



¿Sobre ruedas?

Los trabajadores, el MERCOSUR y la industria automotriz.¹

Eduardo Sartelli²

1. Introducción

Esta ponencia investiga el proceso de transformación de la industria automotriz argentina y las consecuencias que los cambios tienen para la clase obrera. Hace énfasis en el carácter regional de las mutaciones, las formas en que afectan a los trabajadores de uno y otro lado de las fronteras nacionales y las reacciones sindicales ante ellas. Tratándose de un estudio en marcha, del cual este texto es un primer acercamiento global, se esbozan algunas hipótesis a ser evaluadas por estudios futuros. Entre ellas se encuentran: 1) la industria automotriz es la industria "testigo" de los cambios que vivirán las clases obreras "nacionales"; 2) los cambios demuestran que el verdadero fenómeno que se esconde tras la "globalización" es la crisis del capital y las vías por las que la burguesía intenta superarla; 3) la creciente integración productiva va acompañada tanto de racionalización por economías de escala como por transformaciones en los procesos productivos y en los componentes tecnológicos que integran esos procesos; 4) el aumento de productividad es paralelo al incremento en la explotación creciente del trabajo, descenso de los planteles y cambios en las formas de contratación, promoción y permanencia; 5) las transformaciones en curso llevan a la crisis a las orientaciones sindicales tradicionales e imponen nuevas formas de acción tanto en la burocracia sindical como en las bases; 6) la huelga de "Cormec" (FIAT) es una huelga "testigo" de las formas que asumirá la lucha de los trabajadores del sector en todo el MERCOSUR.

2. ¿Qué es la integración?

La integración es un arma capitalista en manos de los más grandes capitales del planeta. En medio de una economía mundial en fase descendente, los capitales más concentrados tienden a crearse espacios en los cuales puedan hacer valer su poder social en beneficio de sus necesidades económicas: ampliar el mercado y recuperar ganancias. Para ello necesitan dos cosas: a) liquidar buena parte del capital sobrante a escala mundial, es decir, destruir porciones



enteras de burguesía; b) aumentar la tasa de explotación sobre la clase obrera. Ambos fenómenos van en paralelo. Una de las claves de la salida de la fase descendente de la crisis es la reestructuración del mercado mundial. El MERCOSUR no es más que un espacio específico de esa construcción y su desarrollo es un capítulo de esa crisis.

La creación de economías de grandes espacios (NAFTA, CEE, MERCOSUR) plantea a los países que confluyen en el proceso de integración una serie de problemas de enorme importancia: si el nuevo espacio ofrece ventajas para las economías de escala, son estas mismas las causas de la profunda reestructuración que afecta inevitablemente tanto al capital como al trabajo y a la relación entre ambos. Aunque la apertura de los mercados nacionales pueda generar un aumento de la actividad económica, la selección de los participantes se impone por la propia lógica del mercado: no todas las empresas pueden acceder a los nuevos espacios al mismo tiempo que sufren la invasión de los competidores. Un proceso de racionalización de los capitales puestos en juego en los antiguos espacios nacionales es la consecuencia de la progresiva creación de un capitalismo regional. Expansión y crisis son fenómenos simultáneos: expansión para las grandes capitales, crisis para los más chicos. Intensificación de la competencia como fenómeno general.

Si el capital se reestructura no menos ocurre con el trabajo, en el proceso de constitución de una clase obrera regional: las reestructuraciones llevan a un aumento de la productividad superior al aumento de la producción. Desocupación y aumento de la competencia entre trabajadores es el resultado. Agravado porque la movilidad del capital es seguido por la movilidad del trabajo. Si bien las corrientes migratorias entre los países del MERCOSUR no son nuevas, la mejora de las comunicaciones y la creciente integración de las economías favorecen el desplazamiento de población hacia las áreas en que los salarios son más altos y el sindicalismo es más débil. Movimiento que se cruza con el desplazamiento del capital hacia las áreas que ofrecen menos costos laborales. Ambos fenómenos tienen por consecuencia el aumento de la competencia entre los trabajadores, el descenso de los salarios y las condiciones de vida. Los estados pasan a disputarse las radicaciones de capital mediante concesiones y garantías crecientes, demostrando hasta qué punto responden a la internacionalización como los gestores de las necesidades de los capitales más concentrados, nacionales y extranjeros. Aumenta también entonces, la competencia entre estados, preocupados por ofrecer al gran capital nacional y extranjero las mejores condiciones. El gran capital emerge así triunfante frente a los pequeños y



medianos y los obreros subordinando a los estados a sus necesidades internacionalizadas. El reciente enfrentamiento entre Argentina y Brasil por el régimen automotriz lo ejemplifica a la perfección: el gran capital enfrenta estado contra estado, pymes contra pymes y obreros contra obreros. Ataca a los obreros argentinos con los obreros brasileños, a los brasileños con los argentinos, promoviendo una igualación hacia abajo de las condiciones de vida.

Al mismo tiempo, se gesta la posibilidad de la unidad de acción obrera internacional, del renacimiento del internacionalismo ahora sobre bases materiales concretas. Para evitar esta "igualación hacia abajo", los obreros del MERCOSUR deben acelerar su integración y unidad.

3. Un caso testigo: la industria automotriz

El caso más claro de creación de una industria "MERCOSUR" es el de la industria automotriz. Y como en ningún otro renglón de actividad es más evidente la participación de las multinacionales marcando el paso y de los estados siguiendo el compás, al mismo tiempo que las empresas "locales" preparan su desaparición de la escena. También en la industria automotriz los acuerdos entre empresas y sindicatos sobre flexibilización y salarios constituyen el modelo de las nuevas relaciones laborales "MERCOSUR".

La discusión por el régimen automotriz del MERCOSUR se originó a partir de la formulación del régimen argentino que establecía ventajas de todo tipo para las terminales. La posibilidad de una implantación masiva de transnacionales del sector en Argentina movió al gobierno de Cardoso a promover un régimen similar, estableciendo aranceles de importación por debajo de los acordados en el MERCOSUR (mientras el arancel común es del 18% el ofrecido por el régimen brasileño es de 2% para la importación de máquinas y equipos) y otro tipo de incentivos como la amortización acelerada de los bienes de capital. Esto implicaba de hecho la revisión de los acuerdos de Otro Preto de diciembre de 1994. La consecuencia inmediata fue la decisión de las terminales y autopartistas de invertir 10.600 millones de dólares en cuatro años al amparo del régimen brasileño.³ El objetivo explícito era hacer atractivo el territorio brasileño para el gran capital esperando de esa manera tasas de crecimiento más altas y poner freno a la desocupación.⁴



Como señalamos, la creación del MERCOSUR significa un gran negocio para las grandes empresas pero sobre todo para las multinacionales. Las empresas locales, como Sevel o Ciadea en Argentina, sólo podían sobrevivir en un mercado cerrado sobre la base de incorporar tecnología de segunda mano vía la adquisición de licencias a automotrices europeas (FIAT y Peugeot en el primer caso, Renault en el segundo). El tamaño del mercado interno era su límite y se beneficiaban de la virtual ausencia de competencia dado que para las multinacionales un mercado cuyo tope histórico es de 500.000 autos al año no justificaba inversiones importantes. Así lo explicaba Vincenzo Barello, el presidente de la FIAT Argentina: la inversión directa prometida por la multinacional, de unos 600 millones de dólares, "sólo se justifica cuando pensamos en un mercado con un potencial de desarrollo tan grande (como el MERCOSUR -nota del autor) y no solamente en el mercado interno" que "no hubiera ameritado una inversión de tamaño naturaleza." Por lo tanto, lo que mueve a FIAT a reinstalarse en Argentina es un mercado de 200.000.000 de personas con una capacidad adquisitiva que puede superar los 3.000.000 de autos al año hacia el 2.000, "similar en tamaño al de Alemania, que es el mayor de Europa y está entre los primeros del mundo."⁵

Hasta cierto punto parece claro que la reaparición de las grandes multinacionales automotrices en la zona significará el fin de las armadoras locales. En Argentina, Sevel y Ciadea, las armadoras de los pulpos Macri y Antelo, ven diluirse su antiguo coto de caza. Sevel, una armadora que produce modelos de FIAT y Peugeot, y Ciadea, que hace otro tanto con Renault, ven por un lado el incremento de la competencia por la llegada de nuevas firmas como Toyota, Chrysler, Volkswagen y General Motors, y por otro, el fin de las licencias con las que trabajaban (FIAT y Renault). Y esto ocurre porque tanto Macri como Antelo son parte de lo más concentrado de la burguesía argentina, reuniendo sus capitales varios miles de millones de dólares, pero no son nada frente a General Motors, FIAT, Ford o Toyota. Ambos estuvieron a punto de ser liquidados cuando el acuerdo por el régimen automotriz intentó fijar un sistema de cupos contra las empresas que no se hallaran radicadas en ambos países, lo que beneficiaba a las multinacionales y perjudicaba severamente a las armadoras argentinas. Macri llegó a señalar que abandonaría el ramo automotriz si tales cláusulas se aprobaban.⁶ De hecho, la separación de la



FIAT y la creciente participación de Peugeot en el capital y en las decisiones concretas parece anunciar la despedida de Macri. Antelo parece estar en una situación mejor reforzando su asociación con la Renault.⁷

4. Las transformaciones

En general, las transformaciones introducidas en los procesos de trabajo del sector automotriz están "en veremos", en la medida en que la mayor parte de los acuerdos se han producido para fábricas que todavía no existen. No obstante, en los viejos emplazamientos industriales se han realizado cambios que pueden ser evaluados, mientras en los nuevos se puede adivinar la situación por los convenios realizados. Según Novick y Catalano, las empresas automotrices han desarrollado una multiplicidad de cambios organizacionales relativos a introducción de técnicas "just in time", subcontratación y externalización del proceso productivo, reducción de stocks, implementación de programas de mejora continua, reasignación de tareas, sobre todo la incorporación de tareas de mantenimiento a las de producción, la reorganización de puestos de trabajo (células), reducción del número de categorías (obrero polivalente), etc..⁸ El desarrollo real de estas formas ha dependido de la dinámica de la confrontación con los obreros, con lo cual, el grado de despliegue específico de estas innovaciones está por verse. Esta síntesis apretada, por razones de espacio, no nos impide retomar en las páginas que siguen esta realidad en la que los obreros tienen más para decir que los sindicatos, aspecto que, como veremos en seguida, los investigadores suelen pasar por alto.

5. La reacción sindical

a. La burocracia:

En un texto desde una perspectiva regulacionista, apenas recién editado,⁹ sus autores analizan la posible existencia de estrategias divergentes entre dos sindicatos líderes del sector metalúrgico, la UOM y el SMATA, especialmente a partir del conflicto que los enfrenta por los convenios de la rama automotriz. El movimiento sindical se hallaría en medio de una crisis por "confusión de perspectivas". Se trataría de una crisis estratégica de la acción colectiva". En esta situación, "los sindicatos no atinan a encontrar instancias y roles activos en el proceso de



construcción de nuevas formas de regulación económica, social y política" (p. 163). El conflicto UOM-SMATA correspondería a un "nuevo fenómeno de confrontación horizontal en el propio campo del movimiento obrero" y representa "la emergencia, entre otras, de un creciente proceso de fragmentación de intereses ... de los trabajadores y sus organizaciones respectivas". Así, en medio de esa crisis, los sindicatos ensayan sus estrategias, notándose una cierta divergencia entre ambos, uno con un estilo más "tradicional" y otro más "moderno". No son palabras exactas de los autores, pero no constituye una arbitrariedad deducirlo así.

En torno a la diferencia de estrategias, se señala la tradición del SMATA, de no negociar con toda la rama convenios colectivos sino con cada empresa descentralizadamente. Se trata de convenios colectivos por empresa. Mientras tanto, la UOM responde más a la tradición de convenios colectivos por rama de actividad negociados centralizadamente. Así, aunque ambos sindicatos responden a una "tradición" que les es propia, la del SMATA es "moderna" en tanto constituía una anomalía en los años anteriores al golpe del '76 pero es ahora una norma común y, según los autores, muy a tono con las "transformaciones" de la producción en la actualidad. Por otra parte, la UOM se habría quedado en el tiempo. ¿Cuál es la diferencia central entre ambas estrategias? En principio, no el aceptar las imposición de las "nuevas transformaciones" puesto que ambos lo hacen, con mayor o menor reticencia, más o menos explícitamente. Ambos aceptan con facilidad las "transformaciones" en los convenios con plantas nuevas, donde los trabajadores no pueden decir una sola palabra simplemente porque no han sido contratados todavía, y actúan con más reservas en los casos de "renovación" de convenios. La única diferencia sustancial está en lo más "tradicional" de ambas "tradiciones": el SMATA acepta la discusión descentralizada (fábrica por fábrica) mientras la UOM sólo acepta la negociación colectiva por rama.

Es aquí donde los autores toman posición y el texto se convierte, sin confesarlo, en la apología del SMATA: como acepta las "nuevas realidades", sobre todo la negociación por empresa, puede mantener un cierto grado de coordinación y centralización porque la conducción nacional del gremio es la que negocia. Mientras tanto, la UOM, al negarse a discutir de esa forma, termina aceptando en la práctica una negociación descentralizada de facto, sin ningún tipo de coordinación. De esta forma, el sindicato responsable de la más brutal rebaja de las



condiciones de vida y los salarios de toda la historia del sector, aparece como el más racional e inteligente y, en última instancia, como el "salvador" de los trabajadores en un contexto desregulado.

No es este el lugar de hacer una crítica completa al artículo reseñado, aunque es, en verdad, un compendio de toda una forma de entender el problema. Desde la manera de posicionarse frente a la materia bajo estudio (la pretensión de "neutralidad" científica y aseptica política) hasta la forma en que ignora la acción de los trabajadores mismos. Porque lo que Bisio y Frey han decidido ignorar es la acción de los trabajadores, identificándolos directamente con las conducciones sindicales. Así, Lorenzo Miguel y José Rodríguez se transforman en Lulu Massa y toda la historia del sindicalismo más burocrático de la Argentina es convertida en la odisea de "buenos muchachos" sólo preocupados por los problemas de sus compañeros. El capital se ha desvanecido y ocupan su lugar "nuevas transformaciones" que, sin embargo, no pueden entenderse sin remisión a la crisis capitalista y a la acción de sus socios en el "mundo del trabajo".

Lo que Bisio y Frey parece decididos a pasar por alto es que los mismos representantes de la burocracia sindical se ponen al servicio del gran capital ofreciendo concesiones para mejorar lo que Coriat denominó "atractividad".¹⁰ Tanto Vicentinho, jefe del sindicalismo metalúrgico de Brasil, como José Rodríguez, el secretario general del SMATA, se hallan comprometidos en la búsqueda de inversiones sobre la base de concesiones crecientes al gran capital internacional que, como se sabe, deben pagar los obreros a cambio de una supuesta promesa de disminución del desempleo. Porque lo que revela la discusión por el régimen automotriz no es la oposición entre Argentina y Brasil sino una verdadera guerra de clases en la que el gran capital instrumenta a los estados en busca de mayores ventajas a costa de los salarios, la salud y las condiciones de vida y trabajo de la clase obrera. Si el régimen brasileño es hijo de la amenaza de las multinacionales de invertir masivamente en Argentina, a nivel de la relación entre las empresas y las organizaciones sindicales se da una acción similar. Así, FIAT negociaba con UOM un acuerdo en el que se establecía seis días laborables, francos semanales variables, división de las vacaciones y polifuncionalidad, además de reducciones salariales.¹¹ Sin embargo,



paralelamente la empresa italiana llevaba adelante negociaciones con el SMATA, gremio rival de la UOM, con quien terminó firmando un acuerdo similar pero que ofrecía mayores reducciones salariales. De esa manera, SMATA logró quedarse con la jurisdicción de la FIAT y con la cuota sindical correspondiente, en última instancia, lo único que interesa a la dirigencia sindical. Hasta tal punto que la UOM, en lugar de desarrollar un plan de lucha contra el nuevo convenio y sublevar a los obreros regentados por el SMATA, concurrió a la justicia con la única finalidad de discutir su derecho a firmar el mismo contrato.¹² Con el convenio FIAT-SMATA se introduce en Argentina el toyotismo en forma plena: la "fábrica integrada" conlleva el involucramiento, la polivalencia, el trabajo en equipo, etc.

Si los obreros de la FIAT argentina deberán soportar condiciones de trabajo y salarios inconcebibles años atrás, la extensión de convenios tipo FIAT-SMATA al conjunto de la industria automotriz está ya planteada: como bien titula Clarín, las restantes automotrices "quieren usar el convenio FIAT-SMATA como cabeza de playa". En poco tiempo más, el sistema de convenios por paritarias vigente desde 1973 en la industria automotriz será reemplazado por el nuevo tipo de acuerdo, cuyo precedente más inmediato es el que el mismo sindicato firmó con la General Motors un año atrás: Jorge Aguado, de Sevel, señaló al mismo diario que, si no se equipara a su empresa con FIAT, el resultado será que los trabajadores "van a perder la fuente de trabajo." El director de asuntos institucionales de Ford declaró que SMATA "demostró madurez" con FIAT y que esperaba un trato similar. Volkswagen calcula que estará en igualdad de condiciones hacia julio o agosto, cuando renegocie el convenio. Para Horacio Losoviz, titular de IVECO, fábrica de grandes camiones, el acuerdo representa un "avance extraordinario". Toyota, cuya planta está en construcción en Zárate, no había decidido con cual de los dos sindicatos iba a negociar pero finalmente optó por el SMATA. Hasta tal punto existe colusión entre las automotrices y los gremios que las primeras no querían acelerar demasiado porque el SMATA se encontraba en medio de un proceso eleccionario (que, como forma parte de la tradición sindical de la burocracia peronista, era protagonizado por una única lista, liderada por el responsable de los contratos, José Rodríguez).¹³

Pero, ¿cuánto tardará hasta que este "modelo de flexibilidad laboral" como lo concibe el



propio gobierno, llegue al conjunto de la actividad económica? De hecho, ya está en marcha en muchos sectores de la economía pero en ninguno en forma tan clara y a la vista como en este caso. La responsabilidad histórica que recae sobre José Rodríguez y el SMATA es gigantesca: son los gestores de la legitimación de la superexplotación de la clase obrera argentina. Hasta tal punto es clave este acuerdo que, ante el cuestionamiento legal de la UOM, que llegó a obtener un fallo en primera instancia que dejó sin efecto el acuerdo con la FIAT, el gobierno nacional intentó utilizar el recurso del *per saltum*, que le permite a la Corte Suprema tomar en sus manos cualquier tema sin que deba recorrer todas las instancias. No necesitó hacerlo porque la Corte Suprema anuló el fallo de primera instancia. Para el gobierno el proceso de reducción salarial, es decir de superexplotación de la clase obrera es clave: constituye un mecanismo para atraer capitales, pero también para disminuir los costos internos por deflación de precios y mantener sobre base firme la paridad con el dólar. Es también un modelo de negociación por empresa, que el gobierno busca implantar desde 1991 y que se va imponiendo, reemplazando normas creadas hace más de 40 años: en esa fecha los convenios colectivos eran 600 y hoy superan los 2.000.

b. Los trabajadores

Sin embargo, el proceso no está pasando sin resistencia. FIAT había firmado con SMATA un contrato modelo de flexibilización salarial cuyo contenido y significado ya hemos analizado más arriba. En base a ese convenio, la empresa se aprestaba a incorporar a Cormec al mismo sistema. Cormec es una fábrica de motores que ocupa el mismo predio en la que se levantará la fábrica de FIAT flexibilizada. Con 1700 obreros y una baja sindicalización a cargo de la UOM (no más de 300 de los 1700 están afiliados), es parte del sistema productivo de FIAT que quedó fuera del acuerdo con SMATA. Conviven allí dos sistemas laborales, separados por montos salariales y condiciones de vida abismales. El 5 de setiembre de 1996 los obreros de Cormec, en forma espontánea y al margen de la comisión interna de la UOM, abandonaron la planta y cortaron la ruta 9, en respuesta a los recortes en las asignaciones familiares y en los tickets canasta. El conflicto pasó a transformarse en la primera respuesta de los trabajadores ante los nuevos convenios del sector automotriz: resistencia a la rebaja salarial (al ser absorbida por FIAT, Cormec pasaba del convenio UOM al SMATA), mantenimiento de la jurisdicción de la



UOM y reconocimiento de la nueva comisión interna surgida de la lucha. La toma de la fábrica el 19 de setiembre, dió lugar a la extensión del conflicto, que tuvo un primer round a favor de los obreros cuando el gobierno cordobés, ante la posibilidad de una extensión de la huelga a todo el cinturón industrial en vísperas del paro nacional de 36 horas, decretó la conciliación obligatoria.

La ocupación de la fábrica había comenzado con el fracaso de la solución motorizada por la burocracia de la UOM, que pasaba por la liquidación de la situación Cormec exigiendo la incorporación, sin antigüedad, de los obreros a FIAT Auto pagándose las indemnizaciones y un plus como resarcimiento por la pérdida salarial del nuevo convenio. La comisión interna de la UOM hizo firmar un petitorio, en el que los obreros "ofrecían" esta solución. El despido de 50 trabajadores que se negaron a firmar y el llamado de la empresa a cada trabajador para hacerle firmar el convenio FIAT y notificarles de las nuevas condiciones, desató la ocupación. Una asamblea el lunes 23 debatió la propuesta de la empresa (que consistía en demorar la aplicación del convenio flexibilizado por 24 meses pero con reducciones salariales desde el inicio). El 11 de octubre, tras una larga serie de negociaciones, una asamblea de 1500 trabajadores aceptó un acuerdo que incluía, entre 19 puntos, los siguientes: 1) percibimiento por los trabajadores de la indemnización por cierre de Cormec e ingresar (sin antigüedad) como nuevos operarios a FIAT Auto; 2) FIAT garantiza un mínimo salarial del 92% hasta fin de año (1996) y 95% hasta completar dos años sobre el salario de Cormec, plus no remunerativo (no se computa para aguinaldo ni cargas sociales); 3) los trabajadores son encuadrados en el convenio FIAT-Smata; 4) los trabajadores de la ex Cormec son afectados al ciclo productivo y a mantenimiento, no a "actividades continuas"; 4) una cláusula de "paz social".

Luego de firmado el acuerdo, la lucha continuó con la negativa de la empresa a reconocer a la Comisión Provisoria, surgida del conflicto, como la representación sindical de los obreros. La patronal sólo reconoce al SMATA y este se niega a darle autonomía a los "ex Cormec" creando la seccional Ferreyra. El resultado: los obreros crearon el Sitramf (Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos de Ferreira, separado tanto de la SMATA como de la UOM). El despido de 42 obreros ex-Cormec provocó una nueva toma en febrero de 1997, replanteándose una situación inestable: la patronal no reconoce al Sitramf sino al SMATA y a su vez éste se



niega a defender a los trabajadores despedidos, mostrando el acuerdo completo que existe entre la FIAT y Rodríguez.¹⁴

¿Por qué es tan importante la lucha de Cormec? En más de un sentido, el conflicto allí planteado representa un futuro posible para la clase obrera argentina y del MERCOSUR en su conjunto. En primer lugar, afecta a la industria "MERCOSUR", la industria automotriz. Segundo, el núcleo del conflicto se halla en la clave de la nueva ofensiva capitalista, la flexibilidad laboral. Tercero, la forma que tomó la lucha desborda la estrategia de las burocracias sindicales: frente a los acuerdos a espaldas de los obreros y la "lucha" judicial, la acción directa (toma de fábrica, corte de ruta, etc., etc.). Cuarto, la organización que se dieron los obreros fue la democracia directa (asambleas) y la comisión interna sostenida por la lucha. Quinto, la ruptura con la burocracia es llevada a sus últimas consecuencias: o seccional autónoma o sindicato independiente. Sexto, el efecto demostración: los obreros impusieron por la lucha un pliego "Cormec" frente al FIAT-Smata, una verdadera cuña en lo que hasta ahora parecía un hecho consumado. De triunfar, sería la primera acción efectiva contra la flexibilidad laboral en el seno del poder económico del MERCOSUR: no por casualidad las patronales se apuran a negar la existencia de la nueva situación, en colusión con los sindicatos, mientras los obreros intentan desarrollar una organización interfábrica con las fábricas automotrices y plantean una alianza con las comisiones de fábrica de FIAT Brasil. Si se recuerda el chantaje que FIAT ejerce contra los trabajadores, culpándolos del cambio de las inversiones de Córdoba a Brasil, se entiende que el "pliego Cormec" se transforma en una bandera de alcance internacional.

6. Conclusión

Resulta imposible plantearse el problema central de esta ponencia, sin remitirse al análisis de las características de la sociedad que se está transformando (el capitalismo) y el rol que juegan en esas transformaciones actores como los sindicatos altamente burocratizados. Resulta imposible también escapar a un planteo político del problema puesto que aquello que terminará siendo visible o invisible, dependerá de la posición política que se adopte. Esta puede parecer una expresión "setentista" muy fuera de moda. Pero un científico no es un coiffeur, su



objetivo no es perseguir la moda sino la verdad. Y tras varias centenas de años de análisis social, a nadie en el mundo científico se le escapa que la posición condiciona. Tal vez citar a Foucault resultara mucho más convincente, incluso para aquellos que pueden convenir con el filósofo francés la existencia determinante de la relación saber-poder al mismo tiempo que rechazarían como "ideologizado" un planteo tal reivindicado desde el marxismo. Pero lo cierto es que el análisis de la realidad social implica la denuncia de la posición como desenmascaramiento de la supuesta "neutralidad" científica. Los trabajadores del MERCOSUR están hoy sufriendo los embates de sujetos reales, el capital, y tienen que lidiar, además, con sus propias conducciones sindicales, socias y cómplices de la "reestructuración". No les queda más, como demuestra Cormec, que confiar en ellos mismos.

¹Esta ponencia es una parte, expandida y actualizada, del texto "Mercosur y Clase obrera: las raíces de un matrimonio infeliz", publicado originalmente en la revista **Razón y Revolución**, nro. 2, primavera de 1996 y reimpresso en forma ampliada y actualizada en **Realidad Económica**, nro. 146, feb-mar de 1997

²Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.

³**Clarín**, 17\2\96

⁴Es una enorme falacia la afirmación de que las radicaciones de capital mediante incentivos constituyen prueba de la preocupación de los gobiernos por reducir la desocupación. En realidad, tanto por la finalidad como por el método mismo, ese objetivo es imposible: la finalidad real es la de ofrecer alternativas de inversión a los capitalistas locales beneficiados por las consecuencias secundarias de las radicaciones (las autopartistas son las más beneficiadas en el caso de las radicaciones automotrices). Por otro lado, las concesiones necesarias para incentivar las radicaciones implican reducciones salariales, exención de impuestos, subsidios, etc., lo que no hace sino empeorar las condiciones sociales de la clase obrera. Pero además, la productividad de las nuevas radicaciones no asegura la creación de empleos en forma masiva ni aún teniendo en cuenta el efecto amplificado que puedan tener: las automotrices, por ejemplo, provocan aumentos de productividad en cascada ya que obligan a sus proveedoras a alinearse con los costos internacionales, por lo que es muy probable que las ganancias de empleo producidas por los nuevos emprendimientos se pierdan con los despidos que la mayor productividad exigida a las autopartistas va a producir. Por lo general y hasta ahora han tendido a aumentar más la desocupación. Tanto Antelo (de Ciadea) como Arendt (de Mercedes Benz) reconocen que la industria automotriz ya instalada no ha hecho otra cosa que expulsar mano de obra al compás del fenomenal aumento de productividad de la mano de obra. Sólo los nuevos emprendimientos podrían llegar a desarrollar empleos nuevos. Aún en el caso de las fábricas que se reinstalan, como Fiat, una inversión de 600 millones de dólares produciría unos 5.000 empleos directos y unos 15.000 indirectos, muy poca cosa comparada con los 2.000.000 de desocupados de la Argentina. Sobre las opiniones de Antelo y Arendt, véase Fórmula XXI, nros. 1 y 2, respectivamente.

⁵**Clarín**, 3\4\96



⁶En febrero de 1997 se rediscutió el acuerdo al que habían arribado Cavallo y Dorotea Werneck: Argentina ofrece aceptar el ingreso sin compensación de 13.000 automóviles brasileños por año hasta el 2.000 a cambio la contrapartida de 40.000. Macri no es el único afectado: Chrysler y Toyota, del lado argentino y Volvo, Honda, Hyundai y Asia Motors, del lado brasileño, carecen de inversiones del otro lado de la frontera, por lo que tienen las mismas limitaciones. **Clarín**, 25/2/97. El dueño de Sevel ha desmentido el rumor de su retiro del sector pero formulando críticas al proceso de integración que recuerdan el viejo discurso dependentista. Véase reportaje en *Fórmula XXI*, Organo mensual de ADEFA, nro. 4, noviembre de 1996. Junto con Roberto Rocca, de Techint, estarían formando parte de una recomposición "industrialista" de un sector de la cúpula empresarial como parte de una reacción ante la eliminación, por Roque Fernández, de los instrumentos de política industrial implantados por Cavallo (Ver **El Economista**, 28/2/97)

⁷En realidad, Ciadea parece ser simplemente una subsidiaria controlada por Renault más que una socia con algún grado de independencia. La prueba se encuentra en los planes de inversión de Renault en Brasil, los que se realizan como parte de una estrategia global que Ciadea no puede más que seguir. Véase reportaje en **Fórmula XXI**, nro. 1., agosto de 1996.

⁸Novick, Marta y Catalano, Ana María: **Industria automotriz argentina: Redefiniendo estrategias productivas, mercados y relaciones laborales**, Venezuela, Universidad de Carabobo, (en prensa). Citado por Bisio, Raúl y Ada Freytes Frey: "Nuevos escenarios de negociación laboral. UOM vs. SMATA: ¿Divergentes planteos estratégicos de acción sindical?", en Ernesto Villanueva (coord.), **Empleo y globalización**, Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 1997.

⁹Bisio y Freytes Frey, op. cit.

¹⁰Coriat, Benjamin y Dominique Taddei: **Made in France**

¹¹**Prensa Obrera**, 30/1/96 Estas medidas tienen por función aumentar la tasa de explotación y lograr, por allí, aumento de la competitividad. Sin embargo, medidas por el estilo se vienen desarrollando con fábricas que tienen otros convenios: Sevel, por ejemplo, había logrado pasar, en octubre de 1995, de 110 coches por turno a 150, con la mitad del personal (**Prensa Obrera**, 3/10/95)

¹²**Clarín**, 27/3/96. La revista **Urgente** titulaba un pequeño artículo "SMATA 4 - UOM 0" y lo ilustraba con una caricatura del Increíble Hulk, preguntándose si Lorenzo Miguel no sería el último secretario general de los metalúrgicos (mayo de 1996).

¹³**Clarín**, 14/4/96

¹⁴Todos los datos de los hechos en Cormec fueron tomados de **Prensa Obrera**, de los meses octubre a febrero de 1996-7.