


Η ΜΕΔΙΑ ΜΑΧΙΝΑ

Ianina Harari

LA MEDIA MÁQUINA

*Procesos de trabajo, lucha de clases y
competitividad en la industria automotriz
argentina (1952-1976)*

Ediciones 

Harari, Ianina

A media máquina / Ianina Harari. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : RyR, 2015.

280 p. ; 20 x 14 cm.

ISBN 978-987-1421-93-0

1. Industria del Automóvil. 2. Competitividad. 3. Lucha de Clases. I. Título.

CDD 306

© CEICS-Ediciones ryr, 2015, Buenos Aires, Argentina

Queda hecho el depósito que marca la ley 11723

Printed in Argentina-Impreso en Argentina

Se terminó de imprimir en Pavón 1625, C.P. 1870.

Avellaneda, provincia de Buenos Aires, Argentina.

Responsable editorial: Nicolás Grimaldi

Diseño de tapa: Sebastián Cominiello

Diseño de interior: Federico Damián Genera

www.razonyrevolucion.org.ar

editorial@razonyrevolucion.org.ar

Agradecimientos

Quisiera agradecer a todos los que, de una u otra forma, han colaborado en la elaboración de este libro, que de ninguna manera contiene un trabajo estrictamente individual sino que es fruto de un trabajo colectivo. Los problemas que intentamos resolver y las hipótesis que intentamos demostrar en este libro forman parte de un programa de investigación colectivo y fueron pensadas colectivamente. Parece un lugar común, pero realmente ninguno de los trabajos de quienes conformamos *Razón y Revolución* podría existir sin el trabajo colectivo, desde las discusiones en los grupos de investigación, las correcciones, hasta el trabajo de los compañeros de editorial. Solo en un sentido muy acotado este trabajo me pertenece. Se trata realmente de un trabajo del conjunto de una organización que se propone como tarea desnudar las tendencias que rigen nuestra sociedad para comprender qué tareas son necesarias para su superación. Es decir, el desarrollo de un programa socialista científico. Ese es el sentido y el objetivo al que pretende aportar este trabajo.

La investigación que volcamos aquí es producto de años de trabajo desarrollado en el CEICS de *Razón y Revolución*, particularmente en el Grupo de Investigación de los Procesos de Trabajo. En este sentido, va mi agradecimiento a todos y cada uno de mis compañeros, en especial a aquellos con quienes compartí y comparto el grupo de investigación, que han sido varios a lo largo de estos años. En particular, este libro no existiría sin el trabajo de dos compañeros. Es difícil expresar en pocas líneas mi agradecimiento y reconocimiento a Marina Kabat por el enorme esfuerzo de dirección y su infatigable trabajo. Todos estos años de correcciones, discusiones, charlas y apoyo, no solo en la militancia sino también en lo personal, han sido indispensables. Al respecto intelectual se ha sumado un gran cariño. A Eduardo Sartelli tengo

que agradecerle bastante más que el trabajo de corrección que implicó poder transformar mi tesis en libro. Hace veinte años se propuso construir una organización con una tarea específica y si hoy somos lo que somos, es gracias a su incansable trabajo intelectual y material.

Como mencioné, este libro surge a partir de mi tesis doctoral. En ese sentido, quisiera agradecer a quien fue mi director, Martín Schorr por sus aportes y sugerencias, y por el respeto que siempre tuvo hacia mi trabajo. Quiero también hacer una mención a todos aquellos que han colaborado de distintas formas en este trabajo, desde bibliotecarios y trabajadores de archivos, hasta quienes me han cedido documentación. Especialmente agradezco a todas las personas que he entrevistado y gentilmente me cedieron parte de su tiempo. También a quienes me han asesorado en las cuestiones técnicas. No quiero dejar de mencionar a Goyo Flores, no solo porque tuve el privilegio de entrevistarlo sino de que leyerá parte de este trabajo.

Quisiera tomarme unas líneas para los agradecimientos personales. En primer lugar a mis padres que siempre me han apoyado en mis decisiones, a pasar de las diferencias, lo cual es un gesto de amor invaluable. A mi viejo, que me demostró que ninguna realidad es adversa si uno está dispuesto a transformarla. A mi vieja, que siempre nos impulsó a avanzar en todo lo que emprendíamos. A mi hermano, por su apoyo y cariño, y en especial por haberme ganado para este lado de la trinchera. No lo elegí como hermano pero sí como compañero. A mis amigas por las risas y la contención. A todos mis compañeros, por la constancia y perseverancia. Sobre todo a aquellos con los que compartí más que horas de militancia.

Este libro va dedicado a todos los trabajadores que lucharon, luchan y lucharán por un futuro socialista. Parfraseando a Roberto Santoro: si para algo espero que sirva esta investigación es para ayudar a cambiar el mundo.

Introducción

Nuestra investigación busca resolver el siguiente interrogante: ¿cuál es la razón que explica el desarrollo tan tardío y limitado al mercado interno de la industria automotriz en nuestro país? ¿Por qué un país con un mercado interno, para la rama, nada despreciable, ha sido incapaz de alcanzar economías de escala suficientes para conquistar el mercado mundial? En lo que sigue, examinaremos, a partir del estudio de los procesos de trabajo en la rama, los obstáculos a su desarrollo, desde los concernientes a los elementos objetivos (grado de desarrollo de la cooperación, tamaño del mercado, relación con las industrias conexas, etc.), como los subjetivos (las actitudes de los obreros ante las modificaciones del proceso de trabajo, la resistencia a la imposición de ritmos, etc.). En suma, el conjunto de elementos que explica por qué la Argentina difícilmente pueda tener una industria automotriz propia de escala mundial.

El proceso de trabajo como objeto de estudio permite aportar elementos para una serie de debates relacionados tanto con la historia industrial como con la historia de la clase obrera. El análisis de los cambios operados en la forma de organizar la explotación, en el avance de la subsunción del trabajo al capital, permiten comprender la tendencia que trazan las relaciones capitalistas en la Argentina y, en ese sentido, tener evidencia para discutir el desarrollo alcanzado por ellas en el país y qué futuro le deparan a la clase obrera. ¿Los problemas de la economía nacional son producto de la falta de desarrollo capitalista? ¿Nos oprime el capital extranjero? ¿El trabajo se enriquece o se degrada bajo el capitalismo? ¿Cuáles son los límites de la lucha económica de los obreros? Creemos que el estudio de los procesos de trabajo y las luchas asociadas a este permite pensar estos problemas que resultan fundamentales para la delimitación de un programa político. En ese sentido,

esta investigación es una fracción del trabajo desarrollado por el Grupo de Estudios de los Procesos de Trabajo en la Argentina del CEICS, que busca develar el nivel alcanzado por las relaciones capitalistas en la Argentina. Para ello consideramos que el estudio cualitativo de la industria resulta fundamental.¹ El grupo ha tenido una amplia producción, que mencionaremos más adelante, que permite afirmar que en la Argentina el capitalismo ha avanzado tanto como en cualquier otro país “desarrollado”, aunque con ciertas limitaciones que brotan de su carácter agrario, chico y tardío. Esta investigación viene a aportar evidencia a esa tesis, gracias a la cual consideramos que ninguna política “nacional” puede torcer el destino de la Argentina capitalista y, por tanto, que las tareas socialistas están a la orden del día.

Este texto busca analizar la evolución de los procesos de trabajo en la industria automotriz argentina entre 1952 y 1976. Intentaremos también una comparación internacional, a fin de situar su nivel de desarrollo. Nuestro principal interés es examinar las modificaciones que se producen en la organización del trabajo y las calificaciones obreras en la industria terminal, es decir aquella que se encarga del armado final del automóvil. Las plantas terminales pueden incorporar, en forma subsidiaria, la fabricación de algunas autopartes. Pero se trata de dos actividades diferenciadas que pueden tener, como de hecho lo hacen, regímenes de trabajo distintos. En nuestro caso, nos concentraremos en el estudio de la actividad específica de las terminales, es decir, en el ensamblado del automóvil.

Como dijimos, la actividad central de las empresas terminales, y la estrictamente propia de la industria automotriz, es el ensamblado de vehículos. Las secciones que típicamente suelen encontrarse en el interior de las plantas terminales son las de estampado o prensas, en donde se le imprime la forma a las chapas metálicas para la carrocería; chapistería, en donde estas chapas se sueldan para armar la carrocería; pintura, donde se pinta; armado del chassis, la estructura inferior del vehículo donde va el motor, las ruedas, etc.; tapicería, donde se elaboran los asientos y, finalmente la línea de armado final. La producción de las distintas partes de un automóvil, que va desde vidrios, cableado eléctrico, chapas para la carrocería y piezas metálicas, entre otras tantas, corresponde, estrictamente, a la industria autopartista. Sin embargo, durante determinados periodos, las empresas terminales pueden incorporar como actividad propia la elaboración de algunas piezas, en especial las metálicas. Se crean, así, las secciones de mecanizado de

¹Para un desarrollo de esta perspectiva ver: Sartelli, Eduardo: “¿Cómo se estudia la historia de la industria? Una crítica y una propuesta desde el estudio de los procesos de trabajo”, en *VIII Jornadas Interescuelas y Departamentos de Historia*, Salta, Septiembre de 2001.

piezas, en las que se fabrican partes de motor. En algunas secciones, la producción autopartista y la propiamente terminal pueden combinarse. Por ejemplo, en la sección de pintura, además de la carrocería, se pintan ciertas piezas metálicas, en aquellas fábricas que las elaboran.

Haremos también referencias parciales a las secciones de elaboración de autopartes, pues no constituyen nuestro objeto de estudio particular. Dentro de este conjunto, le dedicamos una mayor atención a la sección de mecanizado, donde se elaboran las piezas metálicas del motor que, por su temprana mecanización y automatización, presenta un agudo contraste con el trabajo de ensamblado de vehículos. Como dijimos, la fabricación de autopartes solo será abordada de manera secundaria y con un fin comparativo.

La historia de la industria automotriz argentina se puede dividir en tres grandes etapas: desde los primeros intentos nacionales y la instalación de Ford y General Motors a comienzos del siglo XX, hasta la Segunda guerra mundial; desde la experiencia peronista de IAME hasta la retirada de las multinacionales ante la avanzada autopartista durante el Proceso militar; desde la sanción del nuevo régimen automotriz por Domingo Cavallo a la actualidad. Aquí nos concentramos en las primeras dos, entendiendo que los problemas abiertos durante la tercera etapa exigen un trabajo pormenorizado y particular.

El período seleccionado comienza con la primera experiencia de fabricación automotriz que logró tener cierta continuidad en el país, Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) y culmina con el golpe militar de 1976, luego del cual se producen una serie de cambios que abren el camino hacia la gran industria, en especial la apertura del mercado a la importación, centralización de capitales e inicio de introducción de nuevas tecnologías. A partir de ese año, los cambios en las correlaciones de fuerzas, tanto entre las terminales y los trabajadores como entre estas y las empresas autopartistas nacionales, permiten avanzar con reestructuraciones del proceso de trabajo. Además, la irrupción de la robótica implicó la mecanización de tareas previamente manuales.

Intentamos demostrar que a lo largo del período que nos ocupa, se mantiene el mismo régimen de trabajo: manufactura en las secciones de armado tanto de vehículos como del motor y gran industria en la producción de piezas. Entendemos por manufactura a la organización del trabajo basada en el trabajo manual fragmentado. Cuando en este régimen se incorporan maquinarias en tareas periféricas, como la cadena de montaje, nos encontramos frente a la manufactura moderna, que resulta un momento de transición. Por último, la gran industria constituye un sistema de máquinas, en donde el trabajo ha sido completamente objetivado y el obrero pasado a ser un apéndice de la máquina.

Consideramos que no se producen cambios cualitativos sino que las transformaciones profundizan los regímenes ya existentes. En las secciones manufactureras los cambios se producen por un incremento de la división de trabajo y por la incorporación de maquinaria aislada en tareas periféricas. Mientras que las secciones que ya se constituyen como gran industria desde el inicio del período estudiado, la profundización de este régimen se realiza mediante el avance de la maquinaria hacia equipos más complejos y automáticos.

Los cambios en los procesos de trabajo se producen, en ciertas ocasiones, en el interior de una misma firma, pero durante el período estudiado, en la industria automotriz las principales transformaciones se vinculan principalmente con la llegada de nuevos capitales a la rama. De esta manera, los momentos de transformación del proceso de trabajo están signados por la aparición de distintas empresas.

Aquí diferenciamos tres períodos en el desarrollo de los procesos de trabajo. El primero, corresponde a la organización del trabajo en IAME. En esta empresa, en el armado final del vehículo regía lo que denominamos una manufactura primitiva, por el bajo nivel de división del trabajo. En tanto, en la fabricación de piezas metálicas regía la gran industria aunque con maquinaria poco especializada. El volumen de producción era reducido y, por lo tanto, su proceso de trabajo se organizó con baja mecanización y poca especialización de máquinas herramientas. Por esta razón, la fuerza de trabajo tenía una alta calificación.

La segunda fase comienza con la instalación de IKA, en Córdoba, a mediados de los '50. La principal transformación consistió en elevar el montaje final al nivel de manufactura moderna, al mecanizar tareas periféricas que en IAME eran manuales. Simultáneamente, se profundizó la objetivación del trabajo en las secciones de mecanizado de piezas y se incrementó la división del trabajo tanto en la elaboración de autopartes como en el ensamblado final. Si bien esta empresa montó sus instalaciones sobre la estructura de IAME adecuó la organización del trabajo a una mayor producción. Emplearon mano de obra muy calificada, en especial aquella proveniente de IAME, aunque en relación a aquella empresa se produce una descalificación del trabajo. Por su retraso respecto de las firmas instaladas en Buenos Aires, se ve obligada a modernizarse, lo cual ocurre con las inversiones que realiza Renault a partir de mediados de la década del '60.

Una tercera etapa se encuentra asociada con la radicación de firmas extranjeras en Buenos Aires, a comienzos de la década del '60, que introducen maquinaria más adelantada en el mecanizado de piezas, avanzando un paso más en la objetivación del trabajo. Por ello, emplean mano de obra menos calificada. En cuanto al montaje se avanza en la mecanización de tareas puntuales y en la división del trabajo, pero también se mantiene dentro del mismo régimen, la manufactura moderna.

Sostenemos que a partir de la instalación de IKA en 1954, a nivel nacional la rama no presenta diferencias cualitativas con la organización del trabajo que rige en las plantas de otros países. Creemos que las divergencias pueden encontrarse en el grado de división del trabajo, de especialización de las maquinarias y de automatización en ciertas tareas, pero no implican un régimen de trabajo distinto y se explican por la menor escala de producción local. Consideramos que el volumen de producción determinaba la organización del trabajo y que los límites a la ampliación del mismo impedían profundizar en mayor medida el régimen de trabajo. En particular, creemos que el tamaño reducido del mercado obstaculizaba la ampliación de la escala por la vía de limitar el nivel de concentración que podía alcanzar los capitales. Por otro lado, el fracaso de las iniciativas de exportación, dada por la menor productividad de las empresas locales, impidió ampliar el mercado y con ello la escala. A su vez, las deficiencias de la industria autopartista local, imponían a las terminales la necesidad de encargarse de la producción de ciertas partes, lo cual agravaba el problema de la escala, ya que al incorporar producción autopartista el óptimo de producción se incrementaba.

Por otro lado, al no existir un horizonte de cambio técnico, dado que no estaba disponible la tecnología que permitiera el pasaje a la gran industria en el armado final –es decir, la robótica –, la racionalización del proceso de trabajo va a depender en gran medida de las posibilidades del capital de imponer ciertas condiciones, como pautas de productividad. Consideramos que estas alternativas se van a ver limitadas por la conflictividad obrera, en especial en los periodos de auge de la lucha de clases a partir de 1969. En este contexto, las características propias de los obreros automotrices en tanto trabajadores manufactureros, impondrán un límite al control del capital. A su vez, observamos que en Córdoba la lucha de los obreros adquiere mayores dimensiones, más tempranamente que en Buenos Aires.

En el **capítulo I**, presentamos el marco teórico y metodológico que utilizamos y reseñamos el estado de la cuestión. En cuanto a la metodología utilizada para la descripción del proceso de trabajo, hemos reconstruido las distintas etapas a partir de diversas fuentes que serán presentadas con detalle en este capítulo.

En el **capítulo II**, repasamos los antecedentes de la producción automotriz nacional en la primera mitad del siglo XX y analizamos el proceso de trabajo en IAME. Describimos cómo se organizaban las secciones, los distintos puestos de trabajo y cómo se formó a los obreros para la producción automotriz y las calificaciones que tenían los trabajadores. Adicionalmente, estudiamos las problemáticas que planteaba la producción autopartista y los mecanismos por los cuales el estado, a través de esta empresa, intentó desarrollarla.

El **capítulo III** está dedicado al análisis del primer cambio que se produce en el proceso de trabajo de la rama, a partir de la radicación de Industrias Kaiser Argentina. Describimos la organización del trabajo en esta firma, las maquinarias y la división de tareas que incorpora, detallando el trabajo en cada puesto. Asimismo, examinamos las calificaciones de sus trabajadores. Como ya hemos mencionado, en esta empresa, el proceso de trabajo se organiza como una manufactura moderna en el montaje, ya que mecaniza ciertas tareas periféricas. A su vez, organiza las secciones de mecanizado para la producción en serie.

El **capítulo IV**, está dedicado a analizar el segundo cambio que se produce en los procesos de trabajo en la rama cuando se radican en el país una serie de capitales extranjeros en Buenos Aires, a partir de 1959, y luego en Córdoba, con el ingreso al mercado automotriz de Fiat, en 1965, y la compra de IKA por parte de Renault en 1967. Estas empresas montan plantas con equipamiento más moderno y automatizan ciertas tareas de la fabricación de piezas en la sección de mecanizado, lo que implicaba una productividad mayor. En este capítulo nos centramos en los cambios que se produjeron con la llegada de estos capitales. Por otro lado, analizamos los capitales nacionales que ingresan en la rama en este período y las condiciones en las que ellos se insertan. Estas empresas comienzan su actividad hacia la década del '60 y no logran subsistir hasta la del '70.

Luego de analizar la evolución de los procesos de trabajo, pasamos, en el **capítulo V**, a estudiar las limitaciones económicas a su avance. En especial prestamos atención a los problemas existentes para alcanzar el aumento de la escala de producción que hubiera permitido el incremento de la división de trabajo en el ensamblado como de la objetivación en las secciones que constituían una gran industria. Para ello nos centramos en tres elementos. El primero está relacionado con las dimensiones del mercado interno y las limitaciones al proceso de concentración y centralización de capitales. Por otro lado, la obligación de utilizar partes nacionales imponía al sector terminal la producción de ciertas piezas en una escala reducida y con un control de calidad estricto de los proveedores. En este sentido analizamos la legislación sectorial y las disputas en torno a ella entre el sector terminal y el autopartista. Por último, vemos los intentos de exportación de vehículos y su fracaso, por lo que se vio frustrada la ampliación del mercado por medio del comercio exterior.

El **capítulo VI** está dedicado al estudio de las limitaciones políticas que las empresas tenían para racionalizar el trabajo e incrementar la productividad. En primer lugar mostramos la evolución de la productividad en la rama y su caída en la primera mitad de la década del '70. A su vez, analizamos los reclamos empresariales respecto a la productividad y las demandas para imponer medidas de racionalización. Por

otro lado, estudiamos los conflictos en torno al proceso de trabajo en el período, distinguiendo las luchas de los obreros cordobeses de la de los bonaerenses. Nos centramos exclusivamente en las luchas en torno a la organización del trabajo, en especial sobre los ritmos y las pautas de productividad.

Capítulo I

*Marco teórico, metodológico y estado de
la cuestión*

El proceso de trabajo en la teoría marxista

La teoría científica de la cual nos valemos en esta investigación, desarrolló los conceptos de cooperación simple, manufactura y gran industria para analizar la organización del trabajo. Dichos conceptos se encuentran desplegados en *El capital*.¹ En principio debe distinguirse el proceso de trabajo del proceso productivo. El proceso de trabajo es aquel tiempo durante el cual se añade valor, trabajo, al producto. El proceso productivo, en cambio, contiene momentos en que no se está agregando valor y puede estar constituido, a su vez, por diversos procesos de trabajo. Como mencionamos en la introducción, en el caso automotriz, coexisten en las terminales, en nuestro período, diversos procesos de trabajo para cada sección en la que se divide el proceso productivo: fabricación de piezas, ensamblado de motor, soldadura de carrocería, pintura, ensamblado final.

En el capitalismo, la creación de valor, y su realización en el mercado en pos de la obtención de una ganancia, es el motor de la producción. La ganancia capitalista, o plusvalía, se obtiene de la diferencia entre el valor creado por el obrero y el salario que percibe para la reproducción de su fuerza de trabajo. Pero la plusvalía solo se realiza como ganancia si la mercancía producida es vendida en el mercado. Para ello, el capitalista debe competir en el mercado contra otros capitales. Esta competencia está regida por la ley del valor, por la cual el capitalista se ve compelido a incrementar la productividad del trabajo y con ello disminuir el valor de las mercancías. Por ello, el proceso de producción

¹Marx, Karl: *El capital*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004. En especial nos centramos en los capítulos X, XI, XII y XIII.

y, por ende, el proceso de trabajo están organizados en pos de la obtención de plusvalía y deben entenderse en su unidad con el proceso de valorización.

Existen dos vías de obtención de plusvalía. La primera no modifica el trabajo socialmente necesario para la reproducción del obrero, sino que extiende la parte de la jornada de trabajo que se apropia el capitalista, ya sea prolongando la jornada de trabajo o intensificándola mediante la eliminación de tiempos muertos, condensando así más trabajo en igual tiempo. Esta primera forma es denominada plusvalía absoluta. Pero esta posibilidad tiene ciertos límites. Por ejemplo, no puede prolongarse la jornada de trabajo ilimitadamente. La segunda vía es por medio de la reducción del tiempo de trabajo necesario, mediante el aumento de la fuerza productiva del trabajo social. Así, se obtiene en igual tiempo, una mayor cantidad de productos, con lo cual disminuye el valor de los mismos. En tanto estas mercancías forman parte del consumo de los obreros para su reproducción, se logra el descenso del valor de la fuerza de trabajo. En este caso se obtiene la plusvalía relativa. Los distintos modos de organizar el proceso de trabajo son las formas que históricamente el capital ha desarrollado para aumentar la fuerza productiva del trabajo. En particular, los dos últimos -manufactura y gran industria- por la vía de la división del trabajo y la mecanización, respectivamente. Bajo el capitalismo, entonces, es la obtención de la plusvalía relativa lo que mueve al capital a modificar cualitativamente los procesos de trabajo y con ello aumentar la productividad del trabajo social.

La primera forma en que el capital organiza el trabajo es la cooperación simple. El trabajo del artesano no se modifica cualitativamente, sino que se reúne a varios obreros que realizan las mismas tareas bajo el mando de un mismo capitalista. El aumento de la productividad en esta etapa se produce por diversas vías. En principio, se logra economizar el uso de los medios de trabajo al ser usufructuados colectivamente. También se consigue obtener una jornada media de trabajo social ya que se compensan las diferencias existentes entre los distintos artesanos.

La segunda etapa surge cuando el capital divide el trabajo de los artesanos y asigna a cada trabajador a una tarea parcial. De esta forma, cada obrero se especializa en una operación particular y pierde las habilidades del artesano que dominaba el conjunto del oficio. A su vez, esta fragmentación promueve la especialización de las herramientas que antes eran utilizadas para diferentes operaciones y ahora se modifican para ser utilizadas en una sola.

La manufactura puede asumir dos formas. Por un lado, la orgánica es aquella en donde el trabajo consiste en reunir productos elaborados independientemente, como en el caso del armado de vehículos. Por el

otro, la heterogénea consiste en un proceso de trabajo donde se realizan consecutivamente una serie de procesos que modifican el producto, como la elaboración de piezas metálicas que a partir de un bloque se realizan varias operaciones hasta darle la forma final, lo que ocurre en la mayoría de las autopartes. La manufactura emplea, ocasionalmente, maquinaria, generalmente para trabajos masivos que requieren gran energía, pero esta sigue siendo un elemento secundario dentro del proceso productivo.

La base técnica de la manufactura continúa siendo subjetiva pero no depende ya del obrero individual sino del obrero colectivo, que está compuesto por el conjunto de los trabajadores parciales. El capital continúa dependiendo de la habilidad del obrero para realizar determinadas tareas. Pero las distintas funciones requieren diferentes grados de calificación de la fuerza de trabajo, sean físicas o intelectuales. Por ello, se crea una jerarquía que se ve reflejada en los salarios. Algunas operaciones no demandan adiestramiento previo, mientras otras pueden exigir mayor tiempo de aprendizaje. Esta distinción permite que el trabajo se divida y se asigne a cada obrero distintas tareas de acuerdo a los requisitos de fuerza y habilidad para cada una de ellas. Se establece así una jerarquía según la cual cada obrero es remunerado por las habilidades que requiere en su tarea. Este proceso es conocido como el principio de Babbage. Merced a estas pautas, el capital reduce el costo total de la fuerza de trabajo.

Antes de que se produzca el salto cualitativo hacia la gran industria, el proceso de trabajo atraviesa por una etapa de transición, en la que se produce una mecanización parcial. Marx señaló este momento intermedio, más difícil de caracterizar, como la modernización de la manufactura. Así, la manufactura moderna se define por una progresiva mecanización de tareas, sin que estas lleguen a conformar un sistema de máquinas propio de la gran industria. Este podría ser el caso de la cadena de montaje de las plantas automotrices que se utiliza para el traslado del material de un puesto de trabajo a otro. Marx ya había señalado que esta tarea se vuelve importante en la manufactura, sobre todo cuando se trabaja con materiales de grandes dimensiones.

“Para establecer y conservar el nexo entre las funciones aisladas, se vuelve imprescindible transportar continuamente el artículo de unas manos a otras y de un proceso a otro. Desde el punto de vista de la gran industria, se presenta esto como una limitación característica, costosa e inmanente al principio de la manufactura.”²

²Marx, *El capital*, op. cit., Tomo I, Vol. 2, p. 419.

En la industria automotriz, ese traslado comenzó siendo manual, empujando carros apoyados sobre rieles, y luego fue mecanizado. Pero constituye una tarea periférica del proceso de trabajo del ensamblado. Las tareas centrales son las que se realizan sobre el producto a lo largo de la línea. Las mismas continuaron siendo manuales por mucho más tiempo.

El último cambio que realiza el capital sobre el proceso de trabajo consiste en la revolución de los medios de trabajo, mediante la conformación de un sistema de máquinas que constituye la gran industria. En esta etapa las máquinas no aparecen como elementos aislados del proceso productivo, tal como ocurría durante la manufactura moderna, sino que representan una base técnica unificada. Marx señala que la máquina se compone de tres elementos: la fuerza motriz, el mecanismo de transmisión que le imprime el movimiento y la máquina herramienta o máquina de trabajo. Así, explica que la distinción fundamental entre la herramienta y la máquina radica en los primeros dos elementos, y en especial, en el mecanismo de transmisión del movimiento. La fuerza motriz puede bien ser el hombre, un animal o algún elemento de la naturaleza, y esto no altera el carácter mecánico del instrumento de trabajo. El mecanismo de transmisión regula el movimiento de la herramienta, que ya no depende de la pericia humana.

“El mecanismo motor opera como fuerza impulsora de todo el mecanismo. Genera su propia fuerza motriz, como es el caso de la máquina de vapor, la máquina calórica, la electromagnética, etc., o recibe el impulso de una fuerza natural, ya pronta para el uso exterior a él: del salto de agua en el caso de la rueda hidráulica; del viento, en el de las aspas del molino, etc. El mecanismo de transmisión, compuesto de volantes, ejes motores, ruedas dentadas, turbinas, vástagos, cables, correas, piñones y engranajes de los tipos más diversos, regula el movimiento, altera su forma cuando es necesario –convirtiéndolo, por ejemplo, de perpendicular en circular–, lo distribuye y lo transfiere a la máquina-herramienta. Esas dos partes del mecanismo existen únicamente para transmitir a la máquina-herramienta el movimiento por medio del cual esta se apodera del objeto de trabajo y lo modifica con arreglo a un fin. De esta parte de la maquinaria, de la máquina-herramienta, es de donde arranca la revolución industrial en el siglo XVIII. Y constituye nuevamente el punto de arranque, cada vez que una industria artesanal o manufactura deviene en industria mecanizada. [...] La máquina-herramienta, pues, es un mecanismo que, una vez que se le trasmite el movimiento correspondiente, ejecuta con sus herramientas las mismas operaciones que antes efectuaba el obrero con herramientas análogas.”³

³Marx, *El capital*, op. cit., Tomo I, Vol. 2, p. 455.

Esta aclaración es importante porque, como señala Marx, la distinción entre herramientas y máquinas-herramientas puede llevar a confusión. En el caso automotriz, la soldadura manual o los sopletes de pintura, constituyen herramientas porque, si bien pueden ser eléctricos, el movimiento de la herramienta es dirigido por el obrero. Es decir, la misma no realiza ningún movimiento por sí sola en ninguna dirección.

Dentro de la gran industria pueden encontrarse dos tipos de sistemas de máquinas. El primero, consiste en la combinación de máquinas homogéneas, que efectúan la totalidad del proceso de trabajo. El segundo caso es el sistema de máquinas propiamente dicho, en donde cada máquina heterogénea realiza un proceso diferente que se encadenan y complementan. Este caso lo encontramos en la producción de piezas metálicas, en las secciones de mecanizado. En ambos casos, debe tener una fuente común de fuerza motriz. Bajo el predominio de la gran industria, el proceso de trabajo tiende a ser revolucionado en forma continua. Pueden fusionarse tareas distintas en una sola máquina, mientras que también pueden separarse procesos anteriormente realizados juntos.

En la gran industria, la descalificación actúa por medio de la objetivación del trabajo y el traspaso de los saberes y destrezas del obrero a la máquina. Así, las calificaciones de los trabajadores tienden a igualarse hacia abajo. A su vez, se crea una capa de trabajadores técnicos que se encargan de la reparación de la máquina, pero que son numéricamente inferiores.

No obstante, el sistema de máquinas no es un mecanismo perfecto desde sus inicios y determinadas máquinas pueden demandar de mucha habilidad del obrero para operarlas. En este caso, es posible que se mantenga en parte la jerarquía de calificaciones propia de la manufactura. Cuando el proceso se vuelve automático y la maquinaria realiza todos los movimientos por sí misma, el obrero se limita a colocar y retirar el material de la misma.

Acerca de los conceptos regulacionistas

La teoría del regulacionismo ha desarrollado conceptos alternativos para analizar el proceso de trabajo tales como taylorismo, fordismo y, más recientemente, toyotismo. A nuestro juicio, la teoría marxista permite explicar de manera más acabada los fenómenos que el regulacionismo intenta comprender porque atiende a las diferencias cualitativas entre un régimen de trabajo y otro. Por el contrario, los conceptos regulacionistas no incluyen ninguna definición de la base técnica del trabajo, o toman de ella solo elementos subordinados. En

este acápite tomaremos aquellos textos nos resultan más significativos de este enfoque.⁴

El concepto de taylorismo fue trabajado por Harry Braverman, en su obra clásica,⁵ que ha generado varios debates en el interior del marxismo.⁶ El taylorismo se define como la organización del trabajo en donde las tareas son desintegradas en las operaciones más simples posibles, las cuales son cronometradas. Ahora bien, para Braverman el taylorismo puede aplicarse sobre cualquier base técnica, por lo cual no es posible distinguir etapas del proceso de trabajo. Sin embargo, el taylorismo puede asimilarse a la etapa manufacturera ya que su aplicación resulta apropiada para el momento en que el trabajo manual es fragmentado y el capital busca formas de controlarlo. Por el contrario, bajo la gran industria el ritmo de trabajo lo impone la máquina y decrece la necesidad de control bajo la forma de la cronometración y fragmentación del trabajo.

Una de las tesis que expone Braverman asocia la descalificación a los principios tayloristas. Correctamente prueba cómo incluso ocupaciones que aparecían como muy calificadas, también fueron siendo descalificadas con la división del trabajo, como el caso de tareas administrativas. El problema es que Braverman asocia la tendencia a la descalificación exclusivamente con la división del trabajo. Si bien en la manufactura la descalificación opera mediante la fragmentación de operaciones, en el período de gran industria esta tendencia actúa mediante la mecanización. Es decir, bajo el capitalismo la descalificación del trabajo no se produce solo como efecto de la división del trabajo.⁷

La noción de fordismo, al igual que la de taylorismo, también resulta poco precisa. Por una parte, comúnmente se la asocia a un conjunto de factores ajenos al proceso de trabajo, como el Estado de Bienestar o la negociación mediante convenios colectivos. De esta forma, el fordismo es entendido como una etapa del capitalismo asociada a un modo de acumulación específico, a un tipo de estado –el Estado de

⁴Para un mayor desarrollo sobre esta teoría se puede consultar: Neffa, Julio Cesar: “Evolución conceptual de la teoría de la regulación”, en De La Garza Toledo, Enrique (coord.): *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques*, Anthropos Editorial, México, 2006; De La Garza, Enrique: “El papel del concepto de trabajo en la teoría social del siglo XX”, en De La Garza, Enrique (ed.): *Tratado latinoamericano de Sociología del Trabajo*, Fondo de Cultura Económica, México, 2000.

⁵Braverman, Harry: *Trabajo y capital monopolista*, Nuestro Tiempo, México, 1980.

⁶Smith, Vicki: “El legado de Braverman”, en *Sociología del trabajo*, n° 26, 1996 y Katz, Claudio: “La teoría del control patronal: balance de una discusión”, en *Estudios del trabajo*, n° 19, Primer semestre de 2000.

⁷Una crítica más detallada a las tesis de Braverman puede encontrarse en Sartelli, Eduardo y Kabat, Marina: “Procesos de trabajo y política: un matrimonio forzado”, en *1 Jornadas de investigación y debate político*, Buenos Aires, 2008.

Bienestar-, a un tipo de relación entre el capital y el trabajo –ligada a la organización corporativa-sindical-, de trabajador –el obrero-masa-, y a pautas de consumo. Como señala Clarke,⁸ el periodo que se caracteriza como fordismo aparece difuso: pareciera comenzar en la década del '20 y habría sido superado en la década del '80. El autor señala una serie de incongruencias en la inclusión de un periodo tan largo bajo el mismo “tipo ideal”. En especial, indica que no puede asemejarse la política sindical de los '20 y los '30, con la posterior a la Segunda Guerra Mundial. Esto mismo es señalado por Gambino para el caso de Ford, quien muestra que hasta la huelga de la United Auto Workers (el sindicato automotriz estadounidense), en 1941, Ford mantuvo una política antisindical y no reconocía la representación de la UAW.⁹ Por lo tanto, no es correcto englobar bajo el mismo paraguas a situaciones tan disímiles. Lo mismo podría plantearse sobre a los ciclos económicos y a la relación de fuerza entre las clases.¹⁰

Ahora bien, estos elementos no se encuentran directamente relacionados con el proceso de trabajo. Pero aún cuando se intenta circunscribir el concepto al proceso de trabajo, su poca utilidad concepto. Por ejemplo, Aglietta define al fordismo como la sumatoria de taylorismo y cadena de montaje.¹¹ Como hemos visto, la noción de taylorismo se corresponde con la manufactura, aunque se lo utiliza de manera acrítica para diferentes etapas. La pregunta que surge es si la cadena de montaje resulta un elemento radicalmente nuevo que revoluciona las bases del proceso de trabajo o si su introducción representa un cambio secundario. Es decir, si es correcto demarcar una nueva etapa en la organización del trabajo en base a la aparición de la cadena de montaje, la cual puede o no ser mecánica, así como el trabajo sobre ella. Por otra parte, la cadena de montaje misma no es una novedad absoluta. Tiene como antecedentes una serie de mecanismos que responden a los problemas propios de la manufactura: el aislamiento de las tareas y la necesidad de un transporte eficiente entre las distintas secciones,

⁸Clarke, Simon: “What in the F--’s name is Fordism?”, en *British Sociological Association Conference*, University of Surrey, 1990..

⁹Gambino, Ferruccio: “A Critique of the Fordism of the Regulation School”, en *The Commoner*, N° 12, Inglaterra, verano de 2007.

¹⁰Clarke, “What in the...”, op.cit.

¹¹Aglietta, Michael: *Regulación y crisis del capitalismo*, Siglo XXI, México, 1988, pp. 95 y 96. Para dar otro ejemplo de lo que es un problema generalizado, Coriat tampoco hace referencia al carácter manual o mecanizado del trabajo al definir el fordismo. El mismo sería la producción masiva de productos estandarizados, compartiría los rasgos del taylorismo, pero tendría dos elementos nuevos: el sistema de cintas transportadoras, la estandarización y nuevas técnicas de ensamble. Ver Coriat, Benjamín: “La restructuración de la línea de ensamblaje: una nueva economía del tiempo y el control”, en *Capital and Class*, n° 11, verano de 1980.

como hemos mencionado. En la industria automotriz, el trabajo de la mayoría de los obreros continua siendo manual y la cadena de montaje mecaniza solo el transporte. Por ello debe ser considerada como una manufactura moderna, hasta que se mecanizan las tareas de ensamblado mediante la robótica. Consideramos este concepto más adecuado que el de fordismo porque permite resaltar las características centrales del trabajo: su falta de mecanización. Por el contrario, la noción de “fordismo” diluye este rasgo.

Un último concepto que se ha desarrollado en torno a la aparición de la robótica, es el de toyotismo.¹² Aquí, nuevamente, el énfasis no está puesto en el análisis del cambio técnico, si bien el mismo resulta evidente. El toyotismo fue definido más bien por una serie de aspectos secundarios, en el sentido que pueden ser explicados como una consecuencia de la introducción de la microelectrónica. Las características que se le atribuyen al sistema creado por Toyota son la producción *just in time*, que evita el abarrotamiento de stocks, la organización de grupos de trabajo, que conforman una especie de red, con cierta autonomía para decidir cómo repartir las tareas, la polifuncionalidad y el control de calidad a cargo del grupo, entre otros aspectos. Según esta concepción, estas nuevas formas de trabajo lejos de significar una pérdida de calificaciones, generan el efecto inverso. El trabajo sería ahora más calificado porque el obrero debe tener aptitudes antes ausentes como la capacidad de comunicación.

En contraposición a la conceptualización regulacionista, creemos que la posibilidad de que el obrero se adapte fácilmente a diversas tareas está dada por la simplificación de las mismas. El tiempo de aprendizaje es menor porque la automatización ha eliminado toda necesidad de pericia para las operaciones. El trabajador pasa simplemente a controlar la máquina y a poder dedicarse a verificar si cuenta con los elementos necesarios, si las piezas no contienen defectos, etc. Antes estas operaciones estaban en manos de trabajadores específicos –capataces, inspectores–. Ahora esas funciones se han simplificado y pueden ser trasladadas al operario. Por otro lado, se debería sopesar con mayor precisión las calificaciones con las que los obreros contaban en la etapa “fordista” y en la “pos-fordista”. Como veremos, en el caso automotriz la robótica eliminó la pericia manual del obrero.

¹²Un análisis detallado puede encontrarse en Coriat, Benjamin: *El taller y el robot*, Siglo XXI, México, 1992. También ha sido analizado por Gorz, André: *Miserias del presente, riqueza de lo posible*, Paidós, Buenos Aires, 1998. Un libro que contiene varios textos analizando la implantación de este sistema en la industria automotriz, con detalle del proceso de trabajo, es Womack, James, Jones, Daniel y Roos, Daniel: *La máquina que cambió el mundo*, McGraw Hill, Madrid, 1992.

Desde una perspectiva regulacionista, David Montgomery ha analizado las luchas obreras como motor de los cambios en los procesos de trabajo.¹³ El autor ha intentado demostrar que los obreros resistieron e incluso vencieron momentáneamente al movimiento por la organización científica del trabajo en Estados Unidos. Así, sostiene que la organización del trabajo no responde a un determinismo tecnológico, sino a la lucha de clases. Por ello, su visión sobre los cambios en los procesos de trabajo puede denominarse politicista. Esta corriente niega que los cambios en la organización del trabajo se sucedan de acuerdo a una legalidad objetiva. Sin embargo, todas las ramas económicas, en los distintos países, realizan el recorrido por la manufactura y la gran industria, aunque en tiempos diferentes. La lucha de clases puede, en todo caso, acelerar o retardar un proceso que, en el largo plazo, responde a la lógica y necesidades de la acumulación de capital. Algo similar ocurre con Burawoy,¹⁴ que pareciera situar a obreros y capitalistas en un plano de igualdad. La fábrica deja de ser entendida como el dominio del despotismo del capital para considerarse como un espacio librado a las iniciativas de ambas partes. Estas acciones dentro del lugar de trabajo se estudian en abstracción de lo que ocurre por fuera de él.

Por el contrario, creemos que no son los obreros los que configuran el espacio laboral sino que éste tiene una mayor determinación en sus luchas. Creemos que, como plantea Womack,¹⁵ el estudio técnico-ingenieril del trabajo resulta fundamental para comprender cómo esta dimensión determina el poder de los trabajadores en el lugar de trabajo.

En el caso de la industria automotriz argentina, veremos que hacia la década del '70 los obreros emprenden una serie de luchas contra la imposición de ritmos, mayoritariamente en aquellas secciones que no fueron mecanizadas, como soldadura y pintura. Los obreros automotrices que lideraron durante los '60 la rebelión del trabajo pertenecen a la manufactura moderna. Las características de este régimen de trabajo explican el margen que tenían para desarrollar sus luchas. El hecho de ser obreros manufactureros, donde la base del trabajo es subjetiva, hace que sus saberes y destrezas se conviertan en una barrera al control del capital sobre el trabajo. Esto otorga a los obreros la posibilidad de mantener cierto control sobre los ritmos.

¹³Montgomery, David: *El control obrero en Estados Unidos. Historia sobre las luchas del trabajo, la tecnología y las luchas obreras*, Ministerio de Trabajo y Seguridad, Madrid, 1985 (1ª ed. en inglés, 1979, Cambridge University Press).

¹⁴Burawoy, Michael: *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1989.

¹⁵Womack, John: *Posición estratégica y fuerza obrera*, Fondo de Cultura Económica, México, 2007.

Los trabajadores calificados retienen, incluso, un mayor grado de control. Linhart,¹⁶ autor del que nos ocuparemos más adelante, describe el caso de 3 húngaros de Citröen que se habían organizado para, por turnos, trabajar de a dos mientras el tercero descansaba. Se trataba de obreros manuales calificados que montaban piezas de cerrajería. Por su parte, en la firma Fiat, en la Argentina, los obreros de control de calidad de las piezas disponían de amplia libertad pues sus patrones no sabían el tiempo que demandaban sus tareas altamente calificadas. Hoy en día los cambios recientes en el proceso de trabajo, con el desarrollo de la gran industria, han generado un avance en la descalificación de los obreros. En varias plantas, el control numérico y los robots han reemplazado la destreza manual y los saberes del trabajador, ahora objetivados en máquinas automáticas. Allí, el obrero pierde capacidad para controlar su trabajo.

Marx ya había advertido sobre el problema de la insubordinación de los obreros manufactureros y la imposibilidad del capital de avanzar sobre su control. Efectivamente, esto se debe a que aún no se han eliminado la base subjetiva del trabajo, que continúa dependiendo de la destreza del obrero.

“Como la destreza artesanal continúa siendo la base de la manufactura y el mecanismo colectivo que funciona en ella no posee un esqueleto objetivo, independiente de los obreros mismos, el capital debe luchar sin pausa contra la insubordinación de estos. [...] De ahí que durante todo el período manufacturero cundan las quejas acerca de la indisciplina de los obreros.”¹⁷

Ahora bien, las potencialidades de la lucha económica del obrero manufacturero se realizan en el contexto de alza de lucha de clases. Es decir, no se produce en forma “autónoma” en la fábrica, sino que responde a un proceso político más general. Aquí entra en juego la lucha política. Como veremos, en la Argentina, las luchas relacionadas con el proceso de trabajo cobraron fuerza con el ascenso de los sindicatos clasistas, como el SITRAC o el SMATA Córdoba, e incluso con el accionar de militantes de organizaciones revolucionarias que se proletarizaron o bien obreros que se acercaron a estos partidos. Estos sectores, junto con otras fracciones de la clase obrera y de la pequeña burguesía radicalizada, conformaron una fuerza social revolucionaria que desafió al capitalismo entre 1969 y 1976.

¹⁶Linhart, Robert: *De cadenas y de hombres*, Siglo XXI, México, 2003.

¹⁷Marx, *El capital*, op. cit. Tomo I, Cap. XII.