

Integración automotriz en el Mercosur y sobreexplotación obrera: formas y contenido

Sebastián Guevara¹

Resumen: La intención del trabajo es analizar el papel de la reestructuración productiva del sector automotriz del Mercosur, desde los primeros años de la década de 1990 especialmente en el ciclo de crecimiento que se abrió a partir de los primeros años de la década del 2000. Se considera: la caracterización de los procesos nacionales de Argentina y Brasil (neoliberalismo), el proceso de transformación en la regulación del mercado laboral (principalmente su flexibilización) que acompañó la reestructuración; así como, también, las acciones desarrolladas desde las organizaciones sindicales frente a estas transformaciones. Se llega a la conclusión de que el proceso de trabajo se ha intensificado significativamente junto con el abaratamiento de los costos laborales, produciendo de este modo una masa de plusvalía extraordinaria. **Palabras claves:** integración automotriz; acumulación de capital; lucha sindical.

Abstract: This work aims to analyze the role played by the process of productive restructuring in the Mercosur automotive sector, produced since the early years of the 1990s, in its development, especially in the growth cycle opened from early 2000s. In this paper we consider: the time of national processes Argentina and Brazil where it was held (neoliberalism), the transformation process in the regulation of the labor market (mainly its flexibility) that accompanied the restructuring, as well as, also, the actions developed from the unions against this

¹Centro de Estudios e Investigaciones Laborales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CEIL-CONICET). Universidad de Buenos Aires (UBA). Centro para la Investigación como Crítica Práctica (CICP). Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires. E-mail: sebastianlguevara@gmail.com.

set of transformations. Thus we reach the conclusion that the work process has intensified significantly along with cheaper labor costs, there by producing a mass of extraordinary gain.

Keywords: automotive industry; capital accumulation; labor resistance.

La acumulación de capital en Argentina y Brasil: su integración en el Mercosur

Argentina y Brasil presentan como característica específica que en ellos los capitales individuales tienen la posibilidad de valorizarse a una tasa de ganancia similar a la media (MARX, 1995), aunque sin la necesidad de desplegar las condiciones normales de producción (IÑIGO CARRERA, 1999, 2007; GRINBERG, 2008).

Los capitales producen la mayoría de las mercancías industriales para el mercado interno, por lo que el tamaño que alcanza la producción de mercancías es necesariamente menor a la escala normal que rige en la producción mundial; siendo, también, menor la capacidad productiva del trabajo que ponen en acción. Muchos de los capitales que producen de este modo producen a su vez desde sus países de origen o desde filiales, para mercados de un tamaño que no implica ninguna limitación en la escala de producción. Cuando operan en Argentina y Brasil, empleando la menor capacidad productiva del trabajo, logran de todos modos acumularse a una tasa similar a la que lo hacen cuando operan en las condiciones normales o medias de producción.

Esta contradicción se resuelve al considerar la existencia de un flujo positivo permanente de riqueza social extraordinaria de la cual el capital se apropia en su ciclo de valorización. Esta riqueza social extraordinaria se constituye en la fuente de una ganancia extraordinaria que compensa los mayores costos que le significa a estos capitales operar en la escala restringida de los mercados internos. Aquí hablamos de riqueza social extraordinaria porque excede a la plusvalía extraída

ordinariamente, a través de cada ciclo de producción, a la clase obrera en estos países.

A lo largo del desarrollo histórico de Argentina y Brasil, dicha riqueza social extraordinaria ha estado compuesta por la renta del suelo, el endeudamiento internacional y la compra sistemática de la fuerza de trabajo por debajo de su valor.

La apropiación de riqueza social extraordinaria que opera de base para la acumulación de capital, constituye también un límite específico a su desarrollo. Por un lado, depende de la masa de riqueza apropiable para la compensación de la menor tasa de ganancia. Pero, a su vez, esta necesidad de compensación varía de acuerdo a la brecha existente entre la productividad del trabajo que ponen en funcionamiento en la región y la que determina los costos medios de producción (que determinan la tasa media de ganancia).

La reestructuración de la economía mundial de los últimos 40 años presionó fuertemente sobre este límite específico. Tanto a través del crecimiento de la necesidad de riqueza social extraordinaria para compensar a los capitales que operan a su interior (consecuencia del salto en la productividad del trabajo internacional) como mediante la baja en la velocidad de crecimiento de algunas de las fuentes de esa riqueza social (GUEVARA, 2011).

Frente a esto la reproducción de la acumulación de capital en la región se abrió paso bajo la forma política del neoliberalismo. El proceso de apertura comercial unilateral de la década de 1990 permitió reducir costos de producción a través de la importación abaratada. La sobrevaluación cambiaria operó como instrumento de la compensación, abaratando las importaciones con divisas baratas y multiplicando ganancias al remitirlas a sus casas matrices. Adicionalmente la apertura comercial llevó a la quiebra masiva a pequeños capitales nacionales y aumentó así la masa de fuerza trabajo sobrante.

La integración en el Mercosur también dio forma a la reproducción sobre las mismas bases. Al aumentar la escala de producción, redujo parcialmente la brecha de productividad y disminuyó el requerimiento

de riqueza social extraordinaria para compensar la tasa de ganancia. La integración en el Mercosur no abarca la totalidad de la producción que se realiza al interior de sus miembros; por el contrario, se trata de una ampliación fragmentada de los mercados internos en un mercado regional parcial. La compleja red de excepciones que se fue conformando en su desarrollo histórico es la que les permite a los fragmentos de capitales medios combinar la ampliación de escala con restricciones nacionales que garantizan la apropiación de dicha riqueza dentro de cada ámbito nacional (GUEVARA, 2007).

El automotriz es uno de los sectores donde la integración productiva regional alcanzó sus niveles más profundos. Las empresas desarrollaron una política regional, desplegando una división interna del trabajo entre las plantas ubicadas en los dos países. Es decir: los capitales automotrices entienden al Mercosur como un único ámbito en el cual desenvolverse para su valorización.

Reestructuración en el sector automotriz del Mercosur

Históricamente la producción automotriz de Argentina y Brasil se caracterizó por tener una escala restringida y un crónico atraso tecnológico, respecto de las condiciones normales de producción (ARBIX-ZILBOVICIUS, 1997; SOURROUILLE, 1980).

Sin embargo, los cambios producidos a nivel mundial, la llamada reestructuración productiva, determinaron la imposibilidad concreta de seguir operando en las mismas condiciones en la región. Esta reestructuración productiva implicó: innovaciones técnicas (en equipos y materiales); cambio en la “trama productiva” (alianzas y fusiones, externalización y tercerización); y nuevos métodos de organización productiva (*just in time*, *Kanban*, trabajo en equipos y células, polivalencia) (KREIN, 2007; DELFINI, 2009).

Como resultado de estos cambios la industria automotriz mundial experimentó un crecimiento acelerado de la productividad del trabajo. Así, se agravó la diferencia entre las condiciones normales de

producción (mundiales) y las condiciones de producción desplegadas en Argentina y Brasil. Haciéndose necesaria una reestructuración productiva en la región. Esta reestructuración es presentada como la respuesta desarrollada por las empresas para adecuarse a las nuevas condiciones normales de producción. Y cuyos resultados fueron bastante limitados y alejados del proceso de reestructuración global (NOVICK et. al, 2002; MANZANO, 2004; GOMES, 2006; BID-INTAL, 1999; IE-UNICAMP, 2002; LÓPEZ, 2007; NABUCO et. al., 2002).

La primera etapa de la reestructuración regional (de mediados de los '80 a 1994) se caracterizó por la racionalización de la capacidad instalada existente: una reorganización de los procesos para hacer más eficiente la producción de los productos ya "maduros". La segunda etapa se inició cuando el proceso de integración regional comenzó a definir sus formas de funcionamiento²; las inversiones se orientaron a renovar los equipos, apuntando a modernizar tanto la producción como los productos y achicar la brecha en el lanzamiento de nuevos modelos³. La organización y gestión de los procesos de producción y trabajo fueron las dimensiones donde la reestructuración productiva experimentó las mayores transformaciones, nuevos métodos y sistemas como el justo a tiempo y *Kanban*, equipos de trabajo polivalentes y autónomos, mayor involucramiento de los trabajadores, resultaron en un cambio estructural en las relaciones laborales del sector.

Las empresas que ya producían en el Mercosur fueron las primeras en reestructurarse, comenzaron a dividir y complementar la producción en cada país para obtener aumentos en la escala de producción. Luego aquellas que tenían presencia en uno solo de los países comenzaron a abrir plantas en el otro. En el caso de Brasil la segunda etapa del proceso de reestructuración se complementó

² A partir de la firma del Tratado de Ouro Preto (1994), en cuyo marco se firmó la Decisión del CMC 29/94 donde se establecieron las normas para el sector automotriz del Mercosur.

³ A pesar del contexto favorable para la importación abaratada, la introducción de "tecnología de avanzada" resultó bastante limitada. (GOMES, 2006).

con la descentralización productiva: desplazamiento relativo de la producción automotriz fuera de la región tradicional del ABC paulista.

A pesar del proceso de reestructuración productiva (y dado su carácter limitado y parcial) la producción automotriz en el Mercosur continuó realizándose en escala reducida⁴ y, por tanto, con mayores costos de producción. Esta pequeña escala corresponde a una producción que se destina a un mercado interno regional fuertemente protegido, lo que viabiliza la circulación interna de los vehículos a precios más altos que los vigentes en el mercado mundial. A su vez, esto expresa la baja productividad del trabajo aplicado en la producción (con una ausencia casi absoluta de tareas que requieren trabajo complejo) que se refleja en la escasa competitividad internacional y en la nula participación en las exportaciones mundiales (GUEVARA, 2007).

En síntesis, las transformaciones en la producción no significaron un cambio estructural en el sector automotriz del Mercosur sino que se limitaron a reducir la presión que la brecha productiva ejerce sobre los capitales involucrados. Y de este modo garantizar la continuidad de la reproducción de sus condiciones de valorización (es decir a condición de apropiar riqueza social extraordinaria para compensar sus menores tasas de ganancia concreta).

Reestructuración y transformación en las relaciones laborales

El proceso de reestructuración determinó el desarrollo de una nueva forma de gestión de la fuerza de trabajo, a fin de ajustar el proceso de su explotación a las nuevas condiciones establecidas. Esta nueva forma tendió, a desarmar todo el anclaje de protección social desarrollado desde la segunda posguerra, apuntando a establecer una relación más flexible y directa entre trabajador y capital (KREIN,

⁴ La producción regional de vehículos creció el 300% desde 1990, sin embargo este crecimiento se relativizó por la multiplicación del número de empresas que lo protagonizaron. Entre 1994 y 2001 se abrieron 17 nuevas fábricas de producción automotriz en ambos países.

2007, p. 11). Es decir que el cambio en las relaciones laborales tomó la forma de una flexibilización general, realizada mediante cambios en la legislación laboral e implementada vía la negociación colectiva (ANTUNES, 1999).

La transformación en las relaciones laborales en la industria automotriz de la región se implementó a través de la negociación colectiva y se centró en torno de las formas de compra y uso de la fuerza de trabajo. Resultando en una mayor flexibilidad para el ingreso y egreso de trabajadores, con en una tendencia a la reducción de los costos salariales de esta entrada y salida. En este sentido se modificaron los sistemas de remuneración, incorporando componentes variables del salario para incentivar, así, la intensificación del trabajo al vincular el salario variable a metas de producción.

La fijación de un sistema de compensación de horas de trabajo por obrero, flexibilizó la disponibilidad del capital para ajustar el tiempo de trabajo a sus necesidades, reduciendo con ello los costos laborales. Al interior de la jornada se ampliaron, también, las posibilidades del capital de disponer del tiempo de producción: fragmentación y reasignación de vacaciones, feriados y francos; extensión del sistema de turnos rotativos, etc. Es decir que el capital puede cambiar la duración y distribución del tiempo en el cual la fuerza de trabajo que compró se pone en acción de acuerdo a las necesidades de la producción.

Formas implementadas

Para desarrollar el salario variable, además de los indicadores “clásicos” (volumen de producción) se incluyeron otros más “flexibles” (calidad, presentismo, satisfacción del cliente, índice de defectos e implicación). La distribución de estos componentes variables profundizó la segmentación del colectivo de trabajo mediante la diferenciación de retribuciones entre los distintos sectores, grupos de trabajo o entre las distintas categorías. En Brasil el crecimiento de la parte variable del salario respecto del total, se implementó a través

de la negociación de los programas PLR (participación en los lucros o resultados)⁵.

Las nuevas fábricas (abiertas desde la constitución del Mercosur) iniciaron sus actividades regidas por las condiciones flexibles de compra y uso de la fuerza de trabajo. Esto produjo la situación de trabajadores de una misma empresa que, contratados en fábricas distintas, vendiesen su fuerza de trabajo en condiciones considerablemente distintas, en cuanto al precio y las formas de su consumo.

Las viejas plantas fueron cerrando esta diferencia transformando su sistema de relaciones laborales. La planta de FIAT en Minas Gerais (de 1976), entre 1997 y 2000 incorporó el banco de horas, tercerizó los servicios de logística, limpieza técnica, tapicería, transporte interno, mantenimiento técnico y eléctrico, higiene, restaurante y atención médica; externalizó la producción de sistemas de suspensión, el estampado y la preparación de los neumáticos, así como algunos sectores administrativos. Pasando así de los 24.500 trabajadores que FIAT contrataba directamente en 1997 a que quedaran poco más de 10.000 en el 2000 (SMBISJC, 2006). La tradicional fábrica de Renault en la provincia de Córdoba tercerizó, en 1995, las actividades de mantenimiento industrial, así como las tareas de entrega y abastecimiento de materiales⁶. El caso de las fábricas de Volkswagen resulta sumamente interesante. En Brasil su planta más importante y antigua – la de San Bernardo del Campo en el ABC paulista – fue uno de los centros principales de la batalla por la reorganización de la producción en el viejo corazón industrial paulista⁷. En Argentina la planta de la provincia de Buenos Aires se instaló en 1995, pero

⁵ Que no es un derecho adquirido, no aporta a las contribuciones de la seguridad social, ni se incluye en el cálculo del décimo tercer salario anual

⁶ Los trabajadores de Renault resistieron, con distinto éxito estos procesos de tercerización, cf. Guevara (2010).

⁷ Para un análisis detenido de este caso puede consultarse la tesis de Praun (2005).

como fue el resultado de la disolución de Autolatina⁸ los trabajadores de VW quedaron encuadrados en las viejas relaciones laborales. En ambos países, VW hizo un uso extendido de la contratación temporal de trabajadores. Y cuando la recesión se hizo presente (1998-2003) experimentó formas de organizar la jornada de trabajo sobre la base de la aplicación del banco de horas, las suspensiones de personal y la reducción de la jornada laboral con reducción de salarios.

La aplicación de las condiciones flexibles de compra y uso de la fuerza de trabajo redundaron en una reducción del precio que los capitales pagan por ella. Esta reducción se realizó mediante los contratos precarios y a través de la baja directa de los salarios de los trabajadores estables.

Adicionalmente el precio pagado por la fuerza de trabajo se redujo más al ponerla en acción, es decir al momento de su consumo. Al flexibilizar el uso de la fuerza de trabajo el capital logró una creciente intensificación del trabajo. De modo tal que los trabajadores se vieron obligados a entregar una masa mayor de su mercancía, y ni siquiera por el mismo precio que antes sino, incluso, por uno menor.

Desventajosas relaciones de fuerza: creciente desempleo y caída de salarios.

El proceso de flexibilización laboral expresó de un modo singular el cambio general en la relación de fuerzas entre las clases, que se hizo visible en la tasa de desempleo y en el salario real.

El paso creciente a la condición de sobrante de la población obrera se puso de manifiesto, al menos parcialmente, a través del comportamiento de la tasa de desempleo. Así el capital encontró menor capacidad de resistencia obrera a la hora de intensificar el consumo de su fuerza de trabajo y de pelear su precio de compra.

⁸ Asociación entre VW y Ford de Argentina y Brasil desde mediados de la década de 1980.

Gráfico 1



Fuente: Brasil: IPEADATA Tasa de desempleo de la Región Metropolitana de San Pablo.
 Argentina: INDEC Tasa de desempleo en base a Encuesta Permanente de Hogares.

El desempleo en Argentina consolidó su piso del 10% desde 1993 y superó el 20% en los momentos más agudos de la crisis, mientras en Brasil arrancó con un piso del 15% y superó el 20% a principios de la década del 2000. A este indicador relativo de la condición de sobrante para las necesidades del capital de la población obrera, se le debe agregar el subempleo y la proporción de trabajadores no registrados. En Argentina el porcentaje de trabajo no registrado pasó del 27% al 38% en la década de 1990 y alcanzó el 50% en 2002, luego – con una economía en crecimiento – descendió hasta ubicarse en torno al 40% (MTEySS, 2007). En Brasil en la década de 1990 los trabajadores que consiguieron un empleo registrado disminuyeron en un 25%. Con el nuevo siglo comenzó un lento proceso de recuperación del empleo registrado, que apenas en 2007 logró alcanzar el nivel del año 1990 (IPEADATA).

El indicador que más claramente reflejó este proceso de estancamiento de la población obrera en su condición de sobrante fue el comportamiento del salario real. El gráfico que sigue señala las crecientes dificultades que encontró esta población obrera, durante más de veinticinco años para reproducirse en las condiciones en las que lo venía haciendo. La caída sostenida y sistemática de los salarios reales industriales en ambos países implicó que los vendedores de fuerza de trabajo se encontraron año tras año con un poder adquisitivo cada vez más bajo y, por lo tanto, con una capacidad de consumo, necesario para reproducir el desgaste cotidiano de su fuerza de trabajo, cada vez menor.

Esta caída implicó, que el capital estuvo comprando la fuerza de trabajo por debajo del precio necesario para la reposición normal de su valor. Esta compra abaratada le representó, al vender las mercancías producidas con esa fuerza de trabajo, la apropiación de una parte extra de plusvalía, compuesta por la porción del valor de la fuerza de trabajo que no le pagó al obrero. O sea que, no se trata sólo de la plusvalía que se apropia el capital normalmente (la porción del valor producido por el obrero en exceso del valor de su propia fuerza de trabajo), sino de una plusvalía extraordinaria que corresponde al valor de reposición de la fuerza de trabajo del obrero que se agrega a esa porción normal.

Gráfico 2: Salario real industrial Argentina y Brasil 1985-2008 (1985=100)



Fuente: Brasil: IPEADATA Salario real industrial promedio de San Pablo, 1985=100. Argentina: Iñigo Carrera (2007: 206-207) hasta el año 2004, de 2004 a 2008 elaboración propia sobre el promedio de aumentos nominales de los salarios industriales y el IPC (INDEC y Departamento de estadísticas de San Luis).

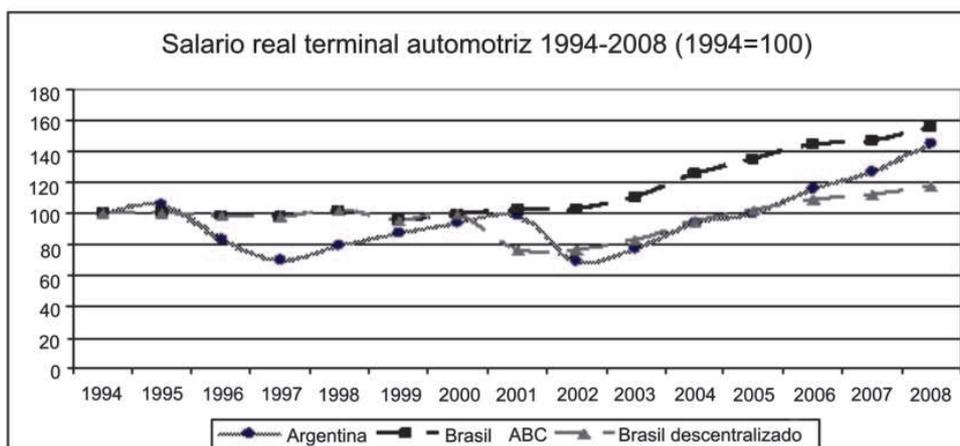
Efectos de la flexibilización en la industria automotriz: caída salarial e intensificación

La generalización de contratos precarios de empleo le permitió al capital comprar la fuerza de trabajo sin incluir (de modo absoluto o parcial) en su precio los aportes, contribuciones, obligaciones indemnizatorias, vacacionales, etc. Además la diferenciación salarial en las condiciones de ingreso profundizó la caída del salario por debajo de su valor. La externalización de actividades mediante la contratación de una empresa jurídicamente independiente le permitió al capital pagar por una fuerza de trabajo que continuó realizando las mismas tareas que antes entre un 30 y 50% menos que cuando la compraba directamente (SMBISJC, 2006, DELFINI, 2009). Sin embargo, como estos salarios no los pagan directamente las empresas terminales, esta reducción de sus costos salariales no aparece reflejada en el movimiento

de los salarios. Es decir que en el movimiento de éstos no está incluida la caída de salarios que representó el proceso de tercerización.

En Brasil se agregó la baja realizada a través de la descentralización productiva. En las fábricas que se instalaron fuera del ABC paulista, se impusieron salarios equivalentes entre el 30% y el 50% del pagado en el ABC. Al analizar el comportamiento de los salarios debe tenerse presente no sólo el de los que trabajan en el ABC sino el promedio del conjunto. Lo que expresa plenamente la caída de los salarios pagados por los capitales del sector.

Gráfico 3: Salario real terminal automotriz 1994-2008 (1994=100)



Fuente: elaboración propia en base a: salarios nominales de anuarios ADEFA, IPC del INDEC y del departamento de estadísticas de San Luis, ABC Índice de salarios automotrices del ABC en BID-INTAL 1994-1998 (1999, desde 1998 en base al promedio de los aumentos nominales anuales (Tribuna Metalúrgica, varios números) y INPC de IBGE. Brasil descentralizado: igual que ABC hasta 2000, desde 2001 promediado al 50% de salarios regionales.

El gráfico refleja como los salarios reales de los trabajadores del ABC se mantuvieron estancados durante la década de 1990 en un nivel que, de acuerdo al índice de salarios automotrices del BID-INTAL (1999, p. 182-183), equivalía al 65% del de 1988. Los salarios en San

Pablo comenzaron a subir recién cuando su participación en el total de trabajadores automotrices se redujo a la mitad. Es decir que subió cuando entraron en producción las nuevas fábricas geográficamente descentralizadas que pasaron a explicar la otra mitad de la producción, pagando salarios más bajos. Esto queda reflejado al analizar los salarios que surgen de promediar los salarios del ABC con los de las nuevas regiones. El salario real se mantuvo estancado durante los 90, cayó en promedio un 20% en los primeros años del nuevo siglo y recién recuperó el nivel de 1994 en 2005. De modo que el ciclo de crecimiento “exitoso” que protagonizó la industria automotriz en Brasil se sostuvo sobre la base de salarios un 30% más bajos que los de 20 años antes.

En Argentina se observa un comportamiento similar de los salarios reales. Si bien en los últimos años analizados (2005-2008) se produjo una recuperación del salario que le permitió superar el salario de 1994, durante gran parte del período anterior el salario se ubicó en promedio un 20% por debajo de ese nivel. Es decir que tanto el ciclo de crecimiento de la producción de automóviles de la década de 1990 como el ciclo actual arrancaron – y así se mantuvo por varios años – apoyados en salarios que estaban deprimidos.

Por su parte, la implementación de la flexibilidad en el consumo de la fuerza de trabajo, obligó al trabajador a condensar una masa mayor de trabajo en un tiempo dado, a fuerza de tupir más densamente los poros de este tiempo de trabajo (MARX, 1994). Es decir lo obligó a realizar un mayor desgaste de su fuerza de trabajo durante la jornada laboral. Al aumentar la masa de mercancía que el obrero le entrega al capital, si el precio de ésta no sube en la misma proporción en que aumenta la intensidad, el resultado será forzosamente que la fuerza de trabajo se estará vendiendo a un precio que se ubica por debajo de su valor. Esto significa para el trabajador, el desgaste acelerado de su propio cuerpo, sin la posibilidad de reponerlo. Mientras que para el capital significa la producción de una plusvalía extraordinaria originada en el valor de la fuerza de trabajo que se apropió sobre la base de que el trabajador no reproduce normalmente su mercancía.

La flexibilización de la jornada de trabajo actuó en el mismo sentido, al permitirle al capital prolongar la jornada de trabajo sin aumentar proporcionalmente el precio que paga por la fuerza de trabajo, obliga al obrero a aumentar la masa de mercancía entregada por día sin que eso repercuta sobre su precio, ya que será compensada con jornadas más cortas en el futuro.

El movimiento del empleo, reflejó parcialmente el proceso de intensificación en el consumo de la fuerza de trabajo.

Gráfico 4: Empleo en el sector terminal automotriz Argentina y Brasil (1985=100)



Fuente: elaboración propia en base a anuarios ADEFA (2009) y ANFAVEA (2009).

Durante el proceso de reestructuración el empleo bajó (más linealmente en Brasil y con oscilaciones en Argentina). Es claro que esta caída del empleo debe ser relativizada a la luz de fenómenos que son distintos de la inmediata intensificación del trabajo: la tercerización y aumento de la productividad por las innovaciones tecnológicas. Sin embargo, la mayoría de las innovaciones tecnológicas se orientaron a aumentar la intensidad del trabajo. A esto debe agregarse que esta caída del empleo coincidió con la apertura de las nuevas fábricas. De modo que se produjeron mayor cantidad de unidades, en mayor cantidad

de plantas industriales, sin embargo, el número de trabajadores que participó en este proceso contratado de manera directa por las empresas terminales fue cada vez menor.

Contenido de la flexibilización y la reestructuración: sobreexplotación y reproducción de la valorización automotriz

A través de los cambios en las relaciones laborales y la implementación del proceso de flexibilización, los capitales automotrices lograron bajar doblemente sus costos laborales. En primer lugar obligaron a los obreros a entregar una masa mayor de su mercancía y, luego, pagaron por ella un precio que descendió profundamente por debajo de su valor.

De modo que estas transformaciones se constituyeron en la forma concreta mediante la cual los fragmentos de capitales medios que operan en el sector, extrajeron y se apropiaron de una masa de plusvalía extraordinaria, es decir que se constituyeron en la forma de la sobreexplotación de los obreros. Sobreexplotación que es tal porque a los trabajadores, además de la plusvalía normal, se les extrae una porción adicional al pagar su fuerza de trabajo por debajo de su valor⁹.

Esta sobreexplotación no puede ser entendida como un “sacrificio” necesario para que la región se inserte competitivamente

⁹ Cabe insistir aquí en que esta plusvalía extraordinaria, que el capital extrae a los obreros al sobre explotarlos, actúa como una de las fuentes de riqueza social extraordinaria que alimenta la valorización de los capitales medios que se fragmentan para producir en el mercado interno regional (junto con la renta del suelo y – en ocasiones – el endeudamiento externo), compensando con ella las consecuencias de operar alejados de las condiciones medias de producción. Si bien se realiza bajo las mismas formas concretas, esta sobreexplotación obrera y la producción de plusvalía extraordinaria que conlleva no responden a la necesidad de incrementar la producción interna de valor para reemplazar la transferencia de valor, que implicaría la existencia de un intercambio desigual entre países denominados centrales y periféricos, tal y como sostiene Marini (2007, p. 113). Sino que por el contrario actúa como una de las bases particulares sobre la que se reproduce la especificidad que desarrolló la acumulación de capital en la región sur de América Latina (GUEVARA, 2011).

en la nueva división internacional del trabajo. Ya que, a pesar del enorme “sacrificio” que los obreros han realizado, ni Argentina ni Brasil se transformaron en productores automotrices competitivos a nivel mundial.

De modo que el papel desempeñado por el proceso de reestructuración productiva en el Mercosur fue modernizar relativamente la producción, proceso sin el cual, hubiera resultado imposible el sostenimiento de la industria terminal en la región. El nivel de atraso tecnológico era tan marcado que, sin esta modernización relativa, el sostenimiento de la producción hubiera resultado más costoso que los beneficios extraordinarios que se pudiesen obtener. La reestructuración productiva se constituyó, así, en una condición necesaria para seguir apropiando los beneficios extraordinarios.

Puesto sintéticamente, el proceso de integración regional del Mercosur, la reestructuración productiva y la flexibilización laboral se constituyeron en formas concretas mediante las cuales los capitales medios fragmentados que se valorizan a través de la producción de vehículos automotores en Argentina y en Brasil reproducen la posibilidad de acumularse en condiciones similares a las normales (en cuanto a la ganancia total que apropian) pero sin la necesidad de desplegar la productividad del trabajo necesario para competir en las condiciones normales de producción que imperan en el mercado mundial. Y esto quiere decir que estos capitales se reproducen sin desplegar aquella productividad del trabajo que determina los precios de producción que rigen la formación de la tasa media de ganancia, y por tanto, sin impulsar, de manera permanente, el desarrollo de las fuerzas productivas de la sociedad.

Bibliografía

- AFEFA, Asociación de Fábricas de Automotores de la República Argentina. *Anuario Estadístico*, Buenos Aires, ADEFA, 2009.
- ANFAVEA, Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores. *Anuario Estadístico*, San Pablo, ANFAVEA, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. ¿Adiós al trabajo? *Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*. Buenos Aires: Antídoto, 1999.
- ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (org.) *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. San Pablo: Scritta, 1997.
- BID-INTAL, Banco Interamericano de Desarrollo – Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, “Impacto del Mercosur en la dinámica del sector automotor”. In: *Impacto sectorial de la integración en el Mercosur*. Buenos Aires: BID-INTAL, 1999.
- DELFINI, Marcelo. *Relaciones laborales y formas de control obrero en el sector automotriz. Prácticas y estrategias empresarias para la reproducción de la dominación en los espacios de trabajo: entre la coerción y la hegemonía*. Buenos Aires, 2009. Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- GOMES, Carlos. *Produção flexível e degradação da força de trabalho no Brasil*, Campinas 2006, Tesis de Maestría, Universidade Estadual de Campinas.
- GRINBERG, Nicolas. “From the ‘Miracle’ to the ‘Lost Decade’: intersectoral transfers and external credit in the Brazilian economy”. *Revista de Economía Política*, v. 8, n. 2, Abril-Junio, San Pablo, 2008.
- GUEVARA, Sebastián, “El Mercosur como reproducción de la forma específica de la acumulación de capital en el Cono Sur: una primera aproximación desde el sector automotriz.”. In: Fernandez, A. (editor). *Estados y sindicatos en perspectiva latinoamericana*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.
- _____. “La acción gremial de los trabajadores automotrices en Argentina, desde la posdevaluación hasta la crisis actual”. *Revista*

Perfiles Latinoamericanos, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, n. 36, julio-diciembre, México, 2010.

_____. “Los cambios de la acumulación de capital a nivel mundial y los procesos regionales de integración: un análisis de los distintos enfoques teóricos”. *Revista Política Hoje*, v. 20, n. 1, Universidade Federal de Pernambuco, 2011.

IE-UNICAMP Instituto de Economía da Universidade Estadual de Campinas, “Estudo da Competitividade de cadeias integradas no Brasil. Impactos das zonas de livre comércio Cadeia: Automobilística”, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

IÑIGO CARRERA, Juan. *La acumulación de capital en la Argentina*. Buenos Aires: CICP, Centro para la Investigación como Crítica Práctica, 1999.

_____. *La Formación Económica de la Sociedad Argentina. Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2007. v. I

KREIN, José. *Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005*, Campinas, 2007. Tesis doctoral, Instituto de Economía, Economía Social e do Trabalho, Universidade Estadual de Campinas.

LOPEZ, Andres. Coord. *Complementación productiva en la industria automotriz en el Mercosur*. Montevideo: Red de Investigaciones Económicas del Mercosur, 2007.

MANZANO, Sofia. *Diagnóstico das condições de trabalho nas montadoras de veículos do ABC e no Paraná: um estudo sobre a modulação da jornada de trabalho e da PLR*, Campinas 2004, Tesis de Maestría, Instituto de Economía, Economía Social e do Trabalho, Universidade Estadual de Campinas.

MARINI, Ruy. *América Latina Dependencia y Globalización*. Buenos Aires: CLACSO, Prometo Libros, 2007.

MARX, Karl. *El Capital. Crítica de la economía política*. Tomo III. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.

- _____. *El Capital. Crítica de la economía política*. Tomo I. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.
- MTEySS, Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social. *Boletín de estadísticas laborales*, Buenos Aires, 2007.
- NABUCO, Maria; DE ALMEIDA NEVES; MOREIRA DE CARVALHO NETO (Orgs.) *A indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2002.
- NOVICK, Marta; YOGUEL, Gabriel; CATALANO; ALBORNOZ “Nuevas configuraciones en el sector automotor argentino. La tensión entre estrategias productivas y comerciales.” In: *Cuadernos del CENDES*, n. 49, Caracas, 2002.
- PRAUN, Luci. *A teia do capital: reestruturação produtiva e “gestão da vida” na Volkswagen do Brasil: Planta Anchieta*, Campinas 2005, Tesis de Maestría, Universidade Estadual de Campinas.
- SMBISJC, Sindicato dos Metalúrgicos de Betim, Igarapé, São Joaquim de Bicas. *Revista “30 anos”*, Minas Gerais: CUT, 2006.
- SOURROUILLE, Juan. *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: ILET, Nueva imagen, 1980.