en función del análisis sobre el mercado de trabajo argentino en la etapa de industrialización sustitutiva en base a un contrapunto de las tesis de Marshall y Peralta Ramos. El capítulo finaliza así con un análisis de los excedentes de fuerza de trabajo en la industria automotriz durante el periodo de crisis (1975-1990) basado en el estudio de Nun (1988) "Crisis económica y despidos en masa" que versa sobre la expulsión de obreros de la industria automotriz entre 1967 y 1981.

Por último, en el **Capítulo 5** de esta sección llamado "*Relación capital-trabajo en el sector automotriz (1990/2010)*" se analiza, primero, el cambio de la relación capital-trabajo en la industria automotriz estadounidense. Luego, se caracteriza dicha relación en la Argentina sobre la base del estudio de los convenios colectivos y la conflictividad laboral en el sector automotriz durante la etapa 1990-2010. En dicho marco, se analizan las estrategias que tuvieron los sindicatos con las automotrices y se realiza un contrapunto de las mismas en las etapas 1991-2002 y 2003-2010. Como fuente de datos y consulta bibliográfica se utilizaron los trabajos de Gordillo (2006); Santella, (2007); y Tomadoni y Koessl (2005).

Conclusiones

En primer lugar, entre las conclusiones principales de la tesis se destaca que en la etapa de transformaciones productivas globales (1975-1990) se pusieron de manifiesto dos elementos claves que son: **(1)** *la conducta global de las patronales que buscaron reducir el poder real de los obreros en la producción y;* **(2)** *la necesidad imperiosa de aumentar las tasas de explotación del trabajo mediante el incremento del control e intensificación de las tareas en las fábricas y talleres.*

En este marco, la teoría marxista de la ley de acumulación de capital y el ejército industrial de reserva resultó ser muy apropiada a la hora de interpretar el cambio de estructura que se produjo en la industria mundial y en el sector automotriz argentino en particular, durante el último período. En este sentido, el análisis histórico de las estadísticas de la producción y ocupación en el sector automotriz pusieron de manifiesto que la reconversión ocurrida en los noventa tuvo como antecedente necesario la expulsión sostenida de obreros durante 1975-1989. (Ver Anexo)

En segundo lugar, en la dinámica económica del sector automotriz durante las etapas 1990-2002 y 2003-2010 se puede establecer una comparación en base a los rasgos que asumió la relación entre Estado y Corporaciones Automotrices. Producto de la reconfiguración de dicha relación en los noventa -en el marco de una jerarquización de filiales- el peso de las corporaciones y su capacidad de negociación creció considerablemente en esta etapa. Es decir, las exigencias o demandas que el Estado podía hacerles a las corporaciones (en pos de intereses locales) fueron reducidas. Por el contrario, en la etapa 2003-2010, el Estado se posicionó con una capacidad mayor de negociación (producto de la expansión de la producción hacia

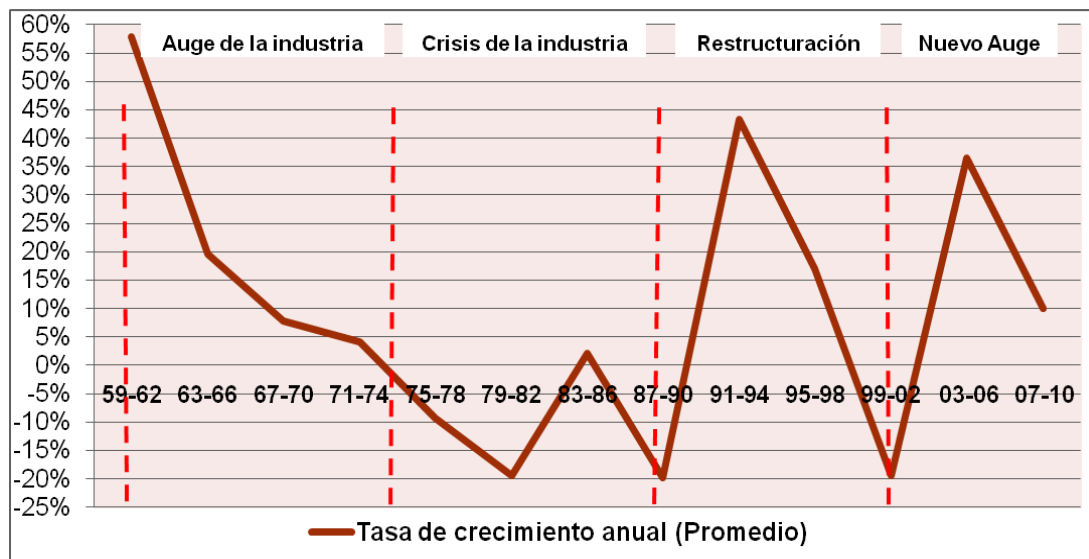
mercados extranjeros y el cambio de la política económica). Sin embargo, pese a que el Estado logró una mayor capacidad de negociación -en lo relativo a las decisiones de producción y de reinversión de utilidades- las compañías continúan ejerciendo un poder de negociación acrecentado.

En este marco, las derrotas sufridas por el movimiento obrero entre 1975 y 1990 y las concesiones hechas por los sindicatos en relación al establecimiento del salario directo y las reglas de trabajo en los talleres cobran una relevancia especial al momento de entender la nueva dinámica en la relación capital-trabajo que se inició a partir de 1990. La etapa 1990-2002 y 2003-2010, por consiguiente, se puede diferenciar por el cambio que se produce en la conflictividad entre patronales y sindicatos. En la primera etapa, las conducciones de los sindicatos otorgaron amplias concesiones a las patronales y a los capitales que se instalaban en el país y dicha coyuntura. En la segunda etapa, la militancia obrera desbordó a las conducciones sindicales y -en un contexto de recuperación del empleo industrial- las bases buscaron alcanzar los pisos salariales perdidos en los noventa y tras la fuerte devaluación de 2002. Cabe agregar a este cuadro que a partir de 2003 las automotrices incrementaron extraordinariamente sus niveles de producción y ventas y -en consecuencia- sus tasas de beneficios.

Así tras una década de consolidación de las nuevas estructuras del sector y de una expansión sostenida de la producción de vehículos, se abren nuevos interrogantes acerca de, por un lado, cuáles serán las características que asumirá en el futuro cercano el desarrollo del sector automotriz argentino y, por otro, cuáles serán los marcos de negociación y las condiciones de trabajo y salariales que podrán mantener el conjunto de los trabajadores de la industria.

Anexo⁷

Variación porcentual de la producción. Promedios cuatrienales (1959-2010)



1975-1989: Crisis y contracción de la industria automotriz

La industria tiene la necesidad de expandir la producción y de conseguir una estructura comercial capaz de colocar la producción en mercados externos

(1978) Apertura Comercial: (a) Eliminación de aranceles (b) Cambio en los marcos regulatorios (c) Reducción en la exigencias de componentes nacionales.

(1980) Se produce una retirada de las principales firmas automotrices (GM se retira primero, luego le sigue Chrysler, Citroën y Peugeot)

1990-2002: Nuevas Estructuras y Capitanías

(1991-1994) Reacomodación. (a) Especialización de las automotrices locales. (b) Radicación de autopartistas globales

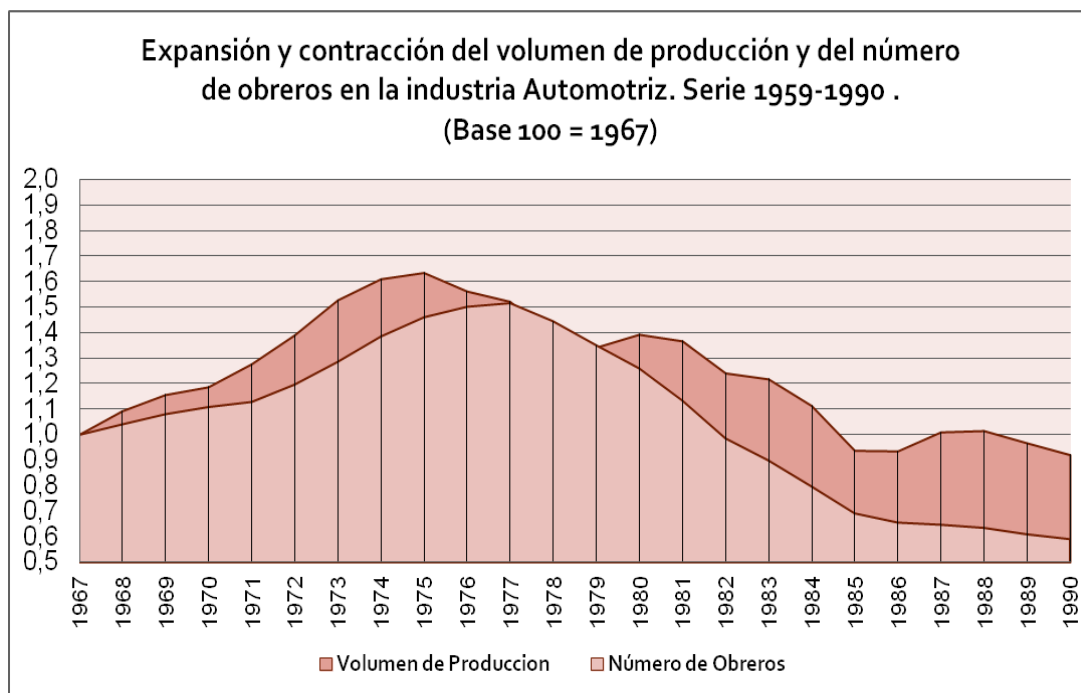
(1994-1999) Consolidación. (a) Cambio sistema de producción de automóviles (b) Arribo de Automotrices (GM, Chrysler, Toyota) y retorno del control accionario (Ford, VW)

(1999-2002) Nueva Contracción. (a) Crisis brasilera (real) contracción del volumen exportable (b) Jerarquización de las relaciones Filiales-Filiales / Filiales-Casa Matriz

2003-2010: Nuevo Auge de la industria automotriz

Se consolidan las nuevas estructuras de la industria y para el año 2010 el cuadro de situación del sector presenta un marcado déficit comercial compuesto básicamente por el sector autopartista (u\$s 5.800 millones) mientras que el sector del terminal es superavitario (u\$s 1.000 millones). El 80% del destino de la exportación es hacia Brasil. Entre un 60% y 70% de los componentes de los vehículos de producción nacional son importados

⁷ Todos los gráficos fueron elaboradas en base a los datos de ADEFA



Del análisis de la expansión-contracción del sector y del número de obreros (sobre la referencia del año base 1967) se puede destacar que:

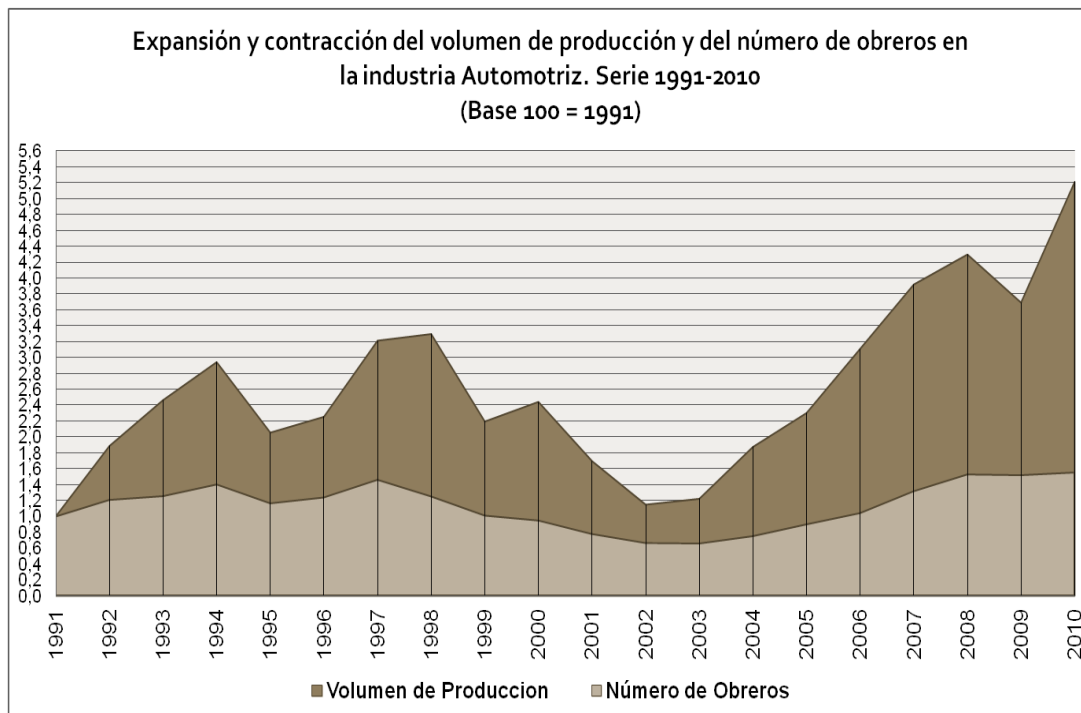
A partir de 1975 se evidencia el cambio de tendencia en la producción del sector.

En 1977 tanto la producción como la ocupación se cruzan y comienzan a contraer sus tamaños relativos;

Para 1985 el tamaño del ejército de obreros había mermado intensamente representando el 69% del año base y la producción el 94%;

Para 1990 estos guarismos eran el 59% para la ocupación; y 92% para la producción.

En base al análisis de las estadísticas del sector se puede afirmar que entre 1977 y 1990 el ejército de ocupados se diezmo profundamente produciéndose en dichos años una sistemática expulsión de obreros que pasarían a la inactividad, la semi-ocupación y la desocupación, engrosando de ese modo las filas del ejército obreros de reserva.



Visto el periodo sobre la referencia del año base 1991 se puede destacar que:

En 1994 la producción se había casi triplicado mientras que el ejército de ocupados no había llegado a aumentar la mitad de su tamaño en relación al año base.

El año 1998 representa el momento del máximo alcanzado en la década tanto en el producto como del ejército de ocupados (la producción había crecido 3.3 veces mientras que los ocupados 1.3 veces).

En 1997 se inicia una nueva fase de expulsión de obreros que dura hasta el año 2003

En 2006 el ejército de obreros recupera en términos absolutos los niveles de 1991 mientras que la producción se había expandido tres veces;

Para 2010 la producción había crecido 5.2 veces mientras que el ejército de obreros activos 1.6 veces a niveles del año base.

Para sintetizar tanto el ciclo de expansión de 1991 como el de 2003 presentó un proceso previo de conformación de un excedente de fuerza de trabajo que actuó como palanca para el inicio de un nuevo ciclo de reproducción ampliada de capital en el sector automotriz argentino.

Bibliografía

Baldi, L.; Trajtemberg, D.; Varela, H.; y González, C. (coord.) (2006) 'Negociación colectiva en el complejo automotor' en Revista Trabajo, Ocupación y Empleo. Serie Estudios N° 4. Subsecretaría de Programación Técnica, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Buenos Aires

Battistini, Osvaldo (2000) 'La negociación colectiva y la estructura sindical en Argentina (1988 - 1998)'. Tesis de Maestría. Buenos Aires

Castilla, E. Rosso, F. (2006) 'La industria automotriz y la clase obrera en la Córdoba actual' en Revista Lucha de Clases N°6. Buenos Aires

Castillo, V; Rojo, S.; Todondo, S.; Yoguel, G. (2006) 'La trama automotriz, dinámica del empleo y trayectorias laborales desde mediados de los 90' en Revista Trabajo, Ocupación y Empleo. Serie Estudios N°4. Subsecretaría de Programación Técnica, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Buenos Aires

Centro de Estudios para la Producción (CEP) (2008) 'La industria Argentina: Balance 2003-2007. Los nuevos sectores dinámicos'. Secretaría de Industria. Ministerio de Economía. Buenos Aires

Coriat, Benjamín (1990) 'El taller y el robot. Ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica'. Siglo Veintiuno Editores. Distrito Federal México

Delfini, M.; Roiterr, S. (2007) 'Las relaciones laborales en una trama automotriz Argentina'. Revista Cuadernos de Relaciones Laborales. Núm. 1 Año 2007. Buenos Aires

Fernández, F. (1997) 'Cambios en el proceso de trabajo en la gran industria capitalista: una aproximación a partir del análisis de la industria automotriz argentina' en PIMSA Documentos y Comunicación N°11. Buenos Aires

Gordillo, Mónica (2006) 'Proyectos flexibilizadores y respuestas obreras en la industria automotriz de Córdoba, Argentina'. Ponencia "XIV Internacional Economic History Congress". Helsinki, Finlandia

Gordon, D; Edwards, R; Reich, M. (1986) 'Trabajo segmentado, trabajadores divididos. La transformación histórica del trabajo en Estados Unidos' Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid

Groisman, Fernando (2000) 'Desarrollo económico y mercado de trabajo. Revisión de enfoques teóricos y análisis de experiencias seleccionadas de América Latina y el Sudeste Asiático.' Tesis de Maestría. Buenos Aires

Jiménez Sánchez, S. (2006) 'Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes' Publicación Técnica N° 288. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte. México

Luxemburg, Rosa (2007) 'La acumulación de capital', Ediciones de Lucient Laurat, Terramar Ediciones, Buenos Aires

Marshall, A.; Perelman, L. (2004) 'Cambios en los patrones de negociación colectiva en la Argentina y sus factores explicativos'. Revista Estudios Sociológicos XXII: 65, 2004. Buenos Aires

Marx, Karl (2004) 'El capital. (Tomo I / Vol. 3) Libro Primero. El proceso de producción de capital'. Siglo Veintiuno Editores. Buenos Aires

Novick, Marta (1998) 'Reconversión segmentada en la Argentina: Empresas, mercado de trabajo y relaciones laborales a fines de los 90' en Reestructuración productiva, mercado de trabajo y Sindicatos en América Latina, OIT. Centro Interamericano de Investigación y Documentación sobre Formación Profesional. Montevideo

- Nun, José (2001) 'Marginalidad y exclusión social'. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires
- Nun, José (1988) 'Crisis económica y despidos en masa'. Legasa. Buenos Aires
- Palomino, H.; Trajtemberg, D. (2006) 'Una nueva dinámica de las relaciones laborales y la negociación colectiva en la Argentina'. Revista de Trabajo Año 2, Nº 3. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Buenos Aires
- Piore, Michael (1983) 'Notas para una teoría de la estratificación del mercado de trabajo' en Tohara, L (Comp.) 'El mercado de trabajo: teorías y aplicaciones'. Alianza Universidad. Madrid
- Piore, M.; Sabel C. (1984) 'La segunda ruptura industrial'. Alianza Universidad. Madrid
- Rapoport, Mario (2003) 'Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)'. Editorial Emecé, Buenos Aires
- Romero, Indira (2011) 'Impacto asimétrico de la crisis global sobre la industria automotriz: Canadá y México comparados. Perspectivas para el futuro'. Revista Serie Estudios y Perspectivas Nº 130. CEPAL
- Santarcangelo, J.; Pinazo, G. (2009) 'El empleo industrial en el largo plazo, una mirada desde el sector automotriz'. Ponencia presentada en IIIª Jornadas de Economía Política. Instituto de Industria. Universidad de General Sarmiento. Buenos Aires
- Santella, A. (2007) 'Reactivación de los conflictos en el sector automotriz argentino, 2004-2006'. en PIMSA (Programa de Investigación del Movimiento de la Sociedad Argentina) Documentos y Comunicación. Buenos Aires
- Schvarzer, J. (1994) 'La reconversión de la industria automotriz argentina: un balance a mitad provisorio' en "Cambio de rumbo en el Cono Sur" Hurtienne et Al.'. Nueva Sociedad. Caracas
- Schvarzer, J. (1998) 'La reconversión de la industria automotriz argentina: un balance a mitad de camino'. Revista Ciclos Año V, Vol. Nº8. Buenos Aires
- Tomadoni, C. (1999) 'Territorio y reestructuración industrial. El caso de Fiat Auto Argentina'. Revista Administración Pública & Sociedad Nº 12. Dic. 1999. Universidad Nacional de Córdoba
- Tomadoni, C.; Koessl, M. (2005) 'Estrategias sindicales frente a la desindustrialización. La industria automotriz en los años 90. Córdoba-Argentina.'. Revista de Ciencias Sociales. Año/Vol. XI Núm. 003. Universidad de Zulia, Maracaibo
- Torrado, Susana. (1992) 'Estructura social de la Argentina: 1945-1983' Ediciones de La Flor, Bs. As.