

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

Estimaciones sobre la movilización y conflictividad laborales en el sector automotriz. Argentina, 1980- 200.

Agustín Santella.

Cita:

Agustín Santella (2009). *Estimaciones sobre la movilización y conflictividad laborales en el sector automotriz. Argentina, 1980- 200. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/1319>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Estimaciones sobre la movilización y conflictividad laborales en el sector automotriz Argentina, 1980- 2005

Agustín Santella
IIGG-UBA-CONICET
agustinsantella@gmail.com

En esta ponencia nos proponemos presentar datos nuevos sobre la frecuencia y magnitud de las huelgas y movilizaciones entre los trabajadores del sector automotriz argentino. ¿Cómo se distribuyen en el tiempo, y bajo que periodización, los conflictos laborales en este sector industrial? Presentamos una variación anual de las huelgas y huelguistas, discriminados por el nivel de acción de las mismas (huelgas en empresas o en sectores de actividad) entre 1980 y 2005. Nuestra hipótesis desmiente un estado de movilización automotriz en los primeros años de reformas de mercado menemistas (1989-1991), pero observa que el sindicato automotriz moviliza a los trabajadores en el año 1994.

ESTIMACIONES SOBRE LA MOVILIZACIÓN Y CONFLICTIVIDAD LABORALES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA, 1980- 2005.

En esta ponencia presentaremos datos nuevos sobre la frecuencia y magnitud de las huelgas y movilizaciones entre los trabajadores del sector automotriz argentino. ¿Cómo se distribuyen en las décadas recientes los conflictos laborales en este sector industrial en Argentina? El análisis se circunscribe para el período 1980-2005.

Las estadísticas que ponemos a disposición permiten afirmar una serie de proposiciones. Primero, si bien no ha desaparecido el conflicto en los años 90, éste ha disminuido en frecuencia e intensidad. La ola de conflictivos de los años 2004-2005, se produce a un nivel menor que el de los años 80. Segundo, esta serie contradice la hipótesis de que la reestructuración económica de los años 1989-1991 fue contestada desde el sector automotriz con una movilización producto de una coalición entre empresarios y trabajadores. Más bien, lo que observamos es que la movilización obrera se presentará en los años posteriores a la firma del acuerdo automotriz en 1991, como resultado de tensiones entre sindicatos, gobierno y cámaras empresarias.

Dos estimaciones

Esta ponencia es parte de una investigación más amplia sobre la conflictividad laboral automotriz (ver Santella 2008). Aquí nos interesa establecer la temporalidad en base a la estadística disponible. Fundamentalmente nuestra estimación crítica surge de la construcción de datos sobre la fuente primaria *Tendencias Económicas*, una publicación de carácter empresaria, que registra huelgas y despidos anuales, discriminados por mes, sector económico o empresa. Esta fuente brinda cantidad de huelgas, de huelguistas o de despidos, desde el año 1980, razón por la cual comenzamos aquí nuestra serie (para una evaluación comparada de fuentes de estadísticas de huelgas ver McGuire 1996).

Sobre esta misma publicación tanto McGuire (1996) como Murillo (2005) realizaron una estimación general de la conflictividad laboral en Argentina entre 1984 y 1993, el primero, y una estimación para los mismos años, pero para sectores específicos de actividad (incluyendo el automotriz), la segunda. Es llamativo que a pesar de la disponibilidad de la publicación ningún autor haya ampliado la comparación a 1980. Nuestro relevamiento de la fuente *Tendencias Económicas* nos llevó a un conteo significativamente distinto del de Murillo.

Veamos la frecuencia que se establece a partir de McGuire, según el tipo de huelgas. Entre 1984 y 1993 SMATA convocó a 6 huelgas del sector (del conjunto del sector, incluyendo Terminales y

concesionarias). Estas huelgas fueron previas a la recesión de 1989, ya que se observaron entre marzo de 1984 y diciembre de 1987. En el mismo lapso, se realizaron otras 3 huelgas en los concesionarios a nivel nacional, y 24 huelgas a nivel de establecimiento.

Entre 1989 y 1993 las Terminales con más paros fueron Renault (6), Sevel (3) y Ford-Autolatina (3). Mientras que Renault y Sevel (FIAT) realizaron paros bajo la recesión de 1989-1990, en el caso de Ford las huelgas se refieren al momento de 1984-1985.

En suma, en el período 1984-1993 se observaron 30 huelgas en el sector, en sus distintas escalas. La mayoría (24) fueron al nivel fabril (las huelgas en concesionarios generalmente se realizaban en el conjunto de esta actividad). La base de huelgas de McGuire difiere significativamente de las 123 huelgas registradas por Murillo para el mismo lapso 1984-1993 (Murillo 2005, Gráfico 6. 4, p. 208)

Esta diferencia tan contrastante en los datos requiere una explicación. Sobre todo teniendo en cuenta que la estimación de Murillo y la de McGuire provienen de la misma fuente (los anuarios de *Tendencias Económicas* producidos por la consultora Consejo Técnico de Inversiones). Creemos que la única manera de llegar al conteo de Murillo es sumando como huelgas dos tipos de datos muy distintos que se leen en los cuadros de *Tendencias Económicas*. Estos Anuarios, como hemos mencionado, producen una estadística de huelgas continua desde 1980 hasta la fecha. La información de las huelgas es parte de un capítulo del anuario denominado “Conflictos Laborales”, en el cual se registran tanto huelgas, como despidos y suspensiones (ver cuadro 2, en donde elaboramos, a partir del anuario, una estadística de huelgas, despidos y suspensiones en los casos pertenecientes al sector automotriz).

Implícitamente los autores del anuario conceptualizan como Conflicto Laboral a las huelgas, junto con los despidos y suspensiones. El anuario no da ninguna definición explícita de Conflicto Laboral que justifique la reunión de estos dos hechos, pero se puede entender en un sentido amplio de “conflicto”, que agrupa actos manifiestos (huelgas) con conflictos latentes (despidos y suspensiones). (Debe tenerse en cuenta que este Anuario es producido por una Consultora, que se dirige principalmente a empresarios, según la caracterización de McGuire). *Murillo habría sumado la cantidad de huelgas, con la cantidad de despidos y la cantidad de suspensiones, sin percibir la diferencia.* Si nuestra lectura es correcta, se trata de un error de conteo que surge de una lectura superficial de la fuente. Nuestro propio conteo arroja una cifra de 35 huelgas en el sector automotriz entre 1984 y 1993, muy cercana a los 30 casos que da cuenta McGuire. Ambos conteos son muy lejanos de los 123 casos que muestra la gráfica de Murillo con base a la misma fuente. Nuestro propio conteo de huelgas, junto con despidos y suspensiones arroja una cifra de 145 casos, esta vez más cercano a los 123 de Murillo (que menciona como huelgas). El conteo final depende de los casos que sean clasificados dentro del sector automotriz (ya que la fuente no discrimina por ramas, aunque a veces indique entre paréntesis la rama del establecimiento, muchas veces erróneamente). La

fueron de los cuadros de Tendencias Económicas desagrega cada evento (paro, despido o suspensión) por cada empresa en que sucede, cuando sucede al nivel de establecimiento (de hecho en la mayoría de los casos, como se puede ver en el cuadro 2). En este sentido, la diferencia de 5 casos entre nuestro conteo y el de McGuire para las huelgas automotrices entre 1984 y 1993 expresaría diferencias en la inclusión de casos (en muchas empresas se necesita información suplementaria para decidir a qué rama de actividad o sector pertenecen). Como ejemplo de ello, en el año 1989 McGuire registra 3 huelgas, pero de la lectura de la fuente se pueden mencionar para ese mismo año huelgas en Transax (en marzo), en Perkins (mayo, aunque no está afiliada a SMATA), en Thompson Ramco (en agosto).

Como modo de apoyo a nuestra hipótesis, si seguimos tomando 1989 como año de ejemplo, nosotros hemos registrado 24 casos en el sector: 6 paros (ya los hemos mencionado), 3 despidos y 15 suspensiones. La comparación con el dato de Murillo respecto del mismo año (21 casos), apoya la idea de que la autora registró todos los tipos de “conflictos laborales” (como lo denomina *Tendencias Económicas*) confundiendo con “paros” sin distinguirlos de despidos y suspensiones. Lo importante tras estas diferencias de conteo es que se modifica abruptamente la visión sobre los momentos de protesta en el sector, en particular respecto de los años 1989, 1990 y 1991, que son considerados por Murillo de movilización.

Un acercamiento al pico de huelguistas en los años 90

Es cierto que en el primer tramo menemista hubo huelgas importantes. Pero los huelguistas del sector que aparecen en el cuadro 2 en 1990 y 1992 corresponden en los dos casos a trabajadores de concesionarias y el Automóvil Club Argentino. Habrá que esperar hasta 1994 en que se produzcan paros y movilizaciones en el conjunto del sector. De hecho, este año puede señalarse como de una alta movilización en el período. Aquí confluyeron reiterados reclamos y quejas que la conducción del SMATA venía realizando en diversos frentes. Por un lado, la negociación salarial y de convenio de concesionarios y ACA (Automóvil Club Argentino), que venía expresándose en las huelgas y protestas desde 1990. Pero junto con esto, la movilización entra en una discusión sobre salarios en las Terminales, al mismo tiempo que presiona para la renovación del acuerdo de protección al sector automotriz. La movilización, por último, debe incorporarse en el contexto de una negociación más amplia, en la cual se discutía el alcance y la forma de las reformas laborales, sociales y provisionales que afectaban a los trabajadores.

Entre 1989 a 1994, SMATA pasó de un acuerdo total con el gobierno a un cuestionamiento sobre aquellas políticas que, según el órgano de prensa del sindicato, afectaron los intereses de los trabajadores y la organización. Uno de los puntos que dejamos para esta parte se refiere al proceso de

movilización que presenta Victoria Murillo en los primeros años de este tramo. Los datos muestran que, si bien la política sindical se apoyó en un acuerdo con los empresarios para crear empleos a partir de la protección del sector, esto no dio lugar a movilizaciones entre 1989 y 1993, y que el hecho de que el gobierno aceptara esta política no fue fruto de estas movilizaciones.

En vez de ello, fue después de alcanzados los acuerdos de protección automotriz cuando comienzan los reclamos de la parte sindical. Por un lado, SMATA denuncia que el acuerdo no se cumple en los decretos que desde el gobierno siguen permitiendo la entrada de vehículos importados. Pero también el sindicato denuncia a las patronales por no abrir la negociación salarial, lo que se ampara en el decreto de negociación por productividad del gobierno, también criticado por la CGT. Hemos presentado los ejes de esta dinámica de conflicto y negociación en el cuadro 3 (todas los cuadros, dada su extensión, se muestran en Anexo), que permiten vincular negociaciones y protestas en cada nivel de análisis con el resto de los niveles. De esta manera, entendemos al fortalecimiento sindical vía negociaciones con el gobierno, a partir de su capacidad renovada de mantener el control en las bases fabriles.

Las inconformidades crecientes anunciadas por la dirección de SMATA constituyen las causas del incremento de la protesta en 1994.

Pero mientras vemos el alza de protestas y movilizaciones en todo el año 1994, al mismo tiempo el sindicato logra concesiones importantes que podrían explicar la disminución de los años venideros. SMATA obtuvo la representación sindical en los nuevos convenios colectivos (desplazando a la UOM), y la participación en el régimen de aportes provisionales, constituyendo una AFJP propia. El sindicato no pudo, sin embargo, destrabar la negociación salarial. Se dio por lo menos un caso en que la negociación del nuevo convenio fue rechazada activamente por trabajadores de una terminal (FIAT). En el caso de la Terminal de referencia, veremos que se generó resistencia a la adaptación del viejo convenio. SMATA en su órgano oficial se pronuncia reiteradamente en oposición a los decretos de reducción de aportes patronales a las obras sociales. Sin embargo, esto no se trasladará en una protesta combativa. En la central obrera las diferencias sobre cómo responder al decreto de obras sociales provocó la escisión entre el sector proclive al gobierno, y los sindicatos que continuaron una oposición frontal, nucleados en el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA: Camioneros, UTA, Cerveceros). SMATA se alinea con la CGT, y no participa de la segunda y tercera huelga general que MTA y CTA (2 de agosto de 1994 y 6 de septiembre de 1995) convocan contra la política económica del gobierno menemista (Senén González y Bosoer 1999, pp. 133-135, y Cuadro 7.4).

Nos hemos detenido en las causas y dinámicas de la movilización nacional de protesta de 1994. Como habíamos visto, fue aquí donde se los trabajadores del conjunto del sector, en especial en las Terminales, se movilizan, antes que en los años de negociación del acuerdo automotriz. Precisamente, se sugiere que es en torno a las relaciones laborales entre los actores (trabajadores y empresarios) del Acuerdo Automotor de donde surge una fuente de conflicto, antes que de la movilización conjunta del sector para presionar al gobierno. Ambos tipos de conflictos pueden coexistir, y de hecho están presentes en diferentes períodos en la estrategia sindical de SMATA. No obstante, los datos son claros respecto el hecho de que esta movilización no se realiza entre 1989 y 1991, sino hacia 1994.

En contraste, los años 1995 a 2004 son de una baja frecuencia huelguística y conflictividad laboral abierta. En 2005 se produce una ola de movilizaciones y huelgas, esta vez localizada en un grupo de fábricas terminales. Sin embargo, la cantidad de huelguistas muestra que la intensidad de las mismas es menor a 1994 y mucho menor a las huelgas de los años 80. En cambio, una diferencia cualitativa significativa reside en el objetivo de las huelgas, ya que por primera vez en 2005, a diferencia todavía de los años 90, se realizan reclamos por aumentos de salarios (ver Santella 2007).

CONCLUSIONES

La bibliografía sobre los conflictos laborales no ha establecido con precisión las etapas de la conflictividad y la movilización laboral en el contexto que se abre desde los años 90 de reestructuración del capital y reformas estructurales de mercado. El registro de las huelgas se complementa con información sobre movilizaciones colectivas sindicales no huelguísticas en este período. Nuestra hipótesis desmiente un estado de movilización automotriz en los primeros años de reformas de mercado menemistas (1989-1991), pero observa que el sindicato automotriz moviliza a los trabajadores en el año 1994.

ANEXO

Cuadro 1. Huelgas en el sector automotriz, 1984-1993.

Año mes	Provincia	Duración en		Huelguistas	Días Hombre perdidos
		Días	Lugar		
84,02	BUEN	6,50	Ford	4500	29250
84,03	DESC	0,50	Mercedes Benz	900	450
84,03	NACI	1,00	SMATA	30000	30000
84,04	DESC	3,00	Alonso Autom.	40	120
84,04	GRAN	1,25	SMATA Avellaneda	150	187,5
84,05	CAPI	1,00	SMATA Cap.Fed.	3000	3000
84,08	GRAN	3,00	Deutz Arg. (tractores)	500	1500
84,09	NACI	0,50	SMATA	130000	65000
84,11	CORD	2,00	Materfer	1200	2400
85,02	NACI	1,00	SMATA	25000	25000
85,03	NACI	2,00	SMATA	25000	50000
85,06	BUEN	4,00	Ford	4800	19200
85,12	CORD	0,50	Renault	1800	900
86,06	DESC	1,00	SEVEL	2800	2800
87,02	NACI	1,00	SMATA	36000	36000
87,08	CORD	0,25	Renault	5000	1250
87,12	NACI	1,00	SMATA	33000	33000
89,02	DESC	1,00	Autolatina	2000	2000
89,04	CORD	0,75	Renault	2000	1500
89,09	GRAN	2,00	F. Arg. Engranajes (FAE)	250	500
90,04	DESC	0,13	SEVEL	1600	200
90,09	NACI	2,00	SMATA concesionarios	17000	34000
90,10	DESC	0,13	Renault	2500	312,5
90,10	DESC	0,25	Renault	2500	625
90,10	CORD	0,13	SEVEL Córdoba	1500	187,5
90,11	DESC	0,25	Renault	2500	625
92,04	NACI	3,00	SMATA concesionarios	17000	51000
92,10	NACI	1,00	ACA	18000	18000
92,11	NACI	2,00	SMATA concesionarios	18000	36000
93,11	NACI	0,13	SMATA concesionarios	2800	350

Fuente: Elaboración propia con la base construida por McGuire a partir de Tendencias Económicas.

Cuadro 2. Huelguistas, despidos y suspensiones en el sector automotriz entre 1980-2005

Año	Huelguistas	Huelgas	Trabajadores despedidos	Despidos	Trabajadores suspendidos	Suspensiones
1980	2370	4	2644	15	10.170	13
1981	113.730	9	4820	40	102.681	66
1982	5574	4	4539	11	30.325	21
1983	15.680	10	100	1	800	1
1984	175.490	12	23	1	10.650	4
1985	31.600	3	515	5	17.490	16
1986	500	1	-	-	5227	4
1987	70.200	3	6	1	4400	3
1988	800	1	120	2	18.060	10
1989	3750	6	457	3	10.620	15
1990	25.320	6	1270	3	21.380	20
1991	-	-	160	3	1796	7
1992	53.000	3	290	3	700	1
1993	-	-	-	-	68	1
1994	84.500	3	38	2	-	-
1995	-	-	366	5	29.970	20
1996	6745	4	350	2	1650	4
1997	2200	3	600	1	14.750	7
1998	120	1	160	1	62.550	30
1999	180	1	650	2	63.631	45
2000	-	-	8913	13	28.241	40
2001	-	-	590	3	18.627	23
2002	7100	1	1781	6	25.488	35
2003	125	1	441	3	6280	7
2004	-	-	-	-	1190	2
2005	14.650	6	-	-	400	1

Fuente: Elaboración propia en base a Anuarios Tendencias Económicas 1980-2005.

Bibliografía

- Etchemendy, Sebastián y Palermo, Vicente, “Conflicto y concertación. Gobierno, congreso y organizaciones de interés en la reforma laboral del primer gobierno de Menem (1989-1995)”, Desarrollo Económico, Vol. 37, No. 148, 1998, pp. 559-590.
- _____ y Collier, Ruth Berins, “Down but not out: union resurgence and segmented corporatism in Argentina”, Politics and Society, Vol. 35, No. 3, 2007, pp. 363-401.
- McGuire, James W., “Strikes in Argentina: data sources and recent trends”, Latin American Research Review, Vol. 31, No. 3, 1996, pp. 127-150.
- Murillo, Victoria, *Sindicalismo, coaliciones partidarias y reformas de mercado en América Latina*, Siglo XXI, Madrid, 2005.
- Rúfalo, Daniela Mirna, “La nueva situación industrial: luces y sombras en una etapa de crisis. La flexibilidad laboral, respuesta y posicionamiento del actor sindical. El caso de SMATA”, Estudios del Trabajo, Num. 20, 2000, pp.
- Santella, Agustín, “Conflictos obreros en el sector automotriz (1994-2006)”, PIMSA 2006, pp. 153-190, Año X, No. 10.
- _____, Tesis de Doctorado, “Trabajadores, sindicato y conflictos en la industria automotriz argentina. Un estudio de caso (1991-2006)”, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales.
- Senén González, Cecilia et al., “Negociación colectiva en el complejo automotor” en *Trabajo, ocupación y empleo: especialización productiva, tramas y negociación colectiva*, Serie Estudios/4, MTEySS, Buenos Aires, 2006.