

Reactivación de los conflictos en el sector automotriz argentino, 2004-2006.

Agustín Santella *

Introducción

Bajo el gobierno de Nestor Kirchner (2003-2007) los conflictos obreros retomaron la escena pública. Los trabajadores pusieron otra vez en entredicho el consenso acerca del fin del trabajo y de los conflictos laborales de los ochenta y noventa¹. No obstante, toda caracterización sobre “revitalización” (Kelly et al 2002) o “recomposición” (Meyer y Gutierrez, 2005) presupone un análisis empírico global de la clase obrera, que trasciende el momento visible e inmediato de la protesta colectiva, ya que “muchas huelgas” no son sinónimo de “mayor fuerza” o poder (Santella, 2008). El objetivo de este trabajo es mostrar el crecimiento de los conflictos laborales en los años recientes en la Argentina a partir de una rama, para brindar elementos para una discusión sobre un proceso de trascendencia internacional, caracterizado por algunos investigadores como “revitalización sindical”.

Dividimos el texto en tres partes. Comienza con la descripción de las protestas de los trabajadores automotrices fundamentalmente en 2005 y 2006. Para ponderar el crecimiento de la conflictividad en estos años, el párrafo siguiente incorpora un análisis de las protestas entre 1994 y 2006 en el mismo sector. Finalizamos con unos comentarios finales sobre líneas de investigación y en particular a partir del análisis de la revitalización sindical en el Reino Unido².

La ola huelguística en el sector automotriz

Siguiendo una tendencia internacional, el empleo en la industria manufacturera – y en particular en las fábricas de automotores – manifiesta una tendencia declinante a largo plazo. A pesar de ello, este sector de la producción mantiene su peso en la formación de capital y en el producto mundial (FITIM 2007). En la economía argentina fue uno de los sectores dinamizadores tanto del período de “convertibilidad monetaria” (1991-2001), como en la reactivación económica actual, posterior a una de las recesiones más profundas de la historia nacional (Varela 2003, Basualdo 2000). Este estudio se dedica a los conflictos en la industria automotriz pero con énfasis en la fábrica Ford, establecida en Pacheco, Provincia de Buenos Aires.

En este apartado nos referiremos a dos momentos de conflictos, desarrollados en 2005 y en 2006 hacia mitad de año. Las huelgas y movilizaciones de 2005, que

* Instituto de Investigaciones “Gino Germani”, Universidad de Buenos Aires, CONICET. Dirección electrónica: agustinsantella@gmail.com.

¹ Para el impacto de este consenso en la historia de los trabajadores en latinoamericana, ver Bergquist 1993.

² Este texto forma parte de un documento de trabajo publicado por el PIMSA (Programa de Investigación del Movimiento de la Sociedad Argentina), ver Santella (2007). Agradezco a los miembros del Programa por brindar el marco de discusión de los borradores previos, y no menos importante, la base de datos de protestas. Esta versión tiene modificaciones menores y agrega enteramente el último punto, donde ubicamos el análisis en el contexto del dossier de *Labour Again* sobre revitalización del movimiento obrero en la Argentina.

cobraron notoriedad con un llamado de atención por una editorial de La Nación, tuvieron antecedentes en una movilización dentro de fábrica en Ford por aumentos salariales y limitación de la jornada laboral. Así puesto, los conflictos de 2005, lanzados por el sindicato, podrían verse como resultado de la presión de las bases frente a la aquiescencia de las direcciones sindicales. Sin embargo, nuestra indagación concluye en que si bien el conflicto de planta de 2004 tuvo esta dinámica (a partir de la movilización liderada por una sección de la fábrica que arrastró a las otras secciones, pero no a otras fábricas) no ocurrió lo mismo en los años 2005 y 2006, donde los planes de movilización surgieron desde la dirección nacional de SMATA sin movilizaciones previas en las fábricas.

A principios de 2004, cuando el incremento de la producción estaba consolidado, comenzó una movilización entre trabajadores de las secciones de Ford, en pos de la actualización del salario, que había mermado significativamente su poder adquisitivo desde la devaluación del peso a comienzos de 2002³.

Un trabajador comenta: “Justo era el momento de la exportación hacia México y Medio Oriente. Se pidió aumento porque desde el 1996 hasta el 2004 no habían dado aumento. Jamás. Se había perdido un 50% de actualización salarial. Lo que se pedía era equipara en relación a la exportación y la devaluación, se pedía un 20%” (entrevista trabajador 1 Terminal).

Hacia mayo de 2004 la empresa Ford anunció nuevos volúmenes producción, aumentando de 280 unidades a 380 unidades por día. Para ello incrementó los ritmos de producción y las horas de trabajo⁴. Este incremento era necesario para cumplir con pedidos de exportación de las camionetas Ranger. La empresa comunicó a la Interna que tenían problemas para cumplir con los mismos. Aquí comenzó una movilización desde los sectores en reclamo de la recomposición salarial. En el sector Montaje – que fabrica las camionetas Ranger - una asamblea rechazó la exigencia de mayores ritmos, sin previa discusión del aumento salarial. Aquí se comenzó a implementar el quite de colaboración de horas extras, que se realizaban los días sábados. Este quite se generalizó en la planta⁵. En este contexto, la empresa reincorporó 80 trabajadores de una lista de retiros voluntarios de 2002⁶.

Entonces comenzó un proceso de discusión entre asambleas de sector, comisión interna y empresa, en el cual se rechazó la propuesta empresaria de un aumento del 10%, respaldada por el sindicato, y se exigía un aumento superior. La presión por sectores culminó con la convocatoria a asamblea general. El 12 de Julio, en dicha asamblea, presidida por Manuel Pardo, del Consejo Directivo Nacional del sindicato, no

³ Ver Tabla anexa de evolución de producción de automotores. Sobre el retroceso de la participación salarial como parte de la crisis, ver Salvia 2007.

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

⁵ “En un horario de descanso, en los quinchos donde comemos asados, los grupos se juntan a la una del medio día. Los muchachos se ponen a charlar y deciden plegarse a lo que venían sosteniendo los compañeros de montaje. Entonces, más allá de unirse en contra de la Comisión Interna, del Cuerpo de Delegados, del SMATA, se decide no hacer más horas extras y no trabajar los sábados. Es decir, un quite de colaboración.”, entrevista a obrero de Ford, “Ford nuevo modelo”, Engranajes. Publicación de la Federación de la Industria y Afines, CTA, Num. 1, septiembre de 2005. Duilio Ferro, “Ford: trabajadores iniciaron plan de acción”, Agencia CTA, 15-7-04.

⁶ Sobre los conflictos por despidos en la recesión, ver Santella 2007.

hubo consenso con la propuesta de aumento del 10%. En vista la falta de consenso el sindicato propuso se resuelva en votación secreta en la misma semana, que se realizó el jueves 12.

El resultado fue favorable a la propuesta del sindicato de aceptar el 10%. De 1559 trabajadores que votaron en la planta de Ford en General Pacheco, el 63% decidió el último 15 de julio aceptar el acuerdo propuesto por el empresa y el sindicato que establece un 10% de aumento sobre el valor de la hora más reajustes de sumas fijas en tickets y viáticos. El grado de acuerdo con la propuesta fue desigual según el sector. En un balance se informa que “a) En Ranger (montaje) se mantuvo la oposición al sindicato y fue la única mesa sobre dieciséis lugares donde triunfó el NO. b) En cinco de las mesas el porcentaje de oposición fue alto y superó el 40%, c) Secciones con altas categorías y amplias posibilidades de incrementar el salario con horas extras (como los mantenimientos de ambas plantas) son quienes se ubican detrás de Ranger en el voto opositor. Por el contrario, lugares donde predominan las bajas categorías y las condiciones desfavorables como es el caso de la planta de estampado, el voto opositor apenas alcanzó el 13,5%”⁷.

El acuerdo se suscribió hasta el 31 de marzo de 2005. Cuando llegó esta fecha, el conflicto trascendió el reclamo por fábrica. En abril las empresas se habían quejado por los pedidos de aumento del sindicato. “Nos piden un ajuste de entre 35% y 50% según categoría”⁸. El 2 de mayo, la discusión entre SMATA y empresas por el aumento, culminó en un plan de lucha en las principales terminales. “En la Terminal de Ford, el paro progresivo resuelto por el SMATA por un básico de \$2.000 que empezó el 2 de mayo con una hora por turno, tuvo características particulares”. A diferencia del resto de las terminales, allí se organizaron para hacer el paro escalonado por sector. El primer día, la empresa perdió el 90% de la producción en la planta de Pintura. En Montaje, en el sector de Focus salieron sólo 6 unidades y 2 en el sector Ranger, cuando la producción en un día normal es de 160 unidades. El día martes, cuando el paro se hizo de dos horas, no salió ninguna unidad ni de plantas ni de sectores.”⁹

En el transcurso de este conflicto en las terminales, el Ministerio de Trabajo llama a las partes para acordar una tregua hasta el 13 de mayo, aceptada por el sindicato. En Ford, el cuerpo de delegado decide, a presión de las asambleas de sector, no acatar la tregua y hacer quite de colaboración los sábados, y continuar con los paros escalonados¹⁰. En mayo, Ford perdió 3.000 unidades, y un 15% de caída de la producción en las terminales. La falta de acuerdo hizo continuar el paro de SMATA en Ford, Volkswagen y Daimler Chrysler. Hacia el 30 de mayo, en General Motors acordaron primero, un básico de 1970 pesos y un plus de 7,5% por productividad. Este pedido seguía sin ser aceptado por el resto de las automotrices.

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

⁷ Armando Ruedas, “Ford, la burocracia no anda en Ranger”, *Nuestra Lucha*, 2004.

⁸ Manfred Muell, directivo de Daimler Chrysler, *Clarín*, 22-4-05.

⁹ “El paro en Ford”, *Hoy*, Num. 1064, 11-5-05.

¹⁰ *Ibidem*.

El 7 la huelga se complementó con un corte de ruta en Panamericana (Ford y Volkswagen) y el Km. 46 de la Ruta 3 (Chrysler). “Ayer en la Panamericana, el corte significó un caos de tránsito, ya que el bloqueo no se limitó a la autopista sino también a las calles colectoras. La cola de vehículos llegó a sumar más de diez kilómetros.¹¹”. Esta medida hizo que el gobierno intervenga públicamente diciendo que había que “tomar el toro por las astas” (Alberto Fernandez).

En respuesta al corte, La Nación editorializó “Del piquete a la extorsión sindical” (9 de Junio). Escribió: “Las protestas sindicales en demanda de mejoras salariales ya han superado con creces los límites lógicos de un Estado de Derecho”. Para el diario, este tipo de conflictos es “grave” ya que “va acompañado de actos violentos, como el corte de una ruta o de cualquier otra arteria vehicular”. También puntualiza que “torna absolutamente injustificable una medida de fuerza como la puesta en marcha” para se reclame un básico de 2.000 pesos, “un nivel que supera largamente el promedio de los salarios en la actividad industrial del país”.

Finalmente, el 14 de junio se firmaron acuerdos provisorios en Ford y Chrysler, sujetos a la aprobación de las asambleas, y el 15, con Volkswagen. En Ford se estableció un básico de 1801\$ y 1997\$ después del 1 de enero del año entrante; 1861\$ de básico en Chrysler¹².

El conflicto de las terminales que duró más de un mes (2 de mayo-15 de junio) fue parte de una ola de conflictos laborales a nivel nacional en reclamo de aumentos salariales. Al mismo tiempo, la CGT reclamó un aumento del salario mínimo vital y móvil (de hecho su vuelta ya que había sido abandonado). Este mes fue el de mayor conflictividad laboral en décadas. También fue señalado que el reclamo de SMATA se convirtió en caso testigo y que elevó el pedido salarial de los conflictos restantes, reemplazando el papel que antes desempeñaba la UOM¹³.

Como adelantamos antes, el conflicto prolongado de 2005, que movilizó a los trabajadores de las principales terminales estuvo precedido por la movilización de bases en Ford de 2004. Aunque la relación con el año siguiente no es directa, ya que esta vez se trató de una movilización conjunta decidida desde arriba, sin que tengamos registros de movimientos de reclamo en las restantes fábricas (que sí hubo en Ford una vez lanzado el paro, a favor de su continuidad).

Sobre el origen del conflicto de 2005, “de pronto dijeron vamos a pedir aumento. Nadie había levantado firma ni nada. Empezaron a pedir firmas para pedir aumento. A su vez, las automotrices pidieron una rebaja a la exportación. Creo que pagan alrededor del 41%. Lograron el acuerdo como quería la compañía. Esto fue un paro armado por las automotrices. Imaginate que a nosotros nos pagaron todas las horas perdidas. Donde

¹¹ “Una tregua entre SMATA y las automotrices en la Provincia”, Clarín, 8-6-05. Una descripción del corte de los obreros de Chrysler resaltando el relativo privilegio de éstos respecto de los trabajadores de la zona, en “Una pelea gremial en la que los salarios se cruzan con la globalización”, Clarín, 12-6-05. Un miembro de la comisión interna declaró: “La empresa pretende que nuestros sueldos sean tan pobres como los que tiene la gente. Pero yo me paro en la puerta de la empresa y miro hacia adentro, no hacia fuera, y pretendo que nuestros ingresos estén acorde con lo que la compañía gana”.

¹² “Volkswagen acordó suba de sueldos y se cierra el conflicto automotor”, Clarín, 16-6-05.

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

se vio eso” (entrevista trabajador 1 Terminal). Además de la forma en que se inician las movilizaciones, lo que está indicando este trabajador es que tras la medida de fuerza habría una coalición entre empresas y sindicatos, por la cual exigieron reducciones fiscales para los empresarios, al mismo tiempo que los sindicatos reclamaron aumentos salariales.

Algunos conflictos aislados se verificaron luego de la negociación con las terminales. En Iveco (Córdoba) se realizaron paros de 2 horas por turno en reclamo de aumentos (9 y 11 de julio)¹⁴. El 9 de agosto trabajadores de una concesionaria ocuparon el local en reclamo de aumentos¹⁵. Conflictos del mismo tipo se repitieron en Renault, que se prolongó hasta lograr un acuerdo en enero de 2006.

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

El reclamo encontró un marcado rechazo de ADEFA, por lo que prosiguió una vía lenta de negociación y el recurso al conflicto por parte de SMATA. El 6 de mayo, este sindicato convocó a un quite de colaboración (media jornada del día sábado contabilizada como horas extras) en todas las terminales y autopartistas. El 1 de junio se realizaron en 9 de las 10 automotrices asambleas por sectores, como medio de presión en la negociación por el 32%¹⁷. ADEFA anunció que debido a los conflictos en las plantas, la fabricación de autos cayó en mayo un 5,3% respecto abril, por el quite de colaboración que duraba 20 días al 5 de junio¹⁸. Días después, “En Ford ya empezaron las medidas de fuerza más duras. Hoy [7 de junio] hubo asambleas más largas y eso perjudica la producción de la empresa”, dijo el secretario de prensa del sindicato, Angel Rascovich. “En las otras terminales se van a endurecer las medidas de fuerza y no se descarta que pueda haber paros”¹⁹.

El acuerdo que posteriormente se firmó (19 de junio), alcanzó un 40% de aumento, pero para un lapso comprendido hasta marzo de 2008. Se comprendía de un aumento de 20% retroactivo al 1 de abril de 2006; un 32% a marzo de 2007, y lo señalado (40%) hasta el año subsiguiente²⁰. Sin embargo, aunque de este modo es anunciado el acuerdo en La Nación, y también por el mismo sindicato, Clarín lo informa de otra manera, del mismo modo que lo denuncia un grupo de activistas de base.

SMATA decía que el pedido de 32% nació como medio para “recuperar el salario histórico de los trabajadores mecánicos”. “De esta ecuación surgió ese 32%, calculando

¹⁴ Diario Gremial, 13-7-05.

¹⁵ Diario Gremial, 10-8-05.

¹⁶ “Nosotros pedimos el 32%, Presidente”, La Nación, 5-4-06.

¹⁷ “Se tensa la discusión salarial”, La Nación, 31-5-06.

¹⁸ La Nación, 6-6-06.

¹⁹ La Nación, 8-6-06.

²⁰ “SMATA logró el alza salarial que quería”, La Nación, 10-6-06.

la depreciación salarial generada por el alza del costo de vida en 2005, sumada a la proyección del mismo índice durante 2006 (alrededor de un 12% cada año), adicionando el resto del porcentual (el 8% restante) con el objeto de que se consolide la recuperación histórica del ingreso, depreciado salvajemente durante las últimas décadas...Por ello, en la mayoría de los Convenios Colectivos de Trabajo resueltos en veinticuatro meses, está calculado el cuarenta por ciento (40%) de incremento salarial, con el objeto de cubrir el futuro costo de vida entre abril de 2007 y el mismo mes del 2008, evitando una posible depreciación salarial”²¹.

Clarín informó “Otro gremio industrial acepta el tope fijado por el gobierno. El SMATA llegó a un acuerdo salarial con las automotrices. Pactó con cuatro terminales una suba de 15% retroactiva a abril y 5% no remunerativo”²². Estos acuerdos abarcarían a Ford, Volkswagen, General Motors y Daimler Chrysler, a ser ratificados en asambleas.

Lo que estaría en discusión tras la diferente presentación de los acuerdos es la posición en que quedaría el tope impuesto por el gobierno a las negociaciones salariales. El cuestionamiento de los activistas de CTA en Ford – opuestos a la conducción de SMATA – discriminaba las cifras tras el 40% de aumento global. Según sus cálculos, los aumentos del 20% para el 2006 incrementarían el salario a \$2.150, ya que se tomaba como base \$1.800 en 2005, el 12% para 2007 incrementaría el salario a \$2.400 y el 8% del 2008 lo llevaría a \$2.600²³. Estas cifras muestran aumentos muchos menores de los que anunció la prensa en los comienzos de las negociaciones en abril cuando dijeron que los reclamos de SMATA llevarían el salario a \$2.600, cantidad que sólo se alcanzaría a dos años. La otra crítica de los activistas de oposición apuntaba a que los aumentos a futuro fueron calculados en base a un nivel de inflación menor al esperable, dejando previsiblemente al salario atrasado respecto la misma. En los dos aspectos, se tratarían de acuerdos en desventaja si se comparan con los realizados por Camioneros o Subterráneos.

Poco después se extendieron los conflictos en el sector de las concesionarias (agrupados en la cámara empresaria ACARA). En respaldo del convenio nacional para los trabajadores de concesionarias, SMATA declaró dos paros en solidaridad en las terminales (24 de agosto y 1 de septiembre). El sindicato reclamaba un aumento acorde al pactado en las terminales, que chocó con la negativa empresaria, y fue finalmente concedido²⁴.

Las protestas entre 1994-2006

²¹ “La lucha por la dignidad del salario en el año 2006”, SMATA militancia, Boletín informativo, Agosto 2006, pp.5-8. Se informa de 41 acuerdos salariales para terminales y autopartistas, de vigencia desde 1 abril 2006 con tiempos de vigencia de 12 a 24 meses y aumentos del 20 a 40%, dependiendo de los diferentes tiempos de vigencia según acuerdo por empresa. Este documento no menciona valores absolutos salariales, solo incrementos porcentuales.

²² Clarín, 10-6-06.

²³ Trabajadores en Ford, FETIA-CTA, “SMATA: ¿Para cuando las elecciones?”, volante, Buenos Aires, Octubre 2006.

²⁴ Diario Gremial, 31-10-06. “La verdad, es una medida que no se entiende. Hay mucha sorpresa con el tema porque las automotrices pagan lo que el gremio les reclamó y ahora somos rehenes de un conflicto ajeno”, dijo una fuente de los empresarios terminales.

Entre 1994-2006 los trabajadores del sector automotriz realizaron 40 acciones de lucha, sin tener en cuenta su participación en huelgas generales²⁵.

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

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

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

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

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

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

En nuestra hipótesis sin embargo, sólo en un pequeño número de casos esto ha ocurrido de este modo, siendo el de FIAT Córdoba el más ilustrativo (Aguiar y Medina, 1997), lo cual no obsta que se hayan producido otros de menor nivel de confrontación con la dirección del sindicato. Más bien, cuando no se hace otra mención sobre el nivel de organización, los periódicos señalan a los trabajadores como sujetos de la acción sin especificar que nivel orgánico dispuso la medida.

²⁵ SMATA participó en 14 de las 19 huelgas generales realizadas entre 1992-2002 (ver tabla Santella, 2007, p. 188-189).

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

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

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

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

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

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

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

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

Año	Huelguistas	Despidos	Susp.(mens)
1989	3150	457	9230
1990	25320	1270	21380
1992	36000	290	700
1995	-	366	29970
1997	2200	600	14750
1998	120	160	62550
1999	180	650	63631
2000	-	8913	28241
2001	-	590	18627
2002	7100	1781	25488
2003	125	441	6280
2004	-	-	1190
2005	14650	-	400

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

La presentación de la serie temporal nos permite preguntarnos cuales relaciones ha tenido la conflictividad con el ciclo industrial, esto es, si las fases expansivas coinciden o empujan a los trabajadores a la lucha, o inversamente, si en los momentos recesivos empujan a la protesta contra los efectos perniciosos de la crisis sobre los trabajadores.

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

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

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

Tabla 4. Objetivos de las acciones según años.

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

Fuente: Base PIMSA

En cambio, en el momento recesivo del ciclo económico, se registra muy baja conflictividad abierta. Lo cual no quiere decir, como hemos visto por los relatos del caso Ford (en Santella 2007), que no haya existido un estado de conflictividad, pero que se expresó internamente en la fábrica.

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

Por último, la mayor parte de los hechos de protesta fueron realizados por trabajadores de las terminales. Como se ha señalado, éstos representan 20% de los trabajadores mecánicos, con mejores condiciones laborales, y protagonizan el 65% de los conflictos (sin contar las huelgas de rama). Esto es congruente con las estimaciones de participación sindical según establecimientos, que indican una relación directamente proporcional entre organización sindical y tamaño de los establecimientos.

Comentarios finales

El concepto de poder estructural indica aquel que los trabajadores pueden ejercer a partir de su situación en el sistema económico (Perrone 1984). Como en el caso de los trabajadores de Subterráneos o los Telefónicos la acción obrera en las fábricas terminales, precisamente, es un ejemplo en el que hacen valer su poder de negociación “por la situación estratégica de un grupo particular de trabajadores dentro de un sector industrial clave” (Silver, 2005, 26-27).

Las huelgas de SMATA (y el corte de Panamericana en 2005) tuvieron, en el contexto de una serie de huelgas en otros sectores, un considerable impacto social. Esto subraya la relevancia cualitativa, derivada del poder estructural de ciertos grupos obreros. Dentro de la ola de conflictos de 2005 y 2006 las huelgas automotrices no fueron, ni con mucho, las más numerosas. Los conflictos de 2006 se dieron mayormente en el sector público (59%), antes que el sector privado (41%). Entre los privados, SMATA no figura entre los 10 primeros sindicatos según frecuencia de conflictos (que son, respectivamente, UTA, teniendo en cuenta que aquí se refiere seguramente a muchos conflictos en el subterráneo, UOCRA, Camioneros, ATSA, SADOP, Luz y Fuerza, Gas Privado, Alimentación, UOM, Asociación Bancaria). La industria manufacturera es el quinto sector en conflicto, el segundo dentro de los privados, cuya

mayor cantidad de protestas son realizadas por trabajadores de la alimentación, metalmecánica, textil, petroquímicos y químicos (MTEySS, 2007, 40).

Tanto por la capacidad de organización que los trabajadores adquieren a partir de la cooperación laboral en las grandes fábricas, como por su poder de negociación de las huelgas en fábricas pertenecientes al gran capital, las huelgas recientes – que surgen en un contexto determinado del mercado de trabajo y de las relaciones políticas – muestran una notable movilización de los trabajadores. La relación directa con grandes capitalistas de acciones de lucha obreras no confiere a estas medidas “visibilidad pública” por sí misma. A veces ésta es reforzada (como lo ha sido el corte de la Panamericana) con otras acciones no meramente huelguísticas.

Mientras que las discusiones a nivel internacional han planteado los problemas generales de los movimientos sindicales (Kelly, Heery y Waddington, 2002), las cuestiones referidas a su “revitalización” han sido vistas en este texto a través del indicador de las protestas en los años recientes. Dentro de las fluctuaciones de la protesta, no hemos abordado algunas dimensiones vinculadas al grado de unidad y alianzas en que se desenvuelven las mismas, las que nos permiten realizar afirmaciones en torno a las relaciones de fuerzas entre movimiento obrero y sus oponentes. Iñigo Carrera (2002 y 2007) observó estas dos relaciones para periodizar las fases ascendentes y descendentes en los ciclos de luchas obreras, a partir de las huelgas generales en la Argentina reciente. El concepto que subyace en el análisis considera al proceso de lucha a partir de una serie de relaciones de fuerza que trascienden el mero indicador de acciones visibles de protesta (más bien, ponen la mirada en relaciones en las protestas). Esto le permite trazar una curva analítica de las luchas distinta de la observable en las fluctuaciones de las acciones ordinarias (huelgas o protestas puntuales), registro que sostiene los conceptos de ciclos de protesta más difundidos²⁶.

Tomando las fases de ascenso y descenso en el ciclo de rebelión obrera, aún resta localizar las protestas de 2005 y 2006 dentro de un ciclo que, posiblemente comience luego del 2001. Desde 2002 se sucedieron cambios sustanciales en la acumulación capitalista y el gobierno las que pasaron a determinar los rasgos de la nueva etapa de luchas sociales, dando preeminencia nuevamente a los trabajadores ocupados y la forma

²⁶ “Los académicos han reservado nombres especiales para esas expresiones momentáneas expresiones de protesta obrera y movilización, para apartarlos claramente del conflicto rutinario que surge de las relaciones laborales cotidianas. Hobsbawm los llamó “explosiones huelguísticas”. Shorter y Tilly prefirieron el término “olas huelguísticas”. Los académicos italianos utilizaron otro término “ciclos de lucha”. De acuerdo con Tilly, “una ola de huelgas ocurre cuando tanto el número de huelgas y el número de huelguistas en un año dado exceden la media de los cinco años previos en más del 50%” (Franzosi, 1996, 259). “Cuando empleo el término ciclo de protesta, me refiero a una fase de intensificación de los conflictos y la confrontación en el sistema social, que incluye una rápida difusión de la acción colectiva de los sectores más movilizados a los menos movilizados; un ritmo de innovación acelerado en las formas de confrontación; marcos nuevos o transformados para la acción colectiva; una combinación de participación organizada y no organizada; y unas secuencias de interacción intensificada entre disidentes y autoridades que pueden terminar en la reforma, la represión y a veces, en una revolución” (Tarrow 1997: 263-4). En la definición contrapuesta de Iñigo Carrera, “el *ciclo* está constituido por un conjunto de hechos de rebelión que, aunque están en distintos puntos de la escala de las formas de lucha, corresponden a un mismo proceso histórico. No se trata sólo de un incremento del conflicto y la contienda a través del sistema social. *Ciclo* es utilizado en un sentido análogo al del ciclo económico: en un período más o menos largo el movimiento de la rebelión pasa por fases de auge o florecimiento (expansión) y otras de crisis (contracción y estancamiento). No se trata de *oleadas*, sino de un movimiento en espiral, que se expande o se contrae” (2007, 9).

huelguística, en detrimento de los trabajadores desocupados y la forma del corte de ruta (que comenzaron a predominar sólo en los últimos años de los 90, y en 2002). Siguiendo los criterios de Iñigo Carrera, estaríamos en el comienzo de una fase de descenso de las luchas populares porque, si bien ha habido extraordinarias están han estado separadas por gremio sin unificarse en acciones generales, y además, no han concitado significativas solidaridades o apoyos de otros sectores sociales, sino que se han caracterizado por reivindicaciones propias del sector.

La descripción de este trabajo se ha limitado a las huelgas de trabajadores mecánicos, que en los recientes años ha mostrado una significativa recuperación. Una hipótesis sobre fases en ciclos de lucha que atienda grados de unidad interna y alianzas sociales presupone a la clase trabajadora de conjunto como unidad de análisis, y no a la consideración de fracciones de clase. El movimiento entre una y otra unidad de análisis, más allá del ejercicio metodológico, es necesario para el conocimiento de la dinámica interna de la *formación de clase*, en la medida que la indagación de ciertas relaciones pasan por un nivel más concreto de observación.

Para una caracterización completa de la movilización obrera otro conjunto de indicadores deberían ser tenidos en cuenta. Kelly, Heery y Waddington (2002) hablan de la revitalización sindical en el Reino Unido fundamentalmente desde indicadores que provienen de la estructura sindical, dejando atrás la conflictividad laboral y social, procedimiento contrario al que hemos seguido nosotros. El análisis debe englobar la protesta con procesos de organización de los sindicatos, dentro y fuera del sistema institucional, ya que de ahí proviene una parte sustantiva de su capacidad de negociación la que, por lo menos en la experiencia argentina se valida periódicamente en los procesos de lucha²⁷.

En este sentido, mencionamos una serie de fenómenos que acompañaron a la ola huelguística del 2005-2006 que deben profundizarse. Si bien la estructura sindical argentina ha mantenido a lo largo del tiempo una alta tasa de afiliación sindical (Marshall 2006), las fases del ciclo industrial acentuadas en la rama automotriz han provocado significativas fluctuaciones en la afiliación del SMATA. Por consiguiente, la salida de la recesión hacia 2004 trajo una considerable recuperación de la afiliación al sindicato y la obra social, pudiendo superar la profunda crisis financiera que había prostrado a la obra social (OSMATA) e inclusive al funcionariado sindical²⁸.

Como en el resto de los sindicatos, se ha visto un crecimiento significativo de la negociación colectiva que había estado casi paralizada en la década de los 90 y había seguido una dirección hacia la celebración de convenios por empresa (Rúfalo 2000). “Los acuerdos colectivos firmados en el período 2003-2005 muestran que la tendencia de los últimos años ha marcado, como en la mayoría de los sectores, un sostenido aumento de la negociación colectiva” (Senén Gonzalez 2006, 83). Los análisis laborales señalan la importante vuelta a la negociación en un gremio que se había caracterizado

²⁷ Atzeni y Ghigliani (2007) relacionan los indicadores de afiliación, convenios, conflictividad y contexto político en la revitalización sindical en Argentina, concluyendo, sin embargo, que esta no es acompañada de la renovación en las estrategias del movimiento obrero.

²⁸ “Después vino la crisis de la Obra Social, cerraron muchos módulos, que eran clínicas de atención básica. A pesar del 2% dijeron que daba pérdida y terciarizaron la atención básica” (entrevista trabajador 1 Terminal).

por la negociación articulada por empresa, la cual combinaba acuerdos por empresa pero desde un sindicato de nivel nacional.

La conflictividad de los años recientes se relaciona con la mayor cantidad de convenios y acuerdos. Los conflictos estuvieron centralizados por SMATA con el objetivo de acuerdos salariales. En términos generales las demandas salariales fueron concedidas por las empresas y cámaras empresariales, luego de los momentos conflictivos (como hemos visto en 2005 este duró casi dos meses).

Algunas voces desde las bases señalan sin embargo que todos los acuerdos salariales siguieron una pauta en la cual los sindicatos no pidieron nunca más de lo que los empresarios estuvieron dispuestos a dar y, que en un contexto de alta rentabilidad y producción (crecientemente dirigida a la exportación), estos aumentos salariales no significaron un avance de la posición de fuerza salarial producto de la lucha, sino más bien “escenificaciones” de lucha mediante las cuales los sindicatos han podido en cierta medida retomar algo del papel tradicional de organizador de la protesta frente al capital²⁹.

No debe dejarse de lado las relaciones de fuerza políticas en el gobierno a partir de la caída del gobierno de la Alianza en diciembre de 2001. Los gobiernos posteriores, de orientación peronista, mostraron una predisposición mayor a las concesiones sindicales que los gobiernos menemista y radical de los 90. Bajo la presión de la continuidad de protestas que amenazaron con romper los canales del sistema institucional (como el 19 y 20 de diciembre), las políticas de gobierno emitieron ciertas señales a favor de los trabajadores y sectores populares y reposicionaron a los sindicatos como mediadores de la protesta (debe recordarse que durante el 2002 los movimientos de desocupados continuaron la lucha en mayor medida que el movimiento sindical más dispuesto al apoyo del nuevo gobierno).

Un indicador del ascenso de la protesta obrera en los años recientes es el grado de unidad que manifiestan quienes protestan respecto el resto de los trabajadores, de su grupo económico y del conjunto del movimiento obrero. Las huelgas de los mecánicos entre 2005 y 2005 indican que no han estado aisladas dentro de su grupo, ya que se han realizado centralizadamente. El momento máximo de esta relación puede verse en la huelga de solidaridad que el sindicato declaró en 2006 en las terminales automotrices con los trabajadores de concesionarios que, mucho más débiles en la negociación con los patrones agrupados en ACARA, atravesaban una coyuntura de conflicto. Por el otro lado, la ola de protestas descripta tuvo la característica de no generalizarse en huelgas generales sino más bien realizarse al mismo tiempo en la mayoría de las ramas, siendo en este sentido un proceso seguido por una parte significativa de los trabajadores, no sólo por los obreros de SMATA.

Dos notas finales sobre la cuestión de la “revitalización sindical” pueden realizarse. Como en lo atinente a la afiliación sindical, el caso argentino probablemente se diferencie, en cuanto a los niveles de conflictividad, de otros casos nacionales. Aunque el movimiento obrero argentino ha retrocedido como producto de las ofensivas capitalistas y del estado - vía mercado o vía la guerra civil de los años 70 -, éste no ha

²⁹ “Si ya estaba todo pactado de antemano. Nada más que en vez de darlo en Mayo, [el aumento] lo pagaron en Septiembre o en Octubre. La compañía ganó plata todos esos meses. Cumplió con los compromisos además” (entrevista trabajador 2 Terminal).

dejado de mostrar resistencia en las menos frecuentes pero perseverantes huelgas generales durante los años 90, un medio de acción más usado que el resto de los movimientos obreros nacionales. Estas cuestionarían el término “revitalización” para el caso argentino, en el sentido de que presupone una fase de “mortandad” que no ha ocurrido si nos remitimos a las expresiones de protesta.

Por último, la revitalización de las instituciones sindicales no equivale a la recomposición de la clase trabajadora como sujeto de transformación histórica. Esto implica un proceso en el que el proletariado lidera un proceso de lucha, integrando los reclamos y aspiraciones de los sectores populares en una articulación hegemónica, como se ha podido observar en las etapas de su formación y consolidación. Esta dimensión hegemónica es la más crítica luego de los procesos de lucha de los 70 y los 90 en que la clase dominante asestó golpes no sólo económicos y políticos sino culturales e ideológicos³⁰. Sin embargo, a pesar de lo predicho por la teleología predominante, estos procesos están abiertos y aún por verificarse en una escala histórica más amplia (Silver 2005).

Anexo

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

Año	Producción	Personal	Año	Producción	Personal
1989	127.823	19.281	1998	457.956	22.963
1990	99.639	17.430	1999	304.834	18.522
1991	138.958	18.317	2000	339.246	17.381
1992	262.022	22.161	2001	235.577	14.250
1993	342.344	23.027	2002	159.401	12.166
1994	408.777	25.734	2003	169.621	12.051
1995	262.401	21.362	2004	260.402	13.751

³⁰ Sobre la hegemonía dominante bajo el menemismo ver Bonnet (2007). Buchanan (1997) sostiene la capacidad contrahegemónica de los sindicatos argentinos bajo el neoliberalismo, potencialidad que residiría en cambio en los movimientos sociales. En una concepción revolucionaria de la hegemonía obrera, el peronismo en la Argentina y el reformismo a nivel internacional señalarían el cierre de la voluntad hegemónica de la clase obrera, según la cual una clase se orienta a sí misma y al resto de la sociedad en torno a la transformación del sistema social y en el caso del proletariado moderno, en la desaparición de las clases. En una concepción limitada de la hegemonía obrera, ésta se manifiesta aún en las versiones no revolucionarias, en los casos en que la clase trabajadora dirija – o luche por la dirección – una fuerza social contemplando sus intereses inmediatos en una alianza social. Ejemplos recientes de ello han sido el papel de los movimientos obreros en las luchas democráticas de los 80, y el de los sindicatos peronistas combativos a lo largo de la resistencia en distintos períodos de la historia argentina reciente. (Debo a Fabían Fernández, PIMSA-UBA, esta distinción y su uso para el caso argentino). Por otro lado, una serie de investigaciones en el sector obrero automotriz se están realizando desde las relaciones hegemónicas en el espacio de producción señalando cómo el capital ha conseguido un avance sustancial a través de las nuevas modalidades organizativas y culturales (Delfini y Cross 2005; Drolas, Montes Cató y Picchetti, 2005; Meyer 2007).

1996	313.152	22.728	2005	319.755	16.485
1997	446.306	26.286	2006	432.101	19.095

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

Bibliografía

Aguiar, Santiago y Medina, Gonzalo (1997) “La lucha de los trabajadores de Fiat y el Sitramf”, *Lucha de clases*, 1: 7-104.

Atzeni, Maurizio y Ghigliani, Pablo (2007) " The Resilience of Traditional Trade Union Practices in the Revitalisation of the Argentine Labour Movement", en *Trade Union Revitalisation: Trends and Prospects in 37 Nations*, editado por Craig L. Phelan, Dusseldorf: Peter Lang.

Basualdo, Eduardo M. (2000) *Concentración y centralización del capital en la Argentina durante la década de los noventa*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Bergquist, Charles (1993) “Labor history and its challenges: confessions of a Latin Americanist”, *The American Historical Review*, 98, 3: 757-764.

Bonnet, Alberto (2007) “El concepto de hegemonía a la luz de las hegemonías neoconservadoras”, *Nuevo topo. Revista de historia y pensamiento crítico*, 4: 109-134.

Buchanan, Paul G. (1997) “Contrahegemonic strategies in neoliberal Argentina”, *Latin American Perspectives*, 24, 6: 113-132.

Castilla, Eduardo y Rosso, Fernando (2006) “Industria automotriz y clase obrera en la Córdoba actual”, *Lucha de clases*, 6: 119-134.

Delfini, Marcelo y Crosso, María Cecilia (2005) “La construcción de hegemonía en las empresas. El caso de una firma en el sector automotriz”, en Fernández Arturo, *Estado y relaciones laborales: transformaciones y perspectivas*, Buenos Aires: Prometeo Libros.

Drolas, Ana; Montes Cató, Juan y Pichetti, Valentina, “Las nuevas relaciones de poder en los espacios de trabajo”, en Fernández 2005.

FITIM (2007) *Informe Auto 2006/2007*, Genova, 2007, www.fitim.org.

Franzosi, Roberto (1996) *The puzzle of strikes. Class and state strategies in postwar Italy*, Cambridge, CUP, 1996.

Iñigo Carrera, Nicolás (2007) “Algunos instrumentos para el análisis de las luchas populares en la llamada Historia Reciente”, mimeo.

--- (2002) “Las huelgas generales, Argentina 1983-2001”, en *PIMSA Documentos y Comunicaciones 2001*, Buenos Aires: PIMSA.

Kelly, John; Heery, Ed; Waddington Jeremy (2002) "Union revitalization in United Kingdom", OIT, Labour and Society Programme, DP/133/2002, Genova: International Institute for Labour Studies.

Korzeniewicz, Roberto P. (1995) "Labor unrest in Argentina, 1906-90", *Review*, XVIII: 105-16.

Meyer, Laura (2007) "Los trabajadores de Siderca. Una identidad cruzada por las necesidades del capital", Ponencia al 8 Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Buenos Aires: ASET.

Meyer, Laura y Gutierrez, Gastón (2005) "Las luchas obreras y los avances en la subjetividad", *Lucha de clases. Revista marxista de teoría y política*, 5: 37-52.

McGuire, James W., "The causes of strikes in Argentina, 1984-1991" (1992) *Working Papers Series*, 049-92, Berkeley: Institute of Industrial Relations.

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2007), *Estadísticas de Conflictos Laborales 2006*, Buenos Aires: MTEySS.

Perrone, Luca (1984) "Positional power, strikes and wages", *American Sociological Review*, 49, 3: 412-426.

Rufolo, Daniela Mirna (2000) "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*, 20- 31-64.

Salvia, Sebastián (2007) "Clases sociales y política económica. Argentina en la crisis de 2001", ponencia presentada al XXVI Congreso ALAS, Guadalajara.

Santella, Agustín (2008) "Ciclos de lucha en perspectiva. (Notas para la discusión)", *Contribución a la crítica. Por el rearme de la clase trabajadora*, 1, (en prensa).

--- (2007) "Conflictos obreros en el sector automotriz", en *PIMSA. Documentos y comunicaciones 2006*, Buenos Aires: PIMSA.

Senén Gonzalez, Cecilia et al. (2006) "Negociación colectiva en el complejo automotor" en *Trabajo, ocupación y empleo: especialización productiva, tramas y negociación colectiva*, Serie Estudios/4, Buenos Aires: MTEySS.

Silver, Beverly (2005) *Fuerzas del trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870*, Madrid: Akal.

Tarrow, Sydney (1997) *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Madrid: Alianza Universidad.

Varela, Liliana (2003) "El sector automotriz argentino. Estudio sobre la cadena productiva local", *Realidad Económica*, 196: 120-145.