

Este trabajo se inscribe en el espacio que PIMSA abre a investigadores jóvenes que, sin formar parte de este Programa, comparten con nosotros la decisión de abordar campos de problemas que nos son comunes, desde una perspectiva teórica compartida.

Conflictos obreros en el sector automotriz en 1994-2006

Agustín Santella

Introducción

La “reaparición” del conflicto laboral en la coyuntura actual (2005-2006) golpeó la tesis de la desaparición del movimiento obrero (de sentido común en los años noventa) apoyando el estudio de la composición de las luchas populares que muestra el importante papel de los sindicatos en la protesta social¹.

Partiendo de esas investigaciones nos introduciremos al comportamiento de las distintas fracciones de trabajadores en la protesta social, el sector “tradicional” del proletariado industrial en particular. Acotadamente, en este trabajo nos proponemos una primera aproximación a la investigación de los conflictos obreros en el sector automotriz, entre 1994-2006.

Estructura y organizaciones sindicales

En los conflictos incluiremos a los trabajadores de distintas ramas y subramas de la industria automotriz en sentido amplio, que denominaremos sector automotriz: fabricación (final y de partes), reparación de vehículos, ventas e, incluso, suministro de combustible y estacionamiento. Que el principal sindicato de la industria automotriz (SMATA) movilice conjuntamente a estos diferentes grupos de trabajadores es la principal razón para agruparlos en el análisis. Si bien el carácter del sindicato principal lo dan los trabajadores industriales (terminales y autopartistas), el desarrollo de los conflictos incluirá a aquellos vinculados a la comercialización de vehículos, de partes de vehículos y a las diversas reparaciones y servicios (como ejemplo, los trabajadores del Automóvil Club Argentino-ACA).

Según el Censo Nacional Económico de 1994, en el sector automotriz se empleaban 142.603 asalariados: 64.147 en fabricación y 78.456 en comercio y reparación. Un trabajo reciente contabilizó 75.600 personas empleadas en el sector automotriz en 2005². Dentro del sector, 14.559 asalariados se emplearon en las terminales (20%), 30.980 en autopartistas (40%), 11.422 en concesionarias (15%) y 18.600 en el mercado de reposición (25%)³.

¹ Nos referimos a los trabajos publicados por PIMSA en 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 “Fisonomía de las huelgas generales de la década de 1990 (1992-1999)”; “La protesta social en los 90. Aproximación a una periodización”; “Las huelgas generales, Argentina 1983-2001: un ejercicio de periodización”; “¿Qué interés se manifiesta en las centrales sindicales argentinas?”; “La insurrección espontánea. Argentina diciembre 2001. Descripción, periodización, conceptualización”; “Algunos rasgos de la rebelión en Argentina 1993-2001”.

² Castillo, Yoguel, Rojo, Rotondo y Trajtemberg, “El complejo automotor: empleo, trayectorias y negociación colectiva”, en *Trabajo, ocupación y empleo: especialización productiva, tramas y negociación colectiva*, Serie Estudios/4, MTEySS, Buenos Aires, 2006. Este trabajo se basa en una distinción entre un conjunto de empresas vinculadas al capital oligopólico, denominadas “empresas nodo”, y las que no lo están, agrupadas en el “mercado de reposición”. De allí que las cifras restantes excluyan a este último sector. La fuente son los registros del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones (SIJyP), por lo que, aclaran los autores, la medición excluye el empleo “en negro”.

³ Provisoriamente tratamos aquí con el dato sobre asalariados tal como es provisto por las fuentes. Pero se trata de una aproximación (imprecisa) a la relación de explotación de la fuerza de trabajo por el capital. Siguiendo a Iñigo y Podestá, muchos de los que aparecen como asalariados en los Censos oficiales

El sector es dominado por 10 grandes terminales⁴ a las que se vinculan las autopartistas como proveedoras de insumos y partes y las concesionarias como puntos de venta vinculados a las marcas. En relación al grado de concentración de capital, se desprenden distintos grupos de trabajadores. Más adelante, veremos cómo esta diferenciación se vincula con la composición de los conflictos. Sin contar al grupo de reposición, estas 10 terminales emplean el 26% de la fuerza de trabajo, 166 autopartistas emplean el 54% y las 241 concesionarias el restante 20% de los trabajadores.

Entre 1996-2005, las terminales emplearon menos trabajadores (pasando del 40 al 26% del total de trabajadores del sector), ganando peso relativo las autopartistas (47 a 55%) y las concesionarias (12 al 20%).

Estos datos muestran diferencias en relación al grado de concentración de capital de lo que se desprenden distintos niveles salariales. En 2006, la escala salarial SMATA-ACARA (concesionarios) estableció un básico de \$1.142 (vigencia 1-9-06/28-02-07) y un máximo de \$1.900 para especialistas múltiples (salarios que rigen para mecánicos y personal administrativo)⁵. Estos salarios son significativamente mayores en las Terminales donde, como resultado del conflicto de 2005, se acordaron \$2.180 para la categoría más baja de convenio de SMATA. Entre los salarios mínimos de convenio (SMATA) en terminales y concesionarios hay una relación de 1,9 veces⁶.

Las terminales y autopartistas con el personal encuadrado en la UOM “firmaron por” un básico de \$1165 en el acuerdo de 2006, manteniéndose por debajo del convenio SMATA. A diferencia de SMATA, la UOM establece salarios de convenio en toda la rama de fabricación de automotores (con AFAC – Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes, CCT 260/75, Rama 4 Automotor Laudo 29, Anexo B). SMATA, sin convenio nacional, negocia por empresa en el sector de fabricación, y tiene convenio por rama en el sector de concesionarios (con los patrones agrupados en ACARA – Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina y con la empresa ACA) y reparaciones (agrupados en FAATRAC – Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automotores, CCT 27/88).

Por último, SMATA también extiende su afiliación a una minoría de trabajadores de Estaciones de Servicio y Garajes, mayormente encuadrados en el Sindicato de Obreros de Estaciones de Servicios, Garajes y Playas de Estacionamiento y Lavaderos Automáticos, SOESGyP – sindicatos de carácter provincial agrupados en una Federación con el mismo nombre.

deberían descontarse del proletariado, como el personal directivo. Ver de “Análisis de una relación de fuerzas sociales objetivas: caracterización de los grupos sociales fundamentales en la Argentina actual”, Serie Estudios Num. 46, CICSO, Buenos Aires, 1989 (primera edición 1985), Anexo III, pp.65. Aunque impreciso, la estadística constituye una aproximación plausible a las relaciones cuantitativas – no así en términos absolutos – entre grupos internos del proletariado automotriz.

⁴ Chevrolet, Daimler-Chrysler, Fiat, Ford, Peugeot, Renault, Toyota, Volkswagen, Iveco y Scania.

⁵ Movimiento Nacional de Unidad Lista Verde, *SMATA militancia*, Boletín Informativo, Agosto de 2006. En el mismo se relata un plenario de delegados de ACARA. Uno de ellos dijo: “Nuestra empresa depende directamente de la Terminal Peugeot y cada gerente comienza viajando en colectivo y termina en un 307, mientras los trabajadores continúan demorados. Hace tres años que soy Delegado y a pesar de la oposición de la gerencia seguiremos trabajando. Los trabajadores producen su propio sueldo y el de la patronal, por eso debemos tomar conciencia que a pesar de todo, ellos son los débiles y nosotros, los que podemos imponer el camino a seguir”, pp. 2.

⁶ En 2004, esta relación era de 3,07 entre los salarios efectivamente abonados (en sector privado, declarados al fisco) entre las diferentes ramas de la división del trabajo. Ver “Los salarios en el sector privado”, en *Trabajo, ocupación y empleo. Trayectorias, negociación colectiva e ingresos*, MTEySS, Buenos Aires, pp. 90. A su vez, la diferencia entre salario medio pagado en los sectores registrado y no registrado (estimado a partir de la EPH) era de 2,7.

Este último sindicato declaró al Ministerio de Trabajo (en 2005) 36.172 afiliados, mientras que SMATA hizo lo propio con 47.798. La afiliación completa de la UOM asciende a 209.033 trabajadores, de los que una pequeña parte son automotrices. Como aproximación, un estudio sostiene que la UOM representa casi el 50% de los autopartistas (esto es, unos 15.000 trabajadores) y a los obreros de la Terminal Peugeot⁷. En cambio, SMATA representa la mayoría de los trabajadores de Terminales, una minoría de autopartistas y casi la mitad de los concesionarios (compartido con el Sindicato de Empleados de Comercio). Existen pequeñas organizaciones como el Sindicato de Trabajadores de ACA con 812 afiliados y el de Perkins con 302.

Estas diferencias en el mismo gremio, entre trabajadores según empleador, relativizan la caracterización del SMATA como un sindicato “de los mejores pagos del país”. Esta imagen tiene asidero en tanto referencia a los obreros y empleados de las terminales y el grupo principal de las autopartistas, pero no al conjunto de los afiliados a SMATA.

Periodización provisoria de los conflictos en el sector automotriz

En lo que sigue nos abocamos a los conflictos que protagonizaron los trabajadores del sector entre 1994 y 2006⁸. De manera provisoria, ordenamos los hechos en los siguientes períodos: (1) El posicionamiento de los trabajadores dentro de la etapa de configuración del modelo de acumulación del sector automotriz, entre 1991-1994. (2) Conflictos vinculados con la crisis del “tequila” de 1995 y el nuevo convenio en Fiat. (3) Las protestas frente a la crisis de 1998-2002. (4) Una fase de ascenso del conflicto en la salida de la crisis.

Tomamos como indicador de los momentos económicos el nivel de producción de automotores (Tabla 1). Podemos ver que 1991-1994 se caracteriza por el crecimiento de la producción, una fuerte contracción en 1995, y luego una vuelta al incremento de la producción, que entre 1997-1998 alcanza el nivel de 1994. Entre 1999-2002 se manifiesta una caída lineal hasta tocar el piso histórico; 2003-2006 finalmente retoma el momento ascendente hasta aproximarse al pico de 1997-1998. En base a este movimiento de la producción realizamos una periodización provisoria de la conflictividad laboral. Sin embargo, como se verá, esto no implica relación lineal entre ciclo económico y protesta laboral, pero constituye el marco en que se desenvuelven los conflictos.

Tabla 1. Producción final total de automotores y personal ocupado por año

Año	Producción	Personal	Año	Producción	Personal
1989	127.823	19.281	1998	457.956	22.963
1990	99.639	17.430	1999	304.834	18.522
1991	138.958	18.317	2000	339.246	17.381
1992	262.022	22.161	2001	235.577	14.250

⁷ Trajtemberg, “Negociación colectiva en el complejo automotor” en *Trabajo, ocupación y empleo: especialización productiva, tramas y negociación colectiva*, Serie Estudios/4, MTEySS, Buenos Aires, 2006, pp. 87.

⁸ Delimitamos los años a partir del recorte temporal de la *Base de datos de PIMSA* sobre protestas en la Argentina, que registra los conflictos en los principales diarios. Aunque este recorte sea arbitrario nos permite presentar de las diferentes coyunturas de la protesta en el sector automotriz. Esta Base de datos es complementada con los informes de Conflicto laboral de *Tendencias Económicas y Financieras*, desde el año 1989. Ambas bases se yuxtaponen, ya que se proveen de los diarios principales. Hemos usado los *Memoria y Balance* del SMATA (1991-2004). Recurrimos a los diarios *La Nación* y *Clarín* para ampliar información sobre la coyuntura. Para los conflictos a nivel fabril, utilizamos semanarios de organizaciones de izquierda – *Hoy* (PCR), *Prensa Obrera* (PO), *La Verdad Obrera* (PTS) - y otras fuentes sindicales - *Diario Gremial*, *Engranajes* (FETIA-CTA).

1993	342.344	23.027	2002	159.401	12.166
1994	408.777	25.734	2003	169.621	12.051
1995	262.401	21.362	2004	260.402	13.751
1996	313.152	22.728	2005	319.755	16.485
1997	446.306	26.286	2006	432.101	19.095

Fuente: ADEFA, Anuario 2005 e Informe de Prensa Diciembre 2006.

Posicionamiento en el acuerdo del sector automotriz

Parte de la fase de ascenso productivo de 1991-1994: en mayo de este año comenzó un plan de lucha de SMATA para protestar por la falta de renovación del convenio sectorial vencido el 31 de marzo. Brevemente, en 1991 se firmó el primer Acuerdo Automotriz, según el cual el gobierno estableció un nivel de protección en el mercado nacional frente a la importación, en un contexto de apertura casi completa en el resto de la economía. Esta política favoreció a la industria automotriz, y fue sostenida por la movilización conjunta de trabajadores y empresarios⁹. Los últimos conflictos de este período ilustran los objetivos de lucha de este momento.

El 10 de mayo de 1994 se realizó un quite de colaboración en las fábricas de Córdoba (Ciadea, ex Renault, donde se concentraron 4600 de los 7000 afiliados de SMATA Córdoba, Transax-Autolatina, Ilsa, Bertrand, Faure y Thompson Ramco, entre otras), que incluyó a Cormec, afiliada a la UOM. El paro se planificó también en Autolatina, Mercedes Benz, Scania e Iveco¹⁰. El día 11 se realizaron asambleas y movilizaciones en distintas seccionales del país. El 13 se cumplió un paro nacional de actividades con movilización. Unos 10.000 trabajadores se manifestaron frente al Ministerio de Economía y en Plaza de Mayo. La prensa informó que “los manifestantes hicieron retumbar en Plaza de Mayo una batería de cantos insultantes contra Domingo Cavallo y el propio presidente Carlos Menem... Los gritos hostiles que dedicaron los mecánicos hacia la administración menemista estallaron a menos de dos semanas de que el presidente elogió encendidamente al SMATA – en su discurso de apertura de las sesiones ordinarias del parlamento – por el reciente convenio que firmó esa organización gremial con la empresa General Motors, en Córdoba”¹¹. En la manifestación había columnas de trabajadores de Autolatina, Mercedes Benz, Ciadea, Iveco, Tapicería Norte, Bus Carrocería y El Detalle, trabajadores de ACARA y del ACA. En el interior del país hubo asambleas en vez manifestaciones.

⁹ SMATA destacó la creación de nuevos empleos y su efecto positivo en la afiliación sindical. Participó en la presión por el acuerdo automotriz “en contra de la importación indiscriminada de automotores” (Consejo Directivo Nacional, 15/11/91). En diciembre de 1991 publicó una solicitada con las Cámaras y sindicatos del sector bajo la consigna “Exportación, inversión, empleo”. Sin embargo, hacia 1993, dentro del marco del acuerdo, SMATA dejó sentado que “ha resignado legítimas aspiraciones de mejores salarios, privilegiamos el nivel de actividad y la calidad de la producción, la creación de nuevos puestos de trabajo, el mantenimiento de los precios, la inversión productiva y el crecimiento” (solicitada, 3/6/93). SMATA, *Memoria y Balance*, 1991-1994. Esta coyuntura es presentada por Victoria Murillo, *Labor Unions, partisan coalitions and market reforms in Latin America*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp.157. Sin embargo, después de la descripción la autora escribe que el caso contradice su teoría de las interacciones políticas. Según ésta, la movilización sindical se explica no por intereses económicos sino por la dinámica organizativa interna en los sindicatos y su relación con el partido en el gobierno. Al excluir teóricamente el proceso de conflicto emergente de la producción, la autora centra su observación en el sistema institucional, construyendo un marco que deja de lado una parte sustantiva de la realidad. Sin excluir el proceso político, nuestra investigación asienta las movilizaciones obreras en los conflictos derivados de la producción, entendiendo las alianzas entre obreros y capitalistas como un caso de este tipo de conflictos.

¹⁰ Resolución Consejo Directivo Nacional de SMATA, 6-5-94, *Memoria y Balance 1993-1994*, Buenos Aires: SMATA, pp. 147.

¹¹ *Página/12*, 14-5-94.

Días después, el gremio reivindicó esta movilización como una jornada “trascendental”, y destacó el objetivo de la protesta. La solicitada puntualizó: la reivindicación del derecho a la convención colectiva, la defensa de la industria automotriz, la oposición a la destrucción del sistema público de Obras sociales y la flexibilidad laboral. A su vez, se denunció la exclusión del sindicato de la Mesa de Concertación tripartita del sector automotriz (Gobierno, empresarios, sindicatos)¹².

Este documento hace un balance positivo de la industria automotriz, en el cual se reivindica el crecimiento, la exportación y “la creación de miles de puestos de trabajo, al punto que, durante los últimos dos años, nuestra Organización Sindical ha registrado 20.000 nuevos afiliados”. Sin embargo, al no convocarse al acuerdo sectorial, no se renovaba la negociación salarial. “En el Acuerdo para la consolidación de la Reconversión del Sector Automotriz, se pactaron salarios – por primera vez en la historia de la actividad y con aplicación en las fábricas terminales y autopartistas – hasta el 31 de marzo de 1994. Así las cosas, a partir de la fecha, las empresas se han negado sistemáticamente a entablar discusiones salariales, aduciendo que ello debería darse exclusivamente en el marco de un nuevo convenio sectorial, respecto del cual – reiteramos – y a causa de la inacción de las Autoridades, no se avizora su convocatoria”¹³.

Poco después, 2 de agosto, se firmó la renovación del acuerdo. Para el sindicato, “todos estos logros, sin ninguna duda, inciden en el desarrollo industrial nacional, pero a la vez y en atención a los términos del Acuerdo, permitirán que los trabajadores seamos también beneficiarios de los frutos del esfuerzo común, con lo que se torna una realidad tangible el ideal del crecimiento con Justicia Social”¹⁴.

En la última parte de mayo, hubo huelgas en las autopartistas de Santa Fe, Meitar (con ocupación), Indecar y Rolmet. En las dos primeras en reclamo del pago de salarios adeudados y en la tercera, por el cumplimiento del pago de adicionales y los aportes sindicales.

El 10 de Diciembre de 1994 SMATA hizo un paro nacional de 24 horas en demanda de la recomposición salarial para los trabajadores de la Asociación de Concesionarias de Automotores (ACARA) y contra los despidos en el ACA.

Crisis del “Tequila” y conflicto en Fiat

La recesión general de 1995 se expresó en una contracción drástica de la producción automotriz, con los consiguientes despidos y suspensiones.

Contra estos efectos, el 1 de agosto de 1995 se realizó en Córdoba una manifestación conjunta de distintos gremios. Trabajadores de Lockheed (ex Area Material Córdoba, reparación y mantenimiento de aviones) reclamaron por la reincorporación de 820 cesanteados. Hubo enfrentamientos en la puerta de la fábrica. Los manifestantes convergieron con los trabajadores de Ciadea que protestaban por la negativa de la patronal a rotar a los 1300 suspendidos (se sumaron trabajadores de Vialidad a la manifestación).

El 11 de julio de 1996 una asamblea de trabajadores de Ciadea (Córdoba) resolvió el abandono de tareas y movilizarse por la reincorporación de 151 despididos. Hubo desalojo de trabajadores que habían acampado en la puerta de fábrica. SMATA ofreció una reducción de la jornada para la reincorporación de los obreros, propuesta rechazada por la empresa.

¹² SMATA; *A los trabajadores mecánicos y a la opinión pública*; solicitada, 19-5-94.

¹³ Resolución CDN SMATA, 6-5-94, op.cit.

¹⁴ Introducción de José Rodríguez a *SMATA Memoria y Balance 1993-1994*.

Estos últimos conflictos aparecen como protesta frente a los efectos de la crisis recesiva de 1995. Este momento ha sido caracterizado también como fase de ascenso de las luchas obreras, atendiendo no sólo a la cantidad de conflictos, sino al grado de unidad alcanzado en el movimiento obrero y las alianzas con otros sectores sociales¹⁵. A pesar de esto, son pocos los conflictos dentro del sector y la participación de los obreros mecánicos se circunscribió a las huelgas generales (ver tabla anexa).

En septiembre de 1996, surge el conflicto en Cormec-Fiat en Córdoba. De prolongada duración, el conflicto desatado por el rechazo de los trabajadores a la reducción salarial y el nuevo convenio flexibilizado, culmina en el derrotado intento de constitución de un sindicato local. Por su duración, que se reflejará en repetidas acciones de lucha, este conflicto tiene importancia en esta coyuntura del sector.

El 19 de septiembre los trabajadores, por decisión en asamblea, ocuparon la fábrica de Cormec en Ferreyra. Rechazaron el acuerdo de los sindicatos (UOM y SMATA) con la empresa, mediante el cual se oficiaba el traspaso a la firma Fiat. El nuevo convenio incorporaba cláusulas de flexibilidad y reducía el salario¹⁶. Mientras que la Comisión Interna de UOM de Cormec acordó el despido y reincorporación a Fiat, la empresa firmó el convenio con SMATA. La ocupación de la planta duró hasta el 24 de septiembre, cuando es levantada en acatamiento de la conciliación obligatoria. El 26 y 27 de septiembre se cumpliría el “paro y medio” dispuesto por la CGT a nivel nacional. De continuarse la toma en Fiat, la CGT cordobesa había dispuesto comenzar la movilización provincial en la puerta de esta planta. Una vez levantada, fueron los trabajadores de Fiat los que se movilizaron al acto de la CGT, haciendo uso de la palabra Carlos Gallo¹⁷.

El 15 de enero de 1997, los trabajadores de Fiat decidieron la conformación de un sindicato propio (SITRAMF: Sindicato de Trabajadores Metalmeccánicos de Ferreyra)¹⁸. El 23 la empresa despidió a 42 obreros, lo que derivó en la ocupación de planta, levantada el día posterior luego de la conciliación obligatoria. Sin embargo, la empresa no reconoció al nuevo sindicato como interlocutor, reclamando ese papel para el SMATA; por otro lado, lo mismo hacían los sindicatos ya constituidos. El 21 de febrero, ante la negativa de reconocimiento de personería legal del Ministerio de Trabajo, el SITRAMF impulsó la formación como seccional de la UOM. Finalmente se llegó a un acuerdo con la UOM nacional en este sentido. El 24 de mayo la empresa despidió a Carlos Gallo, referente de SITRAMF, aduciendo “causa justa”, por

¹⁵ Nicolás Iñigo Carrera, *Las huelgas generales, Argentina 1983-2001: un ejercicio de periodización*, Buenos Aires, PIMSA 2001, pp.125.

¹⁶ “Creo que es de conocimiento de todos de cómo se tomó la fábrica, se bajó el salario de \$5 a \$2.68, es lógico que se tome la planta”. Entrevista a obrero en Gonzalo Medina y Santiago Aguiar, “La lucha de los trabajadores de Fiat y el Sitramf”, *Lucha de clases*, Num. 1, Buenos Aires, 1997, pp. 78. Esto indicaría que los obreros de Cormec percibían un salario más alto que el promedio. En 1996, el salario medio por hora en la industria en general era de \$3,9\$, y de \$4,2 en la división 384 (construcción de material de transporte) que correspondía a las terminales y autopartistas. Esto significaba \$836 mensuales en la industria en general y \$935 en la industria automotriz (INDEC, *Industria manufacturera. Producción, ocupación y salarios. 1990-1996. Resultados definitivos. Total de la industria por división y agrupación*, Buenos Aires, 1997).

¹⁷ Medina y Aguiar, Op.cit. Sobre esta huelga general: “A partir del mediodía se iniciará el cuarto paro que enfrenta la administración de Carlos Menem pero, a diferencia de los anteriores, esta medida de fuerza cuenta con un respaldo mayoritario de los sectores sindicales y un amplio apoyo de los partidos de la oposición. La huelga se extenderá por 36 horas y se realizará una movilización, convocada por la CGT para las 15, en Plaza de Mayo. El único orador del encuentro será el secretario general de la CGT, Rodolfo Daer.”, *Comienza el paro más conflictivo para Menem*, en *La Nación*, 26-9-96.

¹⁸ Ferreyra es el barrio de locación industrial donde se ubica la planta de Fiat; enfrente está la fábrica Perkins, cuyos obreros están organizados en sindicato de empresa; en los setenta formaba parte del clasismo automotriz.

“amenazar con sabotajes”. Como balance final, continuaron fuera los 42 despedidos y el mismo Gallo, sin tampoco poder impedir el funcionamiento del convenio Fiat-Smata.

El conflicto en Fiat puso en cuestionamiento la serie de convenios flexibles que SMATA firmó desde 1994 vinculados con el proceso de inversiones de las empresas extranjeras. Aunque SMATA había fijado posición a nivel nacional contra la “flexibilización”, consideró que estos convenios no contradecían esta posición, y que al no poner en cuestión los fundamentos de las leyes laborales, podían desarrollarse dentro de la normativa vigente. *“Sólo la negociación colectiva, llevada a cabo en un marco de libertad y con la participación de la asociación sindical con personería gremial, asegura que las adecuaciones a las nuevas realidades productivas se logren en un contexto de equilibrio y sin menoscabo de los derechos e intereses de los trabajadores”*¹⁹.

Por otro lado, tanto la prensa vinculada al gran capital como al gobierno y las empresas transnacionales coincidía en señalar la importancia de la posición de SMATA para la radicación de inversiones²⁰. La mayoría de los 17 Convenios celebrados entre 1991-1997 contuvieron cláusulas vinculadas con la flexibilización de la organización del trabajo, y en menor medida cláusulas para evitar, controlar y equilibrar la conflictividad en las empresas²¹.

Crisis, acuerdos y conflictos

Desde 1998 se sucedieron los conflictos vinculados con la recesión en la producción, que expulsaron una masa significativa de los trabajadores ocupados. Sin embargo el período de la crisis es de baja conflictividad abierta, si lo comparamos con otros momentos, particularmente con la salida de la crisis²². Al mismo tiempo, veremos la existencia de conflictos dentro de la empresa no registrados en la prensa nacional.

La crisis económica abierta hacia 1998 afectó especialmente a la industria automotriz, combinándose la caída del mercado interno con el efecto de la devaluación

¹⁹ *Memoria y Balance 1995/1996.*

²⁰ “Polifuncionalidad de empleados, flexibilidad horaria, vacaciones partidas y en el momento que convenga al proceso productivo, entre otras, ya son moneda corriente, por caso, en la industria automotriz, el comercio, la construcción, los servicios públicos privatizados y la industria alimenticia (gremio que conduce el titular de la CGT, Rodolfo Daer) (...) El acuerdo entre Fiat y el SMATA levantó polvareda por la puja entre los mecánicos y los metalúrgicos, pero en rigor ya había antecedentes. Dentro de la industria automotriz, unos meses antes había conseguido prácticamente lo mismo la General Motors, en su retorno al país. Y el de la industria alimenticia rige desde octubre de 1994. En la planta cordobesa de la Terminal italiana, los operarios podrán ser organizados en turnos rotativos, en distintas tareas o sectores, y con flexibilidad horaria, y se les concederán las vacaciones de acuerdo con el ritmo de producción (siempre será con un mínimo de 14 días). Lo más trascendente es que sólo una parte del salario será fijo, con suplementos variables de acuerdo con la productividad. Toyota y Chrysler firmaron acuerdos similares a Fiat. Ciadea está aplicando la poli-funcionalidad y desde tiempo atrás sólo da aumentos salariales por productividad. Y usa todos los regímenes de contratación promovidos (de tiempo determinado, para jóvenes, entre otros) que le permiten no pagar cargas sociales ni tener costos de indemnización”, *La Nación*, 30-9-96. Más tarde, en ocasión de la discusión del proyecto de flexibilización laboral. “Para el oficialismo, el ejemplo por seguir es SMATA, el gremio conducido por José Rodríguez: Tienen los convenios por empresa más modernos del país, afirmaron.” (“La flexibilización ya pasó por los gremios”, *La Nación*, 9-2-00).

²¹ Daniela Mirna Rúfelo, “La nueva situación industrial: luces y sombras en una etapa de crisis. La flexibilidad laboral, respuesta y posicionamiento del actor sindical. El caso de SMATA”, en *Estudios del Trabajo*, Nº 20, Buenos Aires, 2000.

²² Para Rúfelo (op.cit.) con la crisis del “tequila” de 1995-1996 se intensificaron los conflictos en el sector. Esta hipótesis no es corroborada por la información de que disponemos. Por otro lado, contradice su afirmación de que los períodos de alta negociación convencional se correlaciona con una baja conflictividad. Muchos de los convenios flexibilizados en las automotrices fueron firmados hacia 1996, momento de baja conflictividad intra-rama según nuestros datos.

de la moneda brasileña (disminución de la rentabilidad capitalista comparada con Brasil)²³. 1998 fue el pico histórico de producción de automotores, pero a partir de 1999 la producción descendió significativamente y no se recuperó sino hasta 2004. El personal ocupado por las terminales hizo lo mismo – aunque su recuperación de 2004 esté por debajo de la producción. En 1997 fueron empleados 26.200 personas, descendiendo a 12.000 en 2002. Durante de la recesión, se perdieron unos 14.000 puestos de trabajo en las terminales, situando la cantidad de trabajadores activos al nivel histórico mínimo de la industria (Tabla 1). Esto solo hace referencia a los trabajadores de las terminales, pero el proceso de despidos afectó también a las otras partes del sector automotriz (autopartistas, concesionarias, talleres).

Revisemos los conflictos acaecidos durante la crisis económica.

El 26 de abril de 1998 obreros de Diasa (dependiente de Fiat, afiliados a UOM), en Florencio Varela, cortaron la ruta 2, en protesta por el despido de doscientos obreros²⁴.

El 4 de mayo de 2000 cien obreros despedidos de Polimej realizaron un escrache frente a la casa de un directivo de la empresa, en reclamo del mantenimiento de la fuente de trabajo tras el despido del 80% del personal. Los reclamos apuntaron también al gobierno, a quien responsabilizaron por la grave crisis del sector. El 25 de septiembre un hombre despedido de la General Motors de General Alvear (Santa Fe) se encadenó a la puerta de la planta; según el sindicato, se trató de una iniciativa individual.

En 2001, el 1 de marzo la planta de General Motors se paralizó por el anuncio del despido de 102 empleados. El 12 se hizo un piquete en la puerta, organizado por varios gremios (SMATA, CGT San Lorenzo y Sindicato de Trabajadores Desocupados de Rosario). El 2 de mayo de 2001, cien trabajadores de Forja SA (autopartista, afiliados a UOM) ocuparon pacíficamente la planta ante el anuncio de cierre. El 1 de noviembre empleados de la Obra Social de SMATA reclamaron la reincorporación de quinientos despedidos; el día 3 se movilizaron a las puertas de la sede de SMATA, apoyados por Raúl Amin, ex dirigente del gremio en la oposición a José Rodríguez.

El 23 de mayo de 2002, obreros de Volkswagen paralizaron la producción por 48 horas, en protesta por el despido de ochenta y tres operarios. El 15 de agosto trabajadores de SMATA manifiestan en frente de ADEFA (Asociación de Fabricantes de Automotores) y del Ministerio de Trabajo para reclamar solución a la “aguda crisis” del sector y la ola de despidos.

En 2003, SMATA-Córdoba reaccionó como consecuencia del despido de trescientos cincuenta y seis trabajadores en Renault. “Si tenemos que quemar la casa de gobierno, la vamos a quemar sin ningún problema”, dijo Omar Dragún, titular de la seccional, el 14 de febrero. El 21 los trabajadores marcharon a la casa de gobierno provincial. Los telegramas se recibieron en marzo, sin que se produjeran nuevas medidas de fuerza.

Todos estos conflictos, producidos como respuesta de los trabajadores a los despidos y cierres de fábricas, se ubican en la recesión profunda y duradera que sufrió la economía de conjunto y el sector automotriz entre 1998 y 2003.

²³ Un directivo de DINA (autopartista de capitales mexicanos que opera en los dos países) expresó: “El tema es muy sencillo: antes una unidad costaba 69.000 reales que, con el tipo de cambio anterior, eran unos 65.000 dólares. Esa misma unidad sigue costando 69.000 reales, pero al tipo de cambio actual, vale unos 35.000 dólares. Entonces, Brasil está más competitivo para entrar en cualquier mercado desde ahí” (*La Nación*, 16-10-99)

²⁴ El conflicto continuó en enero de 1999 cuando la empresa intentó nuevos despidos. Los trabajadores pararon entre 7 y 12 enero logrando retrotraer la intención empresarial. “Los obreros de Diasa vuelven a la lucha”, *Hoy servir al pueblo. Semanario del comunismo revolucionario*, órgano del Partido Comunista Revolucionario, Num. 745, 27-1-99.

En relación a la magnitud de esta crisis, puede caracterizarse que la misma se resolvió con un grado bajo de confrontación por parte de los trabajadores, si tenemos en cuenta la conflictividad abierta, es decir públicamente registrada en los medios de comunicación nacionales.

Esta hipótesis es reforzada si relacionamos la conflictividad del sector con el proceso de rebelión que en los mismos años contestó a la desocupación y la pobreza – cuyo hito son los hechos de diciembre de 2001. La rebelión social tendría diferentes manifestaciones según los sectores de la clase trabajadora.

El impacto de la recesión sobre los trabajadores del sector, en particular nos referiremos ahora a las terminales, fue contenido por una serie de acuerdos, renovados anualmente, entre sindicato y empresas que apuntaron a gestionar la crisis que evitó la confrontación abierta²⁵. Aunque la orientación que primó en relación a la crisis se haya expresado en acuerdos entre sindicato y empresa, no se manifestaron de forma distinta las sucesivas asambleas mediante las que el sindicato consensuó esta táctica, según veremos a partir del caso Ford-Pacheco.

Los acuerdos que se adoptaron apuntaron a contener las bajas de trabajadores en la producción, manteniéndolos como suspensiones. Tales suspensiones dispusieron el pago de un porcentaje del salario (entre 50 y 75%). En el caso de Ford el pago de las suspensiones se descontó posteriormente del monto total de las indemnizaciones. En algunos casos, para evitar despidos y suspensiones, el sindicato propuso la reducción de la jornada de trabajo y la distribución de las horas entre los trabajadores. Algunas empresas aceptaron (Daimler Chrysler, Renault, Volkswagen, General Motors).

El objetivo del acuerdo era mantener a los trabajadores bajo relación laboral durante el tiempo que durara la crisis, para volver a la producción una vez pasara la recesión. Como señalara un “consultor laboral” en aquel momento: “La estrategia [frente a la crisis del desempleo, n.d.a.] debe centrarse en la preservación de los empleos actuales. En esta perspectiva, los acuerdos de varias terminales de autos con SMATA para evitar despidos marcan el camino correcto. Estos convenios requieren de una gran capacidad financiera. Ese no es el caso de la mayoría de las empresas medianas o pequeñas afectadas por la crisis, como el sector autopartista. Hace algún tiempo propuse crear un régimen de seguro orientado a retener la dotación durante las caídas cíclicas de la demanda. Este mecanismo permitiría cubrir los salarios en esos períodos. Sugerí que el financiamiento de ese seguro podría provenir de la rebaja de las contribuciones patronales”²⁶.

Se planteaba aquí un seguro de desempleo convenido directamente entre trabajadores y empresas, en el sector más concentrado de capital, como el de las terminales. Hacia este rumbo parecía ir la política sindical. Esta táctica permitiría dar un reaseguro a los trabajadores en el momento recesivo, aún cuando sus ingresos fueran menores. El nivel de concentración de capital en las grandes empresas permitiría un acuerdo de este tipo. En el caso de que esto se diera así, estaríamos frente a una situación diferencial para las fracciones “más acomodadas” de la clase trabajadora, cuya relación de dependencia con el capital más productivo y concentrado los colocaría frente a la posibilidad de un acuerdo en los momentos recesivos que evitara la desocupación.

Sin embargo, este “seguro privado de desocupación” funcionó en forma limitada. Los acuerdos de suspensión duraron dos o tres años. Una vez que no se vislumbró salida

²⁵ Estos acuerdos estaban contemplados en los Procedimientos Preventivos de Crisis (PPC), dentro de los que las empresas podían enmarcarse legalmente, ver Trajtemberg, op.cit.

²⁶ Ernesto Kritz, “El efecto más temido: el desempleo.”, *La Nación*, 24-1-99.

inmediata a la recesión, las empresas optaron por despedir casi a la mitad de la masa de trabajadores activos.

Veremos brevemente la trayectoria de este conflicto en el caso de Ford. Ante la información de un plan de despidos, el 14 de noviembre de 1997 una asamblea en la planta decidió plantear el conflicto como respuesta. En una reunión el 22 de diciembre, Jorge Mostany (Ford) comunicó a José Rodríguez (SMATA) que no darían marcha atrás. Se despedirían de hecho a cuatrocientos obreros. Entre el 23 y 24 de diciembre de 1997 la empresa envió los telegramas de despido. Una asamblea posterior a esta noticia resolvió realizar quites de colaboración y paros parciales, la colaboración económica con los despedidos y el rechazo de las indemnizaciones. Durante el conflicto se comprobó un alto rechazo a las indemnizaciones, lo cual sirvió después a los obreros para exigir su reincorporación; un grupo minoritario aceptó indemnizaciones.

En el transcurso del conflicto, el 29 de enero, hubo un acto en solidaridad con los trabajadores de Ford, organizado por la Mesa de Enlace (Zona Norte) con participación de Camioneros, UTA, Comisión Interna de Terrabussi, SUTEBA Escobar y San Isidro, delegados de la Ford por la CCC, entre las organizaciones más importantes. Se reunieron doscientas personas en la puerta de Ford²⁷.

Entre diciembre de 1997 y febrero de 1998, los trabajadores hicieron asambleas por sector en horario de trabajo, junto con reclamos de inseguridad, quite de colaboración, dos paros de una hora por turno. Con estas acciones de resistencia, la empresa habría perdido 1500 unidades en febrero. En base a esto, la empresa llamó a negociar. El jueves 5 de marzo transmitió su decisión de retroceder con los cuatrocientos despidos anunciados en diciembre de 1997. Horas después, una asamblea de fábrica de tres mil trabajadores aceptó la reincorporación y culminó el plan de lucha²⁸.

La Comisión Interna y SMATA caracterizaron la táctica de acción como “conflicto silencioso”, y la contrapusieron a las tácticas propuestas por activistas de izquierda. Luego de evaluar su resultado como “exitoso”, señaló que “todo este proceso se vivió sin estridencias y fuera del contacto con la prensa. Hemos visto más de una vez cortes de ruta o los incendios de gomas y que nada se arregla, con el agravante de que se diluyen definitivamente las posibilidades de diálogo. Los activistas de partidos minoritarios, que incitaban a la política del alboroto, llegaban hasta la puerta de la fábrica para reclamar el corte de la Panamericana, pero nosotros contestábamos que no valía de nada bloquear las rutas, sin hacer sentir adentro de Ford nuestro reclamo”²⁹.

Para la oposición sindical en Ford, la táctica de “conflicto silencioso” respondió al apoyo de SMATA al gobierno. “La propuesta del sindicato, con los despidos encima, fue el quite de colaboración - mientras muchos obreros pedían “medidas contundentes”- y no “hacer pública” la situación... Es al gobierno, principalmente, que beneficia el silenciamiento de los despidos en un momento en el que propagandiza con bombos y platillos que habría bajado la desocupación”³⁰. Mientras que para SMATA había sido un éxito, también la oposición discrepaba en cuanto a los resultados del conflicto. “Entre los obreros los sentimientos son encontrados. Por un lado, una gran alegría. Cuando las

²⁷ “Acto en la puerta de Ford contra los despidos”, *Hoy*, N° 696, 4-2-98.

²⁸ SMATA, *Memoria y Balance. 1997/1998*, pp.17-18; “Tras medidas de lucha durante el mes de febrero. Gran triunfo de los obreros de Ford: reincorporan 400 despedidos”, *Hoy*, N° 701, 11-3-98. El semanario *Hoy* especifica dos momentos en el conflicto. La asamblea de diciembre resolvió en general las medidas de lucha, pero dado que comenzaron las vacaciones y los obreros no volverían hasta el 16 de enero, se decidiría el comienzo de las medidas en este momento. El inicio de las medidas es fechado el 6 de febrero y finalizan el 5 de marzo con la marcha atrás de la empresa.

²⁹ SMATA, *Memoria y Balance. 1997/1998*, pp.18.

³⁰ “La empresa yanqui envió el 24 telegramas de despido. Felices fiestas le desea Ford Motors Argentina”, *Hoy*, Num. 692, 7-1-98.

suspensiones y despidos recorren las automotrices – Sevel, Fiat, Volkswagen; la semana anterior del SMATA firmó un acuerdo con esta última reducción de horarios y salarios-, en Ford, con su lucha, han obtenido la reincorporación de los compañeros. Al mismo tiempo, hay una gran desconfianza en el sindicato. Uno de los temas pasa por el control de que efectivamente sean reincorporados los 400, ya que su reingreso va a hacerse por tandas”³¹.

Si bien la empresa dio marcha atrás en marzo de 1998, hacia fin de este año vuelve a plantear su plan inicial de despidos, que alcanzaba a los 1400 obreros. El 17 de septiembre los trabajadores recibieron la noticia. El 3 y 11 de noviembre la Comisión Interna se reunió con la dirección de SMATA. El 5 y 7 de enero de 1999 se realizaron reuniones entre SMATA, la Comisión Interna y la empresa donde, según el sindicato, “se sientan las bases para frenar 1500 despidos”³².

Esta vez la respuesta obrera fue diferente, ya que se inició con un acuerdo previo con la empresa que evitó un conflicto. El sindicato llevó a los trabajadores una propuesta acordada con la empresa. Según este “acuerdo de estabilidad laboral” se daba licenciamiento a los trabajadores “sobrantes”. Se implantaría un sistema de escalonamiento de pagos que “si bien son montos mensuales básicos, ellos dan al trabajador la posibilidad de cubrir necesidades familiares mínimas, pudiendo durante ese lapso realizar alguna otra tarea remunerada o soportar con mayores posibilidades una transición de 15 meses a la espera de un mejoramiento de la situación del sector”³³.

El acuerdo del 18 de enero de 1999 fue avalado en asamblea general. En votación dividida, un 70% apoyó la propuesta; el resto respaldó la moción de delegados opositores, que rechazaron el acuerdo y propusieron medidas en contra de todos los despidos – considerando el plan de suspensiones como despidos encubiertos – y la distribución de las horas de trabajo sin reducción de salario. En contra de la propuesta del sindicato, la moción que fue rechazada estaba expresada por activistas de la Corriente Clasista y Combativa (CCC).

El periódico *Hoy* transcribe la propuesta: “Ante la traición de Rodríguez y su camarilla de acordar con la patronal su plan de retiros y suspensiones de 1444 compañeros, la Agrupación Salamanquista de Ford reitera su llamado a unirse desde abajo, desde las secciones y las plantas, para imponer: 1- Rechazo de la propuesta de la empresa y de todos los despidos, 2-Plan de lucha nacional de los mecánicos que culmine con un paro nacional de 36 horas, por una ley de emergencia ocupacional que impida todo despido, 3- Impulsar, ante el primer despido, la toma de la fábrica y posterior corte de la Panamericana, 4-Por una jornada de 6 horas, sin rebaja salarial, para todos”³⁴. El mismo periódico relata incidentes previos a la asamblea en la puerta de Ford, entre militantes de SMATA y de PO y PCR que habían ido a volantear.

Otra nota relata la confrontación de posiciones en la asamblea. Según este informe, Manuel Pardo condujo la misma y puso a consideración el acuerdo con la empresa. “1444 (sic) suspendidos por 15 meses: los primeros 5 meses se cobraría 700 pesos por mes; los segundos 5 meses, 600 pesos por mes. Estos últimos se incluyen como parte de la indemnización. Cumplidos los 15 meses de suspensión, si no hay reactivación, quedan automáticamente despedidos”. Añade que se abriría un retiro voluntario. Posteriormente un delegado de la Corriente Clasista y Combativa “rechazó la propuesta y planteó que la crisis la tenía que pagar la Ford”. Dijo este delegado:

³¹ “Tras medidas de lucha durante el mes de febrero. Gran triunfo de los obreros de Ford: reincorporan 400 despedidos”, *Hoy*, N° 701, 11-3-98.

³² SMATA, *Memoria y Balance 1998/1999*, pp. 10.

³³ SMATA, *Memoria y Balance. 1998/1999*, pp. 16.

³⁴ *Hoy*, Num. 744, 20-2-99.

“Hago una moción a esta asamblea que rechazemos esta propuesta y planteemos que la Ford se haga cargo con las ganancias que tuvieron estos 3 últimos años. Hay aplausos y gritos de apoyo de un sector de la asamblea, frente a lo cual responde Pardo: ‘Si hubiéramos querido ir a un conflicto no hubiéramos negociado y hoy tendríamos 1400 compañeros despedidos’. A lo que dice el compañero de la CCC: ‘¿Por qué no decís la verdad? ¿Que los 1444 que vos decís que suspenden no vuelven más a la fábrica! Hablemos claro, Pardo’. Miembros de la lista Verde (de Rodríguez-Pardo) comienzan a hablar, interrumpiendo, pidiendo que se vote. Otro compañero plantea: ‘Propongo que los suspendidos roten en 2 turnos’. Pardo: ‘La empresa no acepta, porque es muy complicada la rotación’. ‘¡Porque son despedidos, Pardo!’ grita el compañero”. Entonces Pardo cierra negando los despidos, diciendo que hay estabilidad laboral durante estos 15 meses y pide que se vote inmediatamente, dando por resultado la citada votación de 70% a favor y 30% en contra de la propuesta oficial del sindicato³⁵.

Posterior a la asamblea, hay algunas acciones fuera de Ford. SMATA adhirió a la huelga general del 5 de mayo de 2000 convocada por la CGT. Los trabajadores de Ford y Volkswagen realizaron un corte de ruta en la Panamericana³⁶. Lo mismo ocurrió en la huelga de 36 horas, el “paro y medio”, del 23 y 24 de noviembre del mismo año, con un corte donde participaron unos dos mil obreros³⁷. Los obreros de SMATA confluyeron con los de Alba y Terrabussi a las 13 horas del 23, “cortando la Panamericana en su totalidad, incluidas las colectoras, a la altura de la Ford”; a las 14 horas comenzó la desconcentración³⁸.

En noviembre de 2001, la empresa Ford anunció suspensiones al 75% y un plan de despidos de trescientos obreros, el cierre del comedor de la planta de Estampado y rediscutir el pago del 75% para futuras suspensiones. Sin acuerdo con el sindicato, se realizan reuniones de delegados y se convoca a una asamblea. Este día, dos mil obreros deciden inmediatamente marchar hacia la Administración, las oficinas dentro de la planta. La empresa anunció que no iba a realizar los despidos ni suspensiones³⁹.

En agosto de 2002 la CCC realizó un escrache en la puerta de Ford ante la visita de O’Neill, de la Embajada de Estados Unidos. La medida había sido acordada con la Comisión Interna de Ford. Ante la información del acto, la visita fue suspendida⁴⁰.

El 7 de mayo de 2003, mil quinientas personas se movilizaron conducidas por la CCC y el Movimiento Independiente de Jubilados y Pensionados (MIJP) frente a la puerta de Ford en solidaridad con los trabajadores. La empresa anunció una nueva suspensión masiva (afectaría a mil obreros)⁴¹, reiterada meses después⁴². Este acto se enmarcó en la Primera Jornada del “Piquetazo Nacional”, de la CCC, con piquetes en todo el país.

Como se puede ver en la Tabla 2, el balance de lo ocurrido en Ford en la recesión de 1998-2003 es una reducción del 59% del plantel activo en la planta, de 4120 a 1675 trabajadores. En el transcurso 2320 trabajadores fueron expulsados de la producción.

³⁵ “La asamblea en Ford”, *Hoy*, N° 745, 27-1-99. Sobre la crisis automotriz el mismo periódico mantiene una serie de notas. Según esta organización, no se puede esperar que los dirigentes de SMATA luchen contra los efectos de la crisis, dado que hace tiempo se trata de traidores a la clase trabajadora. Toda resistencia debe surgir de las asambleas obreras y sus comités de lucha. “La lucha del SMATA”, *Hoy*, N° 746, 3-2-99.

³⁶ “En Ford y Volkswagen”, *Hoy*, N° 810, 10-5-00.

³⁷ “Piquete sin furia en la Panamericana. Lo realizaron obreros de las automotrices”, *La Nación*, 24-11-00

³⁸ “Corte de Panamericana en Pacheco”, *Hoy*, N° 839, 20-11-00.

³⁹ “La bronca estalló en Ford”, *Hoy*, N° 887, 14-11-01.

⁴⁰ “Reincorporación de los suspendidos”, *Hoy*, N° 927, 28-7-02.

⁴¹ “Desocupados y jubilados en la Ford. Solidaridad de clase”, *Hoy*, N° 963, 14-5-03.

⁴² “No a las suspensiones en Ford”, *Hoy*, N° 970, 2-7-03.

Muchos de ellos por vía de la aceptación del retiro voluntario en distintos momentos, o comprendidos en sucesivos Acuerdos de Estabilidad Laboral.

Tabla 2. Trabajadores por empresa entre 1998-2004 y tipo de acuerdo ante reducción de personal.

Empresa	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Acuerdo
Fiat	3300	2200	1500	890	890	230	230	Suspensiones 75%
Renault	3800	1500	1580	1300	1057	699	700	Suspensiones 50-75% y Reducción de jornada
Volkswagen	2345	1553	1690	1599	1250	863	937	Suspensiones
General Motors Ros.	1226	806	857	870	900	946	1146	Banco de horas
Transax-	1263	1263	1070	1200	1200	1200	1200	Reducción de horas
Toyota	520	459	459	600	600	655	1050	
Ford	4120	1908	1956	1956	1800	1675	1800	Suspensiones 75%
Benz-Chrysler ⁴³	1229	920	718	640	572	559	759	Reducción de jornada (d.2002)
TOTAL	16703	10609	9830	9055	8269	6827	7822	

Fuente: SMATA, *Memoria y Balance*, 1998-2004.

Esto se repetiría en las grandes empresas, terminales y autopartistas en el período 1998-2003. Según cantidad de trabajadores, Ford figuraba como la principal fábrica, seguido de Renault (3800), Fiat (3300), Volkswagen (2345) y Transax (contratista Volkswagen, con 1263). Fiat y Renault redujeron al 93% y 82% el plantel, Volkswagen al 63%. De éstas cinco, sólo Transax-Volkswagen casi conservó la cantidad de trabajadores, despidiendo el 5%.

Como se ha señalado, en la mayoría de las empresas se arribaron a acuerdos de suspensiones. Según el sindicato, ésta fue una situación planteada por las empresas, “no tener gente sin realizar tareas dentro de las plantas”, que llevó a los acuerdos “que en general consisten en licenciamientos con goce de haberes en su mayoría”⁴⁴. Pero por otro lado, en un grupo menor de empresas se llegaron a acuerdos distintos a las suspensiones: la distribución de horas de trabajo entre todos los trabajadores, sea en la forma de reducción de jornadas de trabajo o generación de un “banco de horas”⁴⁵. Este banco de horas se implementó en General Motors Rosario (900 obreros), acordado con SMATA en julio de 2000. Según este sistema, se dejaría de trabajar varios días a la semana, cobrando el mismo salario vigente para una semana laboral completa. Pero al mismo tiempo se computarían las horas laborales no trabajadas como crédito a favor de

⁴³ Daimler Chrysler es el nombre de la fusión de 1998 entre Mercedes Benz y Chrysler a nivel mundial. Desde 2001 el personal de las dos firmas se computa en la nueva marca en los *Memoria y Balance* de SMATA. Una parte significativa de la reducción del personal original se debe al traslado de obreros de Mercedes Benz a ZF (autopartista). Luego de haber realizado un acuerdo de estabilidad laboral con SMATA, esta empresa se declaró en quiebra despidiendo a los operarios. Esto llevó al conflicto y ocupación de fábrica. “Esta empresa multinacional alemana fabricante de cajas de cambios, cerró sus puertas dejando a 163 compañeros mecánicos sin su fuente de trabajo”. En “Conflicto SMATA-ZF Argentina”, SMATA, *Memoria y Balance. 2000/2001*, pp. 14.

⁴⁴ SMATA, *Memoria y Balance 1998/1999*, pp.15.

⁴⁵ Una columna en Clarín escribía sobre estas alternativas. “Para José Rodríguez, secretario general del SMATA, el acuerdo firmado con Ford es bueno. De todas maneras los trabajadores se encuentran inquietos y preocupados, pero por 15 meses tendrán una situación tranquila. Para el Héctor Recalde, abogado laboralista, esta suspensión es inédita: porque nunca una medida como esta duró tanto. A los trabajadores por la necesidad no les queda más remedio que aceptar, coincide Recalde. La alternativa a las suspensiones -dice el especialista- es la reducción de la jornada de trabajo sin bajar el salario, como en Francia o Alemania. Y por otro lado, la utilización de las horas no trabajadas en capacitación o en la realización de trabajo comunitario, como la enseñanza en escuelas técnicas” (Paula Klachko, “Conflictos laborales, fuera de las fábricas”, *Clarín*, 21-2-99).

la empresa, que ésta puede usar en momentos de necesidad de la producción, como horas extras no pagas⁴⁶. El banco de horas también se implementó en Jhonson Controls -Rosario (53 trabajadores).

En Volkswagen-Transax (Córdoba), Renault (Córdoba) y Daimler Chrysler se implementó la reducción de la jornada laboral. En febrero de 2001, Renault aceptó la propuesta sindical de reducir a la mitad la jornada laboral con un 30% de reducción del salario (1300 trabajadores). Desde 1999, en las sucesivas negociaciones SMATA Córdoba había levantado la propuesta de reducción de la jornada⁴⁷. Sin embargo este acuerdo duró poco ya que la empresa volvió a plantear suspensiones⁴⁸. En Daimler Chrysler (Provincia de Buenos Aires, 578 trabajadores), SMATA firmó con la empresa un acuerdo de este tipo. “Fue así que para no continuar con las suspensiones o lo que es peor, llegar al despido, se decidió hacer una jornada reducida de 6 horas. Todo el personal percibirá el salario de 7 horas y media y conservará para su eventual devolución en un banco de horas, 1,25 horas por día por trabajador”⁴⁹.

A partir de este relato podemos realizar una comparación entre períodos históricos distintos. Iñigo Carrera y Fernández dan cuenta de las políticas planteadas desde el movimiento obrero frente a la desocupación de masa de 1930-1935. En aquel período la CGT (con el apoyo del Partido Socialista) desarrolló una campaña por la reducción de la jornada laboral (entonces, por las 8 horas), “sin perjuicio de sus salarios normales” como medida frente a la desocupación, cuya solución real pasaba por el cambio de sistema social. Así sindicatos fuertes siguieron esta propuesta como Federación Gráfica Bonaerense, de la Madera, Unión Ferroviaria (por las 7 horas), Unión Obrera de La Plata (por las 6 horas).

Otros gremios importantes propusieron el “prorrateo del trabajo”, distribuyendo las horas disponibles y reduciendo salarios individuales (UF, UTA, ATE, FOM, LF, que donó sueldos a los desempleados). Algunas organizaciones particularmente sólidas de oficios muy calificados contaron con formas de asistencia regular a sus desocupados o “socorros de desocupación” (Cocineros, Oficiales de la Marina Mercante, Cabotaje, Telefónicos en 1931)⁵⁰.

En cambio, las respuestas en el gremio automotriz entre 1998-2002 partieron de una estrategia obrera diferente, centrada en reformas dentro del sistema capitalista. En el movimiento obrero actual no constan los llamados a superar la desocupación y las injusticias sociales mediante la abolición del sistema capitalista, como planteó la campaña socialista y sindical de los años 30⁵¹. Sin embargo, se plantearon una serie de medidas para frenar el desempleo que mantienen un vínculo con la historia sindical.

En las empresas más grandes se implementó una cobertura transitoria mediante el pago de las suspensiones por un tiempo prolongado, que como hemos visto, fue sobrepasado por la continuidad de la crisis. Se observaron medidas similares al “prorrateo del trabajo” de los ‘30 en las fábricas donde se implementó el “banco de

⁴⁶ “General Motors reduce su actividad”, *La Nación*, 20-7-00.

⁴⁷ *La Nación*, 9-2-99; 17-5-00; 6-2-01.

⁴⁸ “Fiat y Renault confirmaron más suspensiones por la caída de la demanda, preocupación en el gobierno de Córdoba”, *La Nación*, 15-8-01.

⁴⁹ SMATA, *Memoria y Balance 2001/2002*, pp.10.

⁵⁰ Nicolás Iñigo Carrera y Fabián Fernández, “El movimiento obrero ante la organización y formas de rebelión de los desocupados, 1930-1935”, *Revista Ciclos de la economía, historia y sociedad*, 2007 (en prensa).

⁵¹ Como hemos visto, la oposición sindical de izquierda presente en ciertas fábricas propuso una campaña general por las 6 horas sin reducción salarial, enmarcando esta política hacia un cambio general del sistema capitalista. De exiguas fuerzas, esta orientación apenas pudo manifestarse como posición minoritaria en asambleas.

horas” y la reducción de la jornada. Sin embargo, ninguna de éstas medidas alcanzó a mantener el nivel de ocupación en las fábricas que se aplicaron.

Reactivación y aumento de los conflictos

Siguiendo el ciclo económico nacional, entre 2003 y 2004 comenzaron los signos de reanimación de la producción automotriz que se han consolidado hasta 2006. Como consecuencia, surgieron importantes conflictos que implicaron un cambio significativo respecto la dinámica previa. Como se verá, en 2005 y 2006, SMATA programó distintos planes de lucha con el uso de la huelga como instrumento principal.

2004 aparece sin conflictos públicos. Sin embargo, si seguimos la trayectoria de los conflictos en Ford, encontramos antecedentes de las luchas nacionales posteriores (2005-2006) a nivel de las fábricas.

A principios de 2004, en un momento de alza notable de la producción, comenzó a plantearse la actualización del salario respecto la pérdida del poder adquisitivo observada a partir de la devaluación del peso a comienzos de 2002. Hacia mayo la empresa anunció nuevos volúmenes de producción, aumentando de 280 unidades a 380 unidades por día. Para este aumento, incrementó los ritmos de producción y las horas de trabajo⁵². Este incremento era necesario para cumplir con pedidos de exportación de las camionetas Ranger, y la empresa comunicó a la Comisión Interna que tenía problemas para cumplir con los mismos. Aquí comenzó una movilización desde los sectores en reclamo de la recomposición salarial. En el sector Montaje – que fabrica las camionetas Ranger - una asamblea rechazó la exigencia de mayores ritmos, sin previa discusión del aumento salarial. Este sector comenzó a implementar el quite de colaboración de horas extras, que se realizaban los días sábados. Este quite se generalizó en la planta⁵³. En este contexto, la empresa reincorporó 80 trabajadores de una lista de retiros voluntarios de 2002.

Entonces comenzó un proceso de discusión entre asambleas de sector, comisión interna y empresa, en el cual se rechazó la propuesta empresaria de un aumento del 10%, respaldada por el sindicato, y se exigía un aumento superior. La presión por sectores culminó con la convocatoria a asamblea general. El 12 de Julio, en dicha asamblea, presidida por Manuel Pardo, del Consejo Directivo Nacional del sindicato, no hubo consenso con la propuesta de aumento del 10%. En vista de la falta de consenso el sindicato propuso que se resuelva en votación secreta en la misma semana, que se realizó el jueves 12.

El resultado fue favorable a la propuesta del sindicato de aceptar el 10%. Entonces, de 1559 trabajadores que votaron en la planta de Ford en General Pacheco, el 63% decidió el 15 de julio aceptar el acuerdo propuesto por el empresa y el sindicato que establece un 10% de aumento sobre el valor de la hora más reajustes de sumas fijas en tickets y viáticos. El grado de acuerdo con la propuesta fue desigual según el sector. En un balance se informa que “a) En Ranger (montaje) se mantuvo la oposición al sindicato y fue la única mesa sobre dieciséis lugares donde triunfó el NO. b) En cinco de las mesas el porcentaje de oposición fue alto y superó el 40%, c) Secciones con altas

⁵² “Desde abajo pechan aumento salarial”, *Hoy*, Num. 1011, 28-4-04, “Por el aumento salarial”, *Hoy*, Num. 1024, 28-7-04.

⁵³ “En un horario de descanso, en los quinchos donde comemos asados, los grupos se juntan a la una del medio día. Los muchachos se ponen a charlar y deciden plegarse a lo que venían sosteniendo los compañeros de montaje. Entonces, más allá de unirse en contra de la Comisión Interna, del Cuerpo de Delegados, del SMATA, se decide no hacer más horas extras y no trabajar los sábados. Es decir, un quite de colaboración.” (Entrevista a obrero de Ford, “Ford nuevo modelo”, *Engranajes. Publicación de la Federación de la Industria y Afines*, CTA, N° 1, septiembre de 2005. Duilio Ferro, “Ford: trabajadores iniciaron plan de acción”, Agencia CTA, 15-7-04).

categorías y amplias posibilidades de incrementar el salario con horas extras (como los mantenimientos de ambas plantas) son quienes se ubican detrás de Ranger en el voto opositor. Por el contrario, lugares donde predominan las bajas categorías y las condiciones desfavorables como es el caso de la planta de estampado, el voto opositor apenas alcanzó el 13,5%”⁵⁴.

El acuerdo se suscribió hasta el 31 de marzo de 2005. Cuando llegó esta fecha, el conflicto trascendió el reclamo por fábrica. En abril las empresas se habían quejado por los pedidos de aumento del sindicato. “Nos piden un ajuste de entre 35% y 50% según categoría”⁵⁵. El 2 de mayo, la discusión entre SMATA y empresas por el aumento culminó en un plan de lucha en las principales terminales. “En la Terminal de Ford, el paro progresivo resuelto por el SMATA por un básico de \$2.000 que empezó el 2 de mayo con una hora por turno, tuvo características particulares”. A diferencia del resto de las terminales, allí se organizaron para hacer el paro escalonado por sector. El primer día, la empresa perdió el 90% de la producción en la planta de Pintura. En Montaje, en el sector de Focus salieron sólo 6 unidades y 2 en el sector Ranger, cuando la producción en un día normal es de 160 unidades. El día martes, cuando el paro se hizo de dos horas, no salió ninguna unidad ni de plantas ni de sectores”⁵⁶.

En el transcurso de este conflicto en las terminales, el Ministerio de Trabajo llama a las partes para acordar una tregua hasta el 13 de mayo, aceptada por el sindicato. En Ford, el cuerpo de delegados decide, a presión de las asambleas de sector, no acatar la tregua y hacer quite de colaboración los sábados, y continuar con los paros escalonados⁵⁷. En mayo, Ford perdió 3.000 unidades, y un 15% de caída de la producción en las terminales. La falta de acuerdo hizo continuar el paro de SMATA en Ford, Volkswagen y Daimler Chrysler. Hacia el 30 de mayo, en General Motors acordaron un básico de 1970 pesos y un plus de 7,5% por productividad. Este pedido seguía sin ser aceptado por el resto de las automotrices.

El 1 de junio una columna de trabajadores respaldó una reunión de SMATA en el Ministerio de Trabajo. El lunes 4 de junio se realizaron “asambleas informativas” en los lugares de trabajo, que en los hechos implicaron “paros tácitos”, debido a que constituyen una interrupción de las actividades en horas de trabajo. El 6 de junio se volvieron a paralizar totalmente Ford, Volkswagen y Chrysler.

El 7 la huelga se complementó con un corte de ruta en Panamericana (Ford y Volkswagen) y el Km. 46 de la Ruta 3 (Chrysler). “Ayer en la Panamericana, el corte significó un caos de tránsito, ya que el bloqueo no se limitó a la autopista sino también a las calles colectoras. La cola de vehículos llegó a sumar más de diez kilómetros.”⁵⁸. Esta medida hizo que el gobierno intervenga públicamente diciendo que había que “tomar el toro por las astas”.

A propósito de este corte, *La Nación* editorializó con el título “Del piquete a la extorsión sindical” (9 de junio). Escribió: “Las protestas sindicales en demanda de mejoras salariales ya han superado con creces los límites lógicos de un Estado de Derecho”. Para el diario, este tipo de conflictos es “grave” ya que “va acompañado de

⁵⁴ Armando Ruedas, “Ford, la burocracia no anda en Ranger”, *Nuestra Lucha*, 2004.

⁵⁵ Manfred Muell, directivo de Daimler Chrysler, *Clarín*, 22-4-05.

⁵⁶ “El paro en Ford”, *Hoy*, Num. 1064, 11-5-05.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ “Una tregua entre SMATA y las automotrices en la Provincia”, *Clarín*, 8-6-05. Una descripción del corte de los obreros de Chrysler resaltando el relativo privilegio de éstos respecto de los trabajadores de la zona, en “Una pelea gremial en la que los salarios se cruzan con la globalización”, *Clarín*, 12-6-05. Un miembro de la comisión interna declaró: “La empresa pretende que nuestros sueldos sean tan pobres como los que tiene la gente. Pero yo me paro en la puerta de la empresa y miro hacia adentro, no hacia fuera, y pretendo que nuestros ingresos estén acorde con lo que la compañía gana”.

actos violentos, como el corte de una ruta o de cualquier otra arteria vehicular”. También “torna absolutamente injustificable una medida de fuerza como la puesta en marcha” el que se reclame un básico de 2.000 pesos, “un nivel que supera largamente el promedio de los salarios en la actividad industrial del país”.

El 14 de junio se firmaron acuerdos provisorios en Ford y Chrysler, sujetos a la aprobación de las asambleas, y el 15, con Volkswagen. En Ford se estableció un básico de 1801\$ y 1997\$ después del 1 de enero del año entrante; 1861\$ de básico en Chrysler⁵⁹.

El conflicto de las terminales, que duró más de un mes (2 de mayo-15 de junio), fue parte de una ola de conflictos laborales a nivel nacional en reclamo de aumentos salariales. Al mismo tiempo, la CGT reclamó un aumento del salario mínimo vital y móvil (de hecho su vuelta ya que había sido abandonado). Según fuentes, este mes fue el de mayor conflictividad laboral en mucho tiempo. También fue señalado que el reclamo de SMATA se convirtió en caso testigo y que elevó el pedido salarial de los conflictos restantes, reemplazando el papel que antes desempeñaba la UOM⁶⁰.

En Iveco (Córdoba) se realizaron paros de 2 horas por turno en reclamo de aumentos (9 y 11 de julio)⁶¹. El 9 de agosto trabajadores de una concesionaria ocuparon el local en reclamo de aumentos⁶². Conflictos del mismo tipo se repitieron en Renault, que se prolongaron hasta lograr un acuerdo en enero de 2006.

En 2006 se repitió la dinámica del año anterior, en las puertas de la renegociación salarial. En abril SMATA anunció su pedido de aumento del 32%. Un delegado le expresó a Kirchner: “Nosotros pedimos el 32 por ciento, un 12 por ciento por la inflación esperada este año más unos puntitos y una participación de las ganancias futuras de las empresas. La industria automotriz creció mucho”⁶³. Este le respondió que el máximo que permitía el Gobierno era del 16%. De este modo, se fijaba una política oficial fundamentada en la tesis de que el aumento salarial, en un contexto de aumento del empleo y el consumo, tendría un efecto inflacionario.

El reclamo encontró un marcado rechazo de ADEFA, por lo que prosiguió una vía lenta de negociación y el recurso al conflicto por parte de SMATA. El 6 de mayo, este sindicato convocó a un quite de colaboración (media jornada del día sábado contabilizada como horas extras) en todas las terminales y autopartistas. El 1 de junio se realizaron en 9 de las 10 automotrices asambleas por sectores, como medio de presión en la negociación por el 32%⁶⁴. ADEFA anunció que debido a los conflictos en las plantas, la fabricación de autos cayó en mayo un 5,3% respecto abril, por el quite de colaboración que duraba 20 días al 5 de junio⁶⁵. Días después, “en Ford ya empezaron las medidas de fuerza más duras. Hoy [7 de junio] hubo asambleas más largas y eso perjudica la producción de la empresa”, dijo el secretario de prensa del sindicato, Angel Rascovich. “En las otras terminales se van a endurecer las medidas de fuerza y no se descarta que pueda haber paros”⁶⁶.

El acuerdo que posteriormente se firmó (19 de junio) alcanzó un 40% de aumento, pero para un lapso comprendido hasta marzo de 2008. Estaba comprendido por un

⁵⁹ “Volkswagen acordó suba de sueldos y se cierra el conflicto automotor”, *Clarín*, 16-6-05.

⁶⁰ “Ahora cada uno (de los sindicatos) se pone a la izquierda del otro y se perdió la autoridad. Como si en cada caso plantearan ‘¿cómo, SMATA va a ganar más que yo?’. Para los industriales los sueldos se desbocaron”, *Clarín*, 13-7-05.

⁶¹ *Diario Gremial*, 13-7-05.

⁶² *Diario Gremial*, 10-8-05.

⁶³ “Nosotros pedimos el 32%, Presidente”, *La Nación*, 5-4-06.

⁶⁴ “Se tensa la discusión salarial”, *La Nación*, 31-5-06.

⁶⁵ *La Nación*, 6-6-06.

⁶⁶ *La Nación*, 8-6-06.

aumento de 20% retroactivo al 1 de abril de 2006; un 32% a marzo de 2007, y lo señalado (40%) hasta el año subsiguiente⁶⁷. Sin embargo, aunque de este modo es anunciado el acuerdo en *La Nación*, y también por el mismo sindicato, *Clarín* lo informa de otra manera, del mismo modo que lo denuncia un grupo de activistas de base.

SMATA decía que el pedido de 32% nació como medio para “recuperar el salario histórico de los trabajadores mecánicos”. “De esta ecuación surgió ese 32%, calculando la depreciación salarial generada por el alza del costo de vida en 2005, sumada a la proyección del mismo índice durante 2006 (alrededor de un 12% cada año), adicionando el resto del porcentual (el 8% restante) con el objeto de que se consolide la recuperación histórica del ingreso, depreciado salvajemente durante las últimas décadas... Por ello, en la mayoría de los Convenios Colectivos de Trabajo resueltos en veinticuatro meses, está calculado el cuarenta por ciento (40%) de incremento salarial, con el objeto de cubrir el futuro costo de vida entre abril de 2007 y el mismo mes del 2008, evitando una posible depreciación salarial”⁶⁸.

Clarín informó “Otro gremio industrial acepta el tope fijado por el gobierno. El SMATA llegó a un acuerdo salarial con las automotrices. Pactó con cuatro terminales una suba de 15% retroactiva a abril y 5% no remunerativo”⁶⁹. Estos acuerdos abarcarían a Ford, Volkswagen, General Motors y Daimler Chrysler, a ser ratificados en asambleas.

Lo que estaría en discusión tras la diferente presentación de los acuerdos es el tope impuesto por el gobierno a las negociaciones salariales. El cuestionamiento de los activistas de CTA en Ford – opuestos a la conducción de SMATA - apuntaba a descomponer las cifras tras el 40% de aumento global. Según sus cálculos, los aumentos del 20% para el 2006 incrementarían el salario a \$2.150, ya que se tomaba como base \$1.800 en 2005; el 12% para 2007 incrementaría el salario a \$2.400 y el 8% del 2008 lo llevaría a \$2.600⁷⁰. Estas cifras muestran aumentos muchos menores a los que anunciaba la prensa en los comienzos de las negociaciones en abril cuando decían que los reclamos de SMATA llevarían el salario a \$2.600, cantidad que sólo se alcanzaría en dos años. La otra crítica de los activistas de oposición apuntaba a que los aumentos a futuro fueron calculados en base a un nivel de inflación menor al esperable, dejando previsiblemente al salario atrasado respecto la misma. En los dos aspectos, se tratarían de acuerdos en desventaja si se comparan con los realizados por Camioneros o trabajadores de los Subterráneos.

Poco después se extendieron los conflictos en el sector de las concesionarias (agrupados en la cámara empresaria ACARA). En respaldo del convenio nacional para los trabajadores de concesionarias, SMATA declaró dos paros en solidaridad en las terminales (24 de agosto y 1 de septiembre). El sindicato reclamaba un aumento acorde

⁶⁷ “SMATA logró el alza salarial que quería”, *La Nación*, 10-6-06.

⁶⁸ “La lucha por la dignidad del salario en el año 2006”, *SMATA militancia*, Boletín informativo, Agosto 2006, pp.5-8. Se informa de 41 acuerdos salariales para terminales y autopartistas, de vigencia desde 1 abril 2006 con tiempos de vigencia de 12 a 24 meses y aumentos del 20 a 40%, dependiendo de los diferentes tiempos de vigencia según acuerdo por empresa. Este documento no menciona valores absolutos salariales, solo incrementos porcentuales.

⁶⁹ *Clarín*, 10-6-06.

⁷⁰ Trabajadores en Ford, FETIA-CTA, “SMATA: ¿Para cuando las elecciones?”, volante, Buenos Aires, Octubre 2006.

al pactado en las terminales, que chocó con la negativa empresaria, y que finalmente fue concedido⁷¹.

Resumen cuantitativo de las protestas entre 1994-2006

Entre 1994-2006 los trabajadores del sector automotriz realizaron 40 acciones de lucha, sin tener en cuenta su participación en huelgas generales. En este análisis nos hemos detenido en la conflictividad propia de la fracción de los trabajadores mecánicos (sector automotriz).

Discriminando las formas de lucha, hubo 21 huelgas - 8 con ocupaciones de establecimientos-, y 12 medidas de acción no huelguísticas donde podemos encontrar manifestaciones, piquetes y cortes de ruta; contamos también 2 acciones de índole organizativa (asambleas y reuniones).

En cuanto a la distribución geográfica, la mayor parte de las acciones sucedieron en Córdoba (37%), en segundo lugar a nivel nacional (30%), en Capital y GBA en tercer lugar (7%) y después en Santa Fe (6%). Medidas a nivel nacional refieren a acciones combinadas en diferentes localidades del territorio nacional, generalmente dispuestas centralmente por el sindicato, sin implicar necesariamente a todos los trabajadores del sector.

Contamos 5 acciones por rama. El 13 de mayo y el 10 de diciembre de 1994, el SMATA convocó a huelgas con movilización exigiendo nivelación salarial para los trabajadores de Concesionarios, la negociación de convenio colectivo y del Acuerdo Marco Automotor del MERCOSUR para todo el sector. El 15 de agosto de 2002 SMATA realizó una movilización nacional; el 14 de febrero de 2003 se produjo la huelga de toda la rama a nivel provincial declarada por SMATA Córdoba, en protesta por los despidos de masa. El 1 de setiembre de 2002, SMATA convocó a huelga de rama, en solidaridad con los trabajadores de concesionarios, que pedían un incremento salarial equivalente al otorgado en Terminales meses atrás.

69% de las acciones se realizaron en las Terminales, 24% en las Autopartistas y otras 2 acciones en Concesionarias. Las acciones a nivel nacional entonces fueron mayormente acciones conjuntas en las Terminales.

En cuanto a la escala de acción, la mayor parte de las acciones – ya no sólo de las huelgas - se realizaron al nivel de un establecimiento (24 casos o 63%), seguido de varios establecimientos (10 acciones) y, como hemos dicho, 5 acciones de rama (combina sectores de trabajadores).

En cuanto al nivel de organización convocante de las acciones, la fuente señala al Sindicato nacional en un 52%, a los “Trabajadores” en un 37%, a la Seccional del sindicato en 3 casos y a los Delegados en un último caso. Esta clasificación - que se toma de la fuente hemerográfica sobre la que se ha construido la base - no especifica si por Trabajadores se registra una acción realizada por fuera de la estructura sindical. Este dato puede convertirse en un indicador del grado de espontaneidad en la lucha obrera y en este sentido, de la movilización autónoma respecto la burocracia sindical.

En nuestra hipótesis sin embargo, sólo en un pequeño número de casos esto ha ocurrido de este modo, siendo el de FIAT Córdoba el más ilustrativo, lo cual no obsta que se hayan producido otros de menor nivel de confrontación con la dirección del sindicato. Más bien, cuando no se hace otra mención sobre el nivel de organización, los periódicos señalan a los trabajadores como sujetos de la acción sin especificar qué nivel orgánico dispuso la medida.

⁷¹ *Diario Gremial*, 31-10-06. “La verdad, es una medida que no se entiende. Hay mucha sorpresa con el tema porque las automotrices pagan lo que el gremio les reclamó y ahora somos rehenes de un conflicto ajeno”, dijo una fuente de los empresarios terminales.

La gran parte de las acciones corresponde al sindicato SMATA (27), seguido de la UOM (7), 1 del Sindicato de los trabajadores de Perkins (Ferreyra-Córdoba); no hemos podido clasificar las 5 restantes.

En cuanto al oponente en la lucha, el 79% de las acciones fueron dirigidas contra los empresarios del sector automotriz en forma individual, otro 10% en forma colectiva (a las Cámaras empresarias), 1 acción fue dirigida explícitamente contra el gobierno y otra contra la empresa y sindicato conjuntamente (el caso Fiat).

Este dato, sin embargo, debe ser relativizado si tenemos en cuenta los relatos de algunos conflictos que muestran consignas antigubernamentales entre manifestantes.

Si bien las medidas de fuerza no eran contra el gobierno, se realizaron para que el gobierno “tenga en cuenta al movimiento obrero”. Es así como en las huelgas y movilizaciones por el Acuerdo Automotriz, el 13 de mayo 1994, los trabajadores dirigían su oposición directamente al gobierno, dado que la movilización tenía como objetivo imponerle la posición sindical en la mesa de negociación. Esta acción describe el alineamiento político de SMATA (y la fracción mayoritaria de la CGT) en los conflictos. No expresaban una confrontación general contra el gobierno, más bien reforzaban al movimiento obrero en la alianza social que sostenía el peronismo. Esta misma relación se observó en las huelgas generales de la CGT, en las que SMATA participa mayormente junto al sector Moyano (a partir del 2000).

Por sus objetivos, el 53% de las acciones fueron defensivas, esto es, se realizaron en contra de despidos, de cierres de fábricas, por pago de indemnizaciones, por pago de salarios; un 40% de las acciones fueron por aumentos salariales. Por último 2 medidas estuvieron vinculadas a la negociación colectiva y una restante a asuntos organizativos internos del sindicato. Esta relación se modifica según el momento histórico.

Mirando temporalmente el desarrollo de las acciones tenemos la serie anual como sigue. 1994: 6, 1995: 3, 1996: 2, 1997: 3, 1998: 1, 1999: -, 2000: 2, 2001: 3, 2002: 2, 2003: 2, 2004: -, 2005: 8, 2006: 8.

Vemos que los años 1994 y 2005-2006 son los momentos de mayores acciones entre los trabajadores automotrices. La información sobre cantidades de huelguistas específica la intensidad del movimiento huelguístico. Como se ve en la Tabla 3, las huelgas de 2005 (14650 huelguistas) no alcanzan la extensión de 1990 ó 1992 (25320 y 36000 huelguistas), cuando se produjeron reiteradas huelgas en el sector de Concesionarios – no tenemos el dato de 1994 pero sabemos que hubo dos huelgas del sector. Las huelgas de 2005 se realizaron en las principales Terminales, no en todas ellas, y excluyeron al resto de los sectores. Sin embargo, por situarse en el núcleo de la producción, esta menor cantidad de huelguistas en acción han tenido una repercusión mayor que la huelga del resto de los sectores. Esto se pudo ver especialmente en la reacción de *La Nación* frente a la huelga de un mes con cortes de ruta, de mayo-junio de 2005.

Tabla 3. Huelguistas, despidos y suspensiones en el sector automotriz entre 1989-2005

Año	Huelguistas	Despidos	Susp.(mens)
1989	3150	457	9230
1990	25320	1270	21380
1992	36000	290	700
1995	-	366	29970
1997	2200	600	14750
1998	120	160	62550
1999	180	650	63631
2000	-	8913	28241
2001	-	590	18627

2002	7100	1781	25488
2003	125	441	6280
2004	-	-	1190
2005	14650	-	400

Fuente: Tendencias Económicas (no disponemos de información para los años 1991, 1993, 1994, 1996).

La presentación de la serie temporal nos permite preguntarnos qué relación hubo entre la conflictividad y el ciclo industrial; esto es, si las fases expansivas coinciden o empujan a los trabajadores a la lucha, o inversamente, si en los momentos recesivos empujan a la protesta contra los efectos perniciosos de la crisis sobre los trabajadores.

En este aspecto, la constatación de la baja conflictividad en los años intermedios entre 1994-2005, y la alta conflictividad en 1991-1994 y 2005-2006 nos sugiere una relación entre momento de ascenso del ciclo económico y conflictividad laboral en el sector, mediada por la disminución de la tasa de desocupación, ya que la fase 1996-1998 se caracterizaba por alta desocupación general. A pesar de un incremento medio del nivel de ocupación en las terminales, se observa en estos años las reiteradas suspensiones (que son las mayores de los años 1994-2006).

El incremento huelguístico de 2005-2006 ofrece una situación donde esto se produce más claramente. Estos años son testigo, como hemos visto, de un notable crecimiento de las huelgas, al mismo tiempo en que se reducen significativamente las “bajas de personal”. Si bien no se eliminan las suspensiones, éstas están entre las más bajas del período; en cuanto a los despidos, la fuente hemerográfica no registró ninguno (tendencia apoyada por la aplicación del decreto de “doble indominación” al despido desde 2003, como medida gubernamental para frenar el desempleo posterior a la crisis).

Esta caracterización de la fase abierta desde 2004 es apoyada si miramos los objetivos de las acciones de lucha en todo el período analizado. 13 de las 15 acciones emprendidas por aumentos salariales se observan en 2005 y 2006, años sin acciones “defensivas”, desarrolladas éstas en forma predominante entre 1994-2003.

Tabla 4. Objetivos de las acciones según años.

Años	Conflictos defensivos	Por aumentos salariales	Otros objetivos	Totales
1994-2003	19	2	3	24
2004-2006	1	13	-	14
Totales	20	17	3	40

Fuente: Base PIMSA

En cambio, en el momento recesivo del ciclo económico, se registra muy baja conflictividad abierta. Lo cual no quiere decir, como hemos visto por los relatos del caso Ford, que no haya existido un estado de conflictividad, que se expresó internamente en la fábrica.

Teniendo en cuenta el desarrollo de un movimiento de protesta liderado por las huelgas del sector estatal (docentes y administración pública) podría decirse, como hipótesis provisoria, que los trabajadores automotrices acompañaron la ola de protesta que condujo a diciembre de 2001 desde la retaguardia, y que esto se dio mediante la participación en las huelgas generales.

Por último, como habíamos visto, la mayor parte de los hechos de protesta fueron realizados por trabajadores de las terminales. Como habíamos visto, éstos representan 20% de los trabajadores mecánicos, con mejores condiciones laborales, y protagonizan

el 65% de los conflictos (sin contar las huelgas de rama). Esto es congruente con las estimaciones de participación sindical según establecimientos, que indican una relación directamente proporcional entre organización sindical y tamaño de los establecimientos.

Resultados

Retomaremos los principales puntos de la descripción de los conflictos en relación a los a) períodos, b) los objetivos y c) las alianzas.

a) Por la intensidad de la conflictividad en el sector, medida por cantidad de huelgas y huelguistas, podemos observar que se destacaron los períodos 1991-1994 y 2005-2006. En los años intermedios, se observaron pocos conflictos y trabajadores movilizadas públicamente. Pero el relevamiento interno en lo ocurrido en una fábrica sin conflictos públicos, nos muestra la presencia de conflictos “puertas adentro”. Este conflicto no se puede subestimar, en tanto implicó medidas de acción directa que afectaron la producción y movilizaron el conjunto de los trabajadores de la planta. Esta observación “puertas adentro” de la fábrica nos permite ver a su vez el proceso de movilización molecular previo (2004) a las huelgas y movilización de las terminales en mayo de 2005⁷².

b) En cuanto a los objetivos, si bien todos son de carácter económico se pueden distinguir claramente aquellos defensivos (pago de salarios atrasados, contra despidos y suspensiones, cierres) de aquellos por aumentos salariales. Nuevamente vemos una estrecha relación con los períodos. Hasta la reactivación industrial que da pie a los conflictos de 2005-2006, todas las medidas de fuerza tenían objetivos defensivos, mientras que las últimas se realizan en pedido de aumentos salariales.

Los objetivos de las movilizaciones por el “Acuerdo Automotor” pueden caracterizarse como objetivos económico-políticos, pero en sentido acotado. Se trató de demandas políticas en tanto exigen la implantación de una política al Estado, pero en defensa del grupo de trabajadores de la rama en comunidad de intereses con los empresarios de la misma rama.

c) Los objetivos de las luchas nos introducen en la cuestión de las alianzas. La movilización por el “Acuerdo Automotor” implicó luchas políticas pero no la lucha de “clase contra clase”. Esto sugiere una estrategia obrera basada en la alianza entre obreros ocupados y capitalistas en las ramas más productivas de la economía.

Sin embargo, la reiterada participación en las huelgas generales pone un contrapeso a la anterior política económico profesional. La vinculación de los trabajadores de la rama con la movilización nacional pone un límite a la tendencia hacia las políticas particularistas (corporativas) en el movimiento obrero. En este sentido, tratándose de una capa “acomodada” de la clase trabajadora, este vínculo en las acciones de fuerza, permite disipar la caracterización de “aristocracia obrera” usualmente difundida.

En el marco de relaciones laborales capitalistas que sitúan a los sindicatos en una relación de fuerzas en conflicto permanente – dinámica de la que no escapan los gremios “acomodados” –, la vinculación con la movilización nacional refuerza al sindicato particular y su posición de negociación en el seno de la alianza sectorial que los contiene.

Por último, a diferencia del período anterior, los conflictos de 2005-2006 se dirigieron directamente y principalmente contra los empresarios automotrices, a

⁷² Tomamos “movimiento molecular” de la investigación sobre la huelga general de 1936 de Nicolás Iñigo Carrera, *La estrategia de la clase obrera. 1936*, PIMSA-La Rosa Blindada, Buenos Aires, 2000, pp. 269. Este concepto permite observar la génesis del movimiento de masas que irrumpió en la huelga de la construcción de 1935 y específicamente la confrontación de masas en la huelga general del 6 y 7 de enero de 1936.

diferencia de 1991-1994. Sin embargo, en tanto se realizaron sobre la base del “acuerdo sectorial” no podemos afirmar que estamos en presencia de una estrategia nueva en la movilización de los trabajadores automotrices.

Anexos

Tabla 5. Huelgas generales 1992-2002 y participación de SMATA.

Fecha	Convocantes	Reclamos	Aliados y opositores	SMATA
9 nov. 1992	CGT	En defensa de los CCT y de los jubilados, educación y salud	Apoyo de parte de CTA y de UCR, y oposición de CTERA, PJ	Participa
2 ago. 1994	CTA-MTA	Contra política económica	Oposición de CGT, declarada ilegal por el gobierno	No participa
21 abril 1995	CTA-MTA	Contra política económica, repudio muerte Victor Choque	UOM participa, CGT no adhiere	No participa
6 sept. 1995	CGT-CTA-MTA	Contra política económica, plena ocupación, contra desempleo	Adhieren CAME, CGE, FG, parte de UCR.	Participa
8 ago. 1996	CGT-CTA-MTA	Contra reducción de asignaciones familiares, política impositiva en relación al pago de sueldo en tickets.	Adhieren UCR, Frepaso, FUA	Participa
26 y 27 de sept. 1996	CGT (MTA)-CTA	Contra plan económico y medidas contra la desocupación.	Adhieren Madres de Plaza de Mayo, sectores de PJ, FUA.	Participa
26 dic. 1996	CGT-MTA-CTA	Contra decretos de flexibilización laboral.	Oposición de dirigentes menemistas	Participa
14 ago. 1997	CTA-MTA-CCC-UOM-62.	Contra política económica y flexibilización.	Oposición de CGT	No Participa
6 julio 1999	CTA	Contra política económica, trabajo para todos, reducción de la jornada laboral y subsidio para desocupados.	Apoyo FUA, FAA, IMFC. No participa CGT-MTA.	No participa
5 mayo 2000	CGT Moyano-CTA-CCC	Por Consejo de Salario Mínimo, CCT, eliminación de IVA al consumo popular, subsidio a desocupados y jubilaciones.	No participa CGT Daer.	Participa, con la sola excepción de Fiat; realiza corte de Panamericana.
9 junio 2000	CGT Daer-CGT Moyano-CTA-CCC	Contra política económica, ajuste y desregulación de obras sociales.	Apoyan CAME.	Participa
23 y 24 nov. 2000	CGT Moyano-CTA-CGT Daer (24 horas)	Contra misión del FMI, cambio de modelo económico, incentivos a la producción.		Participa, con cortes de ruta
21 mar. 2001	CGT Moyano-CTA-CCC	Contra ajuste y cambio de modelo económico	No adhiere CGT Daer. Apoyan CAME.	Participa
8 jun. 2001	CGT Moyano-CTA-CCC	Contra modelo económico, aumento salario, subsidio desocupados, salud pública y salvataje de Aerolíneas.	No participa CGT Daer.	Participa

19 jul. 2001	CGT Daer-CGT Moyano-CTA- CCC	Contra reducción salarial en el estado.	Apoyan Diputados PJ	Participa
8 ago. 2001	CTA		No participan otros gremios	No participa
13 dic. 2001	CGT Daer-CGT Moyano-CTA- CCC	Renuncia Ministro Cavallo, contra bancarización y corralito.		Participa
20 dic. 2001	CTA (48 hs), CGT Moyano-CGT Daer (12 hs)	Contra estado de sitio		Participa
22 mayo 2002	CGT Moyano (12hs)	Contra política económica y el FMI	No adhiere UOM	Participa

Fuente: Iñigo Carrera PIMSA 2001; Memoria y Balance SMATA, La Nación.

Resumen

Este documento se propone realizar una aproximación a la conflictividad obrera en el sector automotriz argentino en los últimos quince años. Partimos de una periodización basada en las fases del ciclo industrial, deteniéndonos en ellas y en las respuestas obreras a la crisis de la desocupación en particular. En la parte final, caracterizamos la relación del conflicto con la periodización económica, los objetivos y las alianzas en las luchas.

Abstract

This document is proposed to provide an approach to labour conflicts in the Argentinian automotive sector in the last fifteen years. We start from a temporal division based on the phases of industrial fluctuations. We examine each time and workers' responses to unemployment in particular. In the last paragraph, we sustain some hypotheses about protests and their relations with economic fluctuations, goals and social alliances in the struggle.