

El MERCOSUR a la luz de la industria automotriz: Integración productiva, intensificación del trabajo y acumulación de capital.

Sebastián Guevara *

Resumen

En este trabajo se presentan los resultados de la investigación que se cristalizó en nuestra tesis doctoral. En ella se analizó el proceso de integración industrial automotriz en el MERCOSUR para avanzar en el conocimiento sobre la determinación general de éste, y a partir de ahí de las condiciones y perspectivas para la acción política en la región. En ese análisis se indagó sobre los efectos de la flexibilización laboral y de la integración productiva sobre las condiciones de trabajo y cobro de los trabajadores. Y cómo esas condiciones se fueron imponiendo al calor de la lucha de clases.

Palabras claves: MERCOSUR – Integración productiva automotriz – Acumulación de capital – Lucha de clases

Abstract

This paper presents the results of the research that crystallized in our doctoral thesis. The latter, analyzed the process of integration in Mercosur automotive industry to advance in the general knowledge of this de-

* CEIL-CONICET-UBA.

Código de referato: SP.136.XXIII/12

STUDIA POLITICÆ



Número 23 ~ otoño 2011

Publicada por la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales,
de la Universidad Católica de Córdoba, Córdoba, República Argentina.

termination, and from there to the conditions and prospects for political action in the region. In this analysis we researched the effects of labor flexibility and the integration of production on working conditions and payment of workers. And how those conditions were imposed in the heat of class struggle.

Keywords: MERCOSUR – Integration automotive production – Capital accumulation – Class Struggle

“...toda ciencia estaría de más, si la forma de manifestarse las cosas y la esencia de éstas coincidiesen directamente...”

(Kark Marx, *El capital*)

Origen de la investigación

LA inquietud original de la investigación que se cristalizó en nuestra tesis doctoral ¹ partió de la necesidad personal de desarrollar una respuesta a la pregunta por la acción política. Es, para respondernos sobre qué acción política desarrollar, que surgió la necesidad de profundizar el conocimiento sobre el ámbito nacional en el que desenvolvemos nuestra actuación inmediata.

Como este ámbito nacional aparece reproduciéndose a través de la integración regional con (principalmente) Brasil en el MERCOSUR, la pregunta por la acción política nos llevó a tratar de responder ¿qué es el MERCOSUR? Y sobre todo ¿qué perspectivas presenta para la acción política? Más particularmente nos preguntamos si, en él, se encierra en potencia un proceso de centralización política que permita superar los límites que presentan los procesos nacionales de acumulación de capital que lo integran. O por el contrario si se trata, “simplemente”, de una forma desarrollada de la reproducción de las características actuales de éstos. Y por lo tanto, ¿produce la reproducción de los mismos límites que portan?

De modo que la investigación comenzó girando principalmente en torno a las distintas respuestas teóricas desarrolladas sobre la cuestión de la inte-

¹ “Los trabajadores y el MERCOSUR. Integración productiva, relaciones laborales y acumulación de capital: el caso de la industria automotriz (1991-2008).” Tesis defendida en marzo de 2011 en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

gración regional ², así como en torno al proceso histórico de formación del MERCOSUR.

Al encontrar que las características concretas que desarrolló el bloque regional no se condecían con lo que cabía esperar desde las distintas teorías y, que las explicaciones sobre por qué el MERCOSUR había desarrollado esas características resultaban claramente poco satisfactorias, la indagación se trasladó hacia los procesos nacionales de acumulación de capital que se estaban integrando en él. Es decir pasamos a preguntarnos si las características desarrolladas por el MERCOSUR no serían expresiones necesarias de las características propias de los procesos nacionales que se estaban integrando.

Al analizarlos partimos del planteo desarrollado por Iñigo Carrera (1998; 2004; 2005; 2007) para el caso argentino y que Grinberg (2003; 2008; 2010) reproduce para el caso de Brasil, donde se plantea que estos procesos portan como determinación específica la posibilidad de que en ellos el capital se valore a una tasa de ganancia similar a la ganancia normal o media sin necesidad de poner en funcionamiento las condiciones normales de producción ³. Compensando la diferencia entre las distintas tasas de ganancia que resultan de las distintas condiciones de producción, mediante la apropiación de una masa de riqueza social extraordinaria.

De este modo, los fragmentos de capitales medios que actúan en estos ámbitos nacionales compensan su disminuida tasa de ganancia agregando, a la plusvalía normal que extraen a la población obrera, otra masa de riqueza social. La cual provino históricamente de la apropiación de renta diferencial del suelo, y que ha sido acompañada crecientemente por la plusvalía ex-

² La sistematización, análisis y puesta en discusión de diversos enfoques teóricos, así como la presentación de la perspectiva desarrollada en la tesis puede ser consultada en Guevara (2011).

³ Aquí planteamos la normalidad en los términos descubiertos por Marx al estudiar la formación de la tasa de ganancia normal, a través de la cual se organiza la producción del capital total de la sociedad, tasa normal de ganancia mediante la cual la suma de los capitales individuales de la sociedad realizan, de manera conjunta, la distribución de la plusvalía que extraen al conjunto de la clase obrera, y que se efectúa en proporción a la cantidad de capital individualmente invertido (Marx, 1995: 161-177). Los capitales que se valorizan a esta tasa de ganancia se constituyen en capitales medios o normales. Es decir que son capitales medios aquellos capitales individuales que aplican la capacidad productiva del trabajo que se corresponde con la determinación del valor de las mercancías, participando de este modo en la formación de la tasa media o normal de ganancia (Iñigo Carrera, 2008:3). En otros términos, los capitales medios deben desplegar la productividad del trabajo normal —la cual, a su vez, tiende permanentemente a expandirse— que rige la formación de la tasa media de ganancia para reproducirse como tales capitales medios (Marx, 1995: 178-201).

traordinaria que se genera a través de la compra de la fuerza de trabajo por debajo de su valor.

Desde esta perspectiva, entonces, el proceso de integración regional en el MERCOSUR aparecería determinado como una forma concreta de la reproducción sobre las mismas bases específicas de estos procesos nacionales de acumulación de capital, en las nuevas condiciones vigentes en la unidad mundial de la acumulación de capital.

Partiendo desde esta perspectiva es que empezamos a buscar la respuesta a la pregunta sobre ¿por qué el MERCOSUR tiene las características que tiene? Para poder luego responder sobre qué perspectivas presenta para la acción política.

Para comenzar a responder estas preguntas focalizamos la investigación en el sector de la industria terminal automotriz, ya que éste reúne un conjunto de características que lo hacen sumamente expresivo. Se trata de un sector donde operan capitales que actúan como capitales normales en el resto del mundo pero que se fragmentan, en la producción regional, hasta alcanzar un tamaño adecuado para los restringidos mercados internos, los cuales aplican una baja productividad del trabajo (comparada con la desarrollada en el mercado mundial); se trata de capitales que resultaron históricamente beneficiados por las transferencias de riqueza social desde los Estados nacionales, desarrollaron una profunda integración productiva dentro del MERCOSUR, además de ser un sector que fue de los principales protagonistas de los procesos de flexibilización laboral que se desarrollaron en Argentina y Brasil desde la creación del MERCOSUR; y, por último, es un sector de la producción en el cual tienen una importante presencia las organizaciones sindicales, las cuales tienen un peso especial en el desarrollo de la acción política de la clase obrera en ambos países⁴.

De este modo, la investigación fue orientada por una serie de tesis que se fueron desarrollando en la tesis general. A saber: que los capitales automotrices reproducen la especificidad que porta su proceso de valorización en la región a través de la integración en el MERCOSUR (incluyendo en este

⁴ El peso desarrollado por los metalúrgicos de la región del ABC de San Pablo (compuesto por las ciudades de San Andrés, San Bernardo y San Cayetano del Sur) quedó plenamente expresado por la llegada de Lula a la presidencia, además de su papel central tanto en el proceso político de redemocratización post-dictadura y en la creación de la mayor central obrera y partido político del país. En el caso de la Argentina la importancia del SMATA ha sido una constante en la historia —en competencia con al UOM—, además de haber marcado las acciones políticas más destacadas de la clase obrera en distintos momentos, por ejemplos: su participación en el Cordobazo, en el surgimiento del clasismo, en la reactivación sindical del 2005, etc.

proceso la explicación de las “fallas” que lo caracterizan); que la productividad del trabajo aplicada por estos capitales en la región es menor que la productividad normal o media (lo que resulta en una necesaria reducción de su ganancia inmediata); que esta menor ganancia se compensa en parte con plusvalía extraordinaria producida a través de la caída del precio de la fuerza de trabajo por debajo de su valor; y que, a su vez, esta última se efectivizó a través del proceso de debilitamiento sindical y de retroceso en las posiciones obreras.

Curso de la investigación

El MERCOSUR: sobre su forma y contenido

Como mencionamos más arriba la investigación comenzó por la indagación sobre el proceso histórico de constitución del proceso de integración regional en el que se conformó el MERCOSUR. Lo cual incluyó tanto el curso histórico de su formación, sus antecedentes, su organización, su forma de funcionamiento y, especialmente, se realizó un balance sobre los resultados obtenidos (tanto en lo referente al carácter general del proceso de integración como en lo referido al proceso particular de integración productiva del sector automotriz y de la integración de los aspectos vinculados al mercado de trabajo)⁵.

La caracterización general que surge al estudiar el proceso histórico de conformación del MERCOSUR es que se trata de un proceso fallido de integración regional. Destacándose un conjunto variado de “imperfecciones” que lo distancian considerablemente de aquello teóricamente esperable de un proceso de integración regional “exitoso”.

Al nivel más general: en la integración no se produjo la conformación plena de la zona de libre comercio, ni de la unión aduanera (ambos objetivos declarados en numerosas ocasiones desde 1991 en adelante); sí se produjo, por el contrario, el sistemático incumplimiento tanto de plazos como de las normas internas establecidas; no logró avanzarse en la efectiva coordinación de políticas nacionales (macroeconómicas, monetarias, etc.) (Bouzas, 1993; Bouzas-Fanelli, 2001; Pena-Rozemberg, 2005; Valls Pereira, 1999); se mantuvo la superposición de políticas nacionales de promoción, así como las restricciones a la libre circulación de los trabajadores y las dife-

⁵ Para esto sistematizamos y analizamos los documentos generados por el bloque, tanto los tratados y protocolos como las resoluciones y sugerencias de sus distintos órganos internos.

rencias en los mercados de trabajo (legislación laboral, niveles salariales, condiciones de trabajo, etc.) (Ermida Uriarte, 2002; Perez Bravo-Sierra Medel, 2005).

Al nivel del sector, las “imperfecciones” se manifestaron en: el incumplimiento general de los acuerdos establecidos en la Política Automotriz del MERCOSUR (especialmente visible en la no implementación del libre comercio previsto para el año 2000); la vigencia de subsidios e incentivos sub-nacionales que distorsionan la “competitividad”; la persistencia de condiciones discrecionales para el comercio exterior del sector fuera del bloque (sea a través de preferencias especiales para la importación de determinados bienes o trabas para la importación de productos terminados) y dentro del bloque (principalmente a través de la variable administración de las licencias de importación) (Chudnovsky-López, 2006).

Al indagar sobre las explicaciones posibles para entender por qué el MERCOSUR se desarrolló de este modo “fallido”, nos encontramos con constantes apelaciones a su misma forma. Las explicaciones normalmente giran en torno a los problemas de implementación, la falta de voluntad política de las diversas conducciones nacionales involucradas, a los permanentes vaivenes de las políticas nacionales o a los mecanismos implementados para tomar las decisiones.

Sin embargo al profundizar un poco el análisis, e indagar sobre el contenido que se efectiviza en esas formas encontramos que: los incumplimientos de los acuerdos internos, especialmente de los temas vinculados al sector automotriz (manifiestos en los aranceles preferenciales, en los créditos subsidiados, en las distintas donaciones, las exenciones impositivas y en la realización de obras de infraestructura, etc.) fueron la forma que posibilitó la realización de distintas transferencias de riqueza social desde los Estados hacia los capitales involucrados (Guevara, 2007).

En el mismo sentido, la ausencia de coordinación macroeconómica, la falta de una política monetaria o sociolaboral común, etc., le permite a los capitales automotrices desplazar su producción, de un país a otro, de acuerdo a condiciones coyunturales de competitividad; a la vez que agudizan la competencia existente entre los trabajadores a nivel regional, desarrollando de ese modo las condiciones que les permiten intensificar los procesos de trabajo, reducir los salarios y por lo tanto sobreexplotar a los trabajadores.

O sea que obtuvimos como resultado que la constitución del MERCOSUR, con su “mal funcionamiento” incluido, se desarrolló como una condición para sostener el proceso de valorización de los capitales automotrices en las condiciones específicas que portan los procesos nacionales de acumulación

en la región. Actuando como vehículo para el proceso de transferencia y apropiación de una masa de riqueza social extraordinaria que alimenta su ganancia.

Integración y reestructuración productiva automotriz: sus efectos.

Posteriormente la investigación se profundizó a través del análisis del comportamiento experimentado por la producción automotriz del MERCOSUR, el cual, a su vez, contrastamos con el movimiento del sector a nivel del mercado mundial automotriz. Como resultado del cual encontramos que, aun a pesar del proceso de modernización que implicó la reestructuración productiva experimentada durante la década de 1990 —que incluyó como un momento suyo la integración de la producción de los capitales automotrices que operan en ambos países—, las condiciones productivas imperantes en el MERCOSUR se mantienen alejadas de las condiciones normales que imperan en el mercado mundial ⁶ (Arbix-Zilbovicius, 1997; Bastos Tigre-Laplaine-Lugones-Porta, 1999; Sourrouille, 1980; Carvalho Neto, 2002).

Como puede observarse en el primero de los gráficos siguientes, la producción automotriz del MERCOSUR experimentó un importante crecimiento en lo que se refiere a sus volúmenes. Aunque, eso sí, este crecimiento no se realizó de un modo continuo sino que atravesó por tres ciclos bien diferenciados ⁷. Desde el inicio de la década y hasta 1997, la industria automotriz experimentó un constante crecimiento productivo caracterizado tanto por la modernización de las empresas instaladas como por la radicación de nuevas empresas. A partir del año 1998 y hasta 2003 los niveles de producción oscilaron entre momentos de estancamiento y de fuerte contracción (concentrándose esta última en los últimos años del siglo XX, en el caso de Brasil, mientras en Argentina el sector experimentó su peor crisis en los primeros años del nuevo siglo). Por último, a partir del 2004 y hasta el tercer trimestre de 2008 ⁸ los niveles de producción automotriz en el MERCOSUR reto-

⁶ Para la realización de este análisis elaboramos indicadores con los datos estadísticos sectoriales sistematizados tanto por las organizaciones empresariales regionales e internacionales (ADEFA, ANFAVEA, OICA), como por las organizaciones sindicales (DIESSE).

⁷ Estos ciclos no sólo coincidieron con el comportamiento general de las economías nacionales —expresado por el movimiento de sus PBIs—, sino que, como veremos luego con algún detalle, coincidieron también con el comportamiento seguido por las condiciones generales de explotación de la fuerza de trabajo —salarios, condiciones de trabajo, intensidad, etc.—, así como con los vaivenes experimentados por la lucha entre compradores y vendedores de esa fuerza de trabajo.

maron la senda del crecimiento sostenido, protagonizando un ciclo de sucesivos “records” de producción.

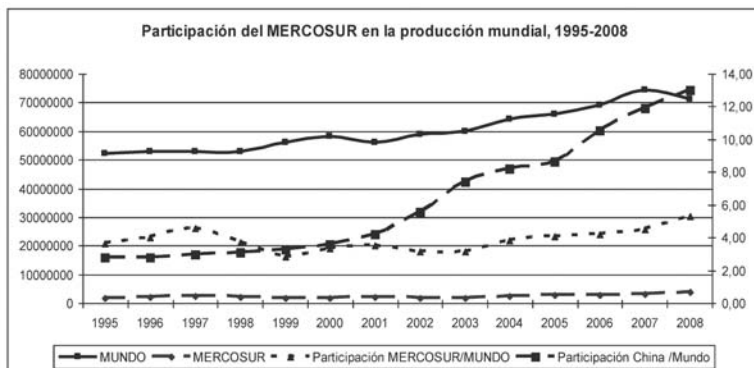
Gráfico 1

Fuente: ADEFA 2009, ANFAVEA 2009.



Gráfico 2

Fuente: ADEFA, ANFAVEA, OICA.



⁸ Si bien la investigación que alimenta la tesis que estamos presentando en este trabajo continúa hasta la actualidad, el análisis que se cristalizó en la tesis doctoral se detuvo en el momento anterior a la manifestación regional del estallido de la crisis económica internacional. Buscando diferenciar el comportamiento del sector en el largo plazo, respecto de la nueva coyuntura que se abría paso con dicha crisis, el análisis en cuestión llegó hasta el mes de octubre de 2008 (momento a partir del cual la situación del sector se vio inmediatamente afectada por las condiciones internacionales). Un estudio sobre el comportamiento del sector frente a la crisis, así como las respuestas desarrolladas por los trabajadores puede encontrarse en Guevara (2010a).

Sin embargo, a pesar de los resultados “modernizantes” de la reestructuración e integración productiva, la brecha productiva que separa a las condiciones de producción que imperan en el mercado mundial⁹ respecto de las imperantes en la producción del MERCOSUR continúa abierta, sin haberse modificado sustancialmente (Guevara, 2007).

Esta diferencia sustancial en las condiciones de producción se pone de manifiesto al observar la escasa participación que el MERCOSUR tiene en el mercado mundial (gráfico 2). Y sobre todo al compararla con el comportamiento de otro de los denominados “productores emergentes”, como es el caso de China que partiendo de niveles similares a los del MERCOSUR a mediados de los '90 alcanzó una participación del 15 % respecto del total de la producción mundial de automóviles. De este modo queda, también, a la vista la continuidad de una de las características históricas del sector automotriz de la región: la pequeña escala de producción¹⁰. Característica que resulta a su vez complementaria de la baja productividad del trabajo aplicado, la cual queda reflejada tanto en el índice de productividad física —que se ubica en niveles que oscilan entre el 30 % y el 50 % de los niveles alcanzados internacionalmente¹¹, como en el nulo desarrollo de tareas vinculadas a la investigación y desarrollo (I&D) y la baja incorporación de innovaciones productivas (Carvalho, 2003). Todo lo cual determinó que el destino de la producción no pudiera ser otro que el mercado interno regional y, a lo sumo, el mercado latinoamericano —aunque, eso sí, mediado por acuerdos de comercio preferencial. Mercado interno que, además, necesita funcionar con un muy alto nivel de “protección” arancelaria (35 % contra un promedio internacional del 6 %), lo cual permite que los precios internos se ubiquen muy por encima de los precios del mercado mundial (compensando los altos costos producidos por la baja productividad aplicada).

Nuevamente encontramos que estos “poco exitosos” resultados, obtenidos con la reestructuración e integración productiva, no fueron obstáculo para los capitales que operan en el sector de la industria automotriz y su valorización. Por el contrario, a través de dicho proceso, los capitales en cues-

⁹ Es decir aquellas producciones que determinan las condiciones normales de producción y en las cuales se aplica la productividad normal del trabajo y, por tanto, son las que corresponden a la determinación de la tasa normal o media de ganancia.

¹⁰ Si bien, como ya mencionamos, la producción total aumentó en el período, debe tenerse presente que también se duplicaron la cantidad de capitales aplicados a la producción automotriz tanto en Argentina como en Brasil (resultando en una importante limitación al crecimiento de las escalas de producción).

¹¹ Esto es, mientras que mundialmente el nivel de producción de unidades por obrero empleado por año varía entre 60 y 40, en el MERCOSUR el promedio es de 22.

ción lograron no sólo apropiarse de la masa de riqueza social que les fue transferida desde los Estados ¹² de la región, sino que además establecieron las nuevas condiciones de producción adecuadas para intensificar y abaratar el consumo de la fuerza de trabajo. Hay que tener presente que simultáneamente al proceso de reestructuración e integración productiva se produjo, de manera general y en ambos procesos nacionales, la modificación de las normas laborales así como la implementación de nuevos métodos de organización y gestión de la producción. Todo lo cual permitió al conjunto de los capitales que operan en Argentina y Brasil (y los automotrices fueron pioneros en esto) tanto intensificar y extender el proceso de trabajo (a través de la implementación de, por ejemplo, el salario variable atado a metas, la polivalencia y multifuncionalidad de los trabajadores, el banco de horas, etc.) como reducir proporcionalmente los costos producidos en la compra de la fuerza de trabajo (mediado por la disminución del salario básico, la diferenciación de salarios de ingreso a la actividad, la utilización de los contratos por tiempo determinado, o la generalización de la práctica de tercerización, entre otras). En suma, nuevas formas de organización y gestión de la producción que brindaron el soporte para la intensificación y abaratamiento del consumo de fuerza de trabajo.

Flexibilización laboral y sobreexplotación: forma/contenido de la plusvalía extraordinaria.

Esta reforma de la normativa laboral, así como su implementación concreta en el sector automotriz, se transformó en un nuevo momento necesario de la investigación. De modo que estudiamos las condiciones generales en las que se realiza la compra-venta de la fuerza de trabajo, lo que nos llevó a mirar la regulación legal y el proceso de reforma laboral “flexibilizadora” que se implementó en la década de 1990, junto con la forma en la que esos cambios se implementaron en el sector automotriz (uno de los “casos testigos” de dicha reforma) y, sobre todo, qué efectos tuvo sobre las condiciones de trabajo y sobre los salarios ¹³.

¹² Debe tenerse en cuenta que, además de las ventajas y transferencias implicadas en los distintos regímenes automotrices implementados tanto por los Estados argentino y brasileño así como por el propio régimen automotriz del MERCOSUR, también intervinieron fuertemente los incentivos ofrecidos desde los gobiernos subnacionales (Guevara, 2007).

¹³ Para realizar este estudio utilizamos, además de los análisis sobre las reformas laborales de ambos países (Goldin, 1997; Krein, 2007; Marticorena, 2009), datos estadísticos sobre las condiciones generales de los mercados de trabajo —información elaborada por

De ese estudio resultó que el conjunto de transformaciones formales —y de hecho— en la organización y realización de los procesos de trabajo dieron forma a los fenómenos, ya mencionados, de intensificación y abaratamiento en el consumo de la fuerza de trabajo. Estableciendo de esa forma las condiciones para la generación de una plusvalía extraordinaria, al comprar la fuerza de trabajo a un precio que se ubica por debajo de su valor.

La plusvalía extraordinaria extraída por los capitales automotrices a los obreros que —de este modo— sobreexplotan, al ser apropiada por ellos, contribuye a compensar la menor ganancia inmediata obtenida como consecuencia de la baja productividad del trabajo con la que operan ¹⁴. Sosteniendo, así, su proceso de valorización en condiciones similares a las normales a pesar de que producen en condiciones alejadas de las normales.

Esta cuestión de la sobreexplotación de la fuerza de trabajo resultó de vital importancia en la investigación, de modo que presentaremos más detenidamente sus implicancias y sus condiciones concretas de realización.

Antes que nada es necesario saber cómo se determina el valor de la fuerza de trabajo. La cual está determinada por el tiempo de trabajo socialmente necesario para su producción en condiciones normales. Lo que es decir, por el valor de la masa de mercancías que necesita consumir el trabajador para reproducir normalmente su capacidad de trabajo, así como para desarrollar la fuerza de trabajo llamada a reemplazarlo a futuro en la producción de valor (Marx, 1994).

La compra sistemática por debajo de su valor implica para el capital la apropiación de una parte extra de plusvalía, compuesta por la porción del valor mismo de la fuerza de trabajo que no le paga 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

los institutos nacionales (INDEC y IBGE y BLS)—, información sobre las condiciones particulares del sector a través de los datos elaborados por las organizaciones empresariales (ANFAVEA, 2009; ADEFA 2009), sindicales (DIEESE-CNM-CUT, 2006), estatales (MTEySS, 2009), así como de los datos surgidos del análisis de los distintos instrumentos de negociación colectiva de ambos países.

¹⁴ Es decir que este proceso de sobreexplotación no se constituye en el fundamento de la inserción de estos fragmentos de capitales en la división internacional de los procesos productivos, así como tampoco en uno de los indicadores de la existencia de *subimperialismo* (Marini, 2007).

agrega a esa porción normal. Por lo tanto para el trabajador implica la imposibilidad de reproducir normalmente su mercancía, al entregar una masa mayor de la misma y recibir un pago menor al equivalente del valor entregado.

Esta venta por debajo del valor se puede realizar de distintas formas. O bien disminuyendo el salario, o aumentando el tiempo de trabajo o la intensidad del mismo con el mismo salario. Ya que cuando el trabajo se intensifica o se extiende el tiempo, el trabajador entrega una masa mayor de su mercancía y si el precio no acompaña el movimiento proporcionalmente, el saldo es una caída del precio pagado por debajo de su valor.

Luego, es necesario conocer en qué condiciones se puede vender sistemáticamente la fuerza de trabajo por debajo del valor.

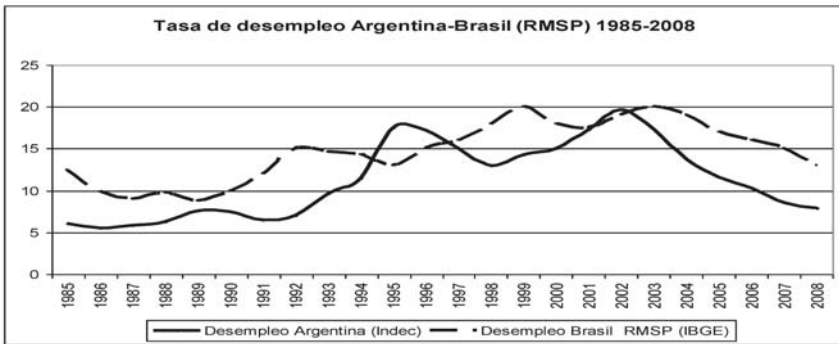
En el análisis sobre la determinación del valor de la fuerza de trabajo y la forma en que se realiza, es decir cómo se regula normalmente la venta de la fuerza de trabajo a su precio normal, Marx plantea que, es el mismo capital social el que debe limitarse en su sed de extracción de plusvalía de manera extraordinaria ya que, en caso contrario, al impedir la normal reproducción de la fuerza de trabajo acabaría agotándola¹⁵. Es decir que una condición, para que la venta de la fuerza de trabajo se realice sostenidamente por debajo del valor, es que exista una masa de superpoblación obrera estancada en dicha condición. De modo que el capital pueda extraer esta plusvalía extraordinaria, agotando aceleradamente la fuerza de trabajo de esa población obrera excedente, sin comprometer su abastecimiento futuro.

Encontramos que en los ámbitos nacionales que integran el MERCOSUR se ha desarrollado, no exclusivamente pero sí aceleradamente a partir de los cambios operados en la unidad mundial en las últimas décadas, una creciente masa de población obrera sobrante que permite a los capitales que operan aquí comprar la fuerza de trabajo por debajo de su valor. Superpoblación que se multiplicó a través de los cambios en la producción agraria

¹⁵ Aquí es donde entra la famosa cita que dice: “Por tanto, si esta prolongación antinatural de la jornada de trabajo a que forzosamente aspira el capital en su afán desmedido de incrementarse, acorta la duración de la vida individual de cada obrero y, por consiguiente, la de su fuerza de trabajo, se hará necesario reponer prontamente las fuerzas desgastadas, lo que, a su vez, supondrá una partida mayor de costo de desgaste en la producción de la fuerza de trabajo, del mismo modo que la parte de valor que ha de reproducirse diariamente en una máquina es mayor cuanto más rápido sea su desgaste. Parece, pues, como si fuese el propio interés del capital el que aconsejase a éste la conveniencia de implantar una *jornada normal de trabajo*.” (Marx, 1994).

con la expansión de producciones extensivas, la situación oscilante entre el estancamiento y la contracción de la escala de la producción en las últimas dos décadas del siglo XX, la sobrevaluación monetaria y la apertura comercial del período neoliberal. Y todo esto fue quedando reflejado en los índices de desocupación y en la caída del salario real general, como lo muestran los gráficos que siguen.

Gráfico 3



Fuente: Brasil: IPEADATA Tasa de desempleo de la Región Metropolitana de San Pablo (RMSP). Argentina: INDEC Tasa de desempleo total de aglomerados urbanos (en base a EPH puntual hasta primer trimestre de 2003 y EPH continua desde entonces).

Gráfico 4



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 en base al promedio de los aumentos nominales de los salarios industriales y el IPC (del INDEC hasta 2006, del departamento de estadísticas de San Luis para 2007 y 2008).

La caída de los salarios reales podría estar reflejando, en lugar de la caída del precio de la fuerza de trabajo por debajo de su valor, la caída misma de este valor. Es decir el abaratamiento sostenido y sistemático del conjunto de las mercancías que entran en el consumo de los obreros industriales. Sin embargo en la tesis vimos que esta tendencia descendente de los salarios industriales que se presentó en los países del MERCOSUR contrasta fuertemente con el curso seguido por los salarios industriales a nivel mundial¹⁶. Para que este abaratamiento, experimentado exclusivamente en la región, hubiese tenido lugar debería haber sido el reflejo de un salto en la productividad del trabajo aplicado en la producción de las mercancías que constituyen el consumo obrero. Es decir que la productividad del trabajo en los países del MERCOSUR debería haber crecido más, y mucho más, rápidamente que en el resto del mundo. Entendemos que no hay ninguna evidencia para sostener esta afirmación, de modo que la reflexión nos señala nuevamente hacia el camino de la caída del precio de la fuerza de trabajo como producto de la imposibilidad de reponer plenamente la mercancía desgastada.

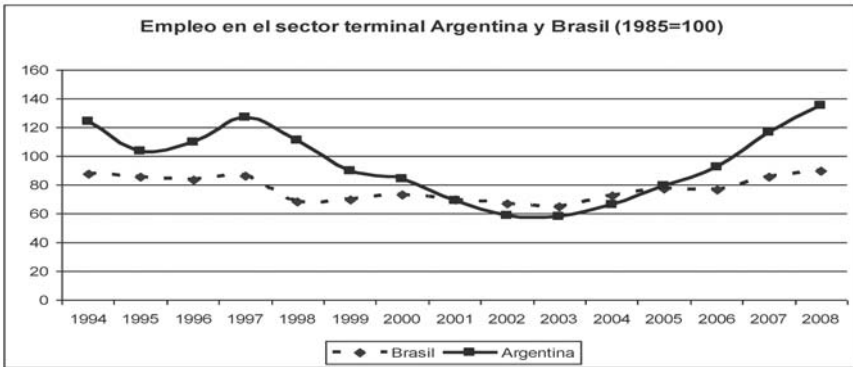
Después de verificar la existencia, en el MERCOSUR, de las condiciones generales para que pueda realizarse de manera sistemática la compra de la fuerza de trabajo por debajo de su valor, pasamos a estudiarla particularmente en el caso del sector automotriz. Aquí verificamos la presencia efectiva de los fenómenos que expresan la existencia de la sobreexplotación —cuya posibilidad habíamos visto antes—, la intensificación del consumo y el abaratamiento en la compra de la fuerza de trabajo.

La intensificación se fue reflejando en los movimientos del empleo y la productividad física, en ellos se puede observar cómo la intensidad en el consumo de la fuerza de trabajo creció durante los tres ciclos en los que se desarrolló la producción automotriz. Entre 1994 y 1998 la intensificación se reflejó en el mayor aumento de la productividad física respecto a la caída del empleo. Entre 1998 y 2003 en la mayor proporción en la que cayó el empleo comparado con la productividad¹⁷. Mientras que entre 2004 y 2008, se reflejó en la mayor velocidad de crecimiento de la productividad sobre el aumento del empleo.

¹⁶ Este contraste lo verificamos utilizando un informe del *Bureau of Labor Statistics* (BLS 2009) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos. En el cual se presenta la evolución de los salarios industriales de 32 países y, de esos, solamente Argentina, Brasil y Filipinas experimentaron una reducción de sus salarios industriales entre 1996 y 2007.

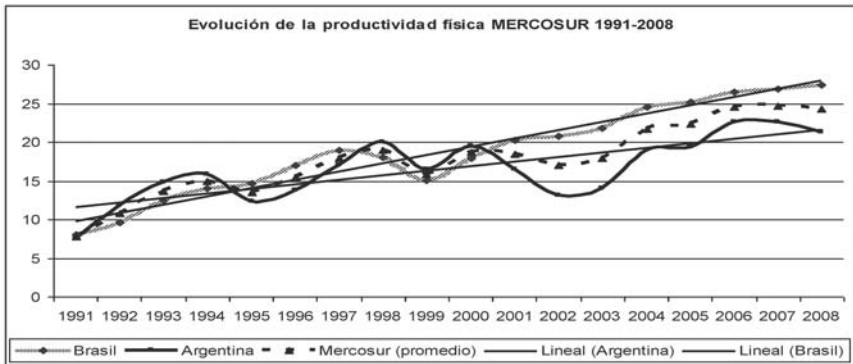
¹⁷ En el caso de Brasil incluso la productividad subió mientras caía la producción.

Gráfico 5



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

Gráfico 6



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

Proceso que, también, se expresó en la extensión relativa del tiempo de trabajo. En el caso de Argentina, ésta se reflejó en un crecimiento acelerado de las horas trabajadas por obrero, mayor al crecimiento de la producción en los momentos expansivos y en un decrecimiento menor a la caída de la producción en las contracciones. Es decir, cuando la producción creció los trabajadores debieron trabajar más horas y cuando la producción cayó, la menor cantidad de trabajadores que quedaron también debieron trabajar más, porque fue mucho más abrupta la caída en la cantidad de trabajadores empleados.

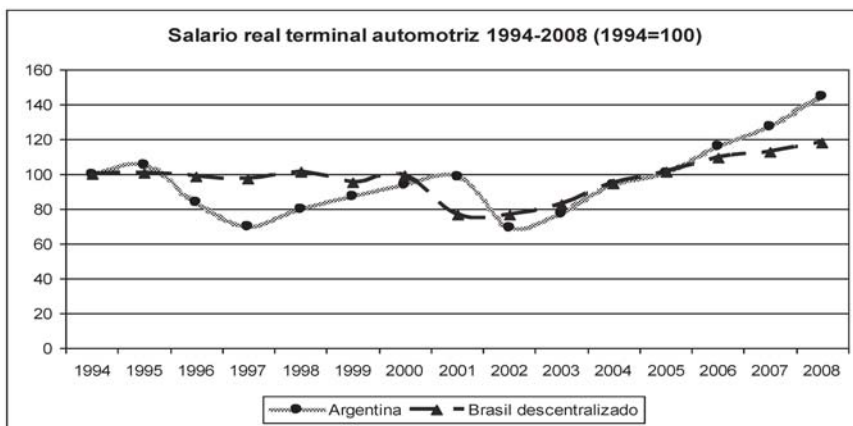
En Brasil este proceso de aumento relativo de la jornada laboral se realizó a través de la diferenciación interna de las condiciones de trabajo —impuesta

mediante la descentralización productiva ¹⁸, entre las cuales está la duración de las jornadas semanales de trabajo. Así, si bien a partir de 1996 la jornada de trabajo en San Pablo se limitó a 40 horas semanales, en las nuevas plantas instaladas en el resto del país (de los mismos capitales que las instaladas en San Pablo, claro está) la jornada oscila entre las 44 y las 46 horas semanales.

Y en el mismo sentido se orientaron los resultados obtenidos al analizar el curso seguido por los salarios reales en el sector.

En Argentina el promedio de salarios reales pagados entre 1994 y 2008 se ubicó un 5 % por debajo del nivel de 1994, mientras que en Brasil la caída promedio en el período fue del 4 %. Pero es conveniente recordar aquí que, el nivel salarial del promedio de los obreros industriales en ambos países era en 1994 entre un 30 y un 35 % más bajo que los de 1985, es decir se trata de una tendencia de más de 30 años de retroceso.

Gráfico 7



Fuente: Argentina: elaboración propia en base a salarios nominales de anuarios AdEFA (2009) y el IPC (del INDEC hasta 2006, del departamento de estadísticas de San Luis para 2007 y 2008). Brasil: ABC elaboración propia en base a Índice de salarios automotrices del ABC en BID-INTAL para el período 1994-1998 (1999:182-183) y desde 1998 elaboración 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.

¹⁸ Nos referimos al proceso de redistribución geográfica de la producción automotriz en Brasil. Hasta mediados de los 90 el 75 % del total de la producción se concentraba en San Pablo, después del proceso de apertura de distintas plantas en diferentes regiones del país esta producción se redujo a menos del 45 %.

Si diferenciamos el comportamiento de los salarios en los distintos ciclos ya mencionados encontramos que en el período 1994-1998 los salarios reales acumularon una caída en promedio del 15 % en Argentina y del 30 % en Brasil ¹⁹. Mientras que en 1999-2003 volvieron a caer en torno al 13 %, en el caso de Brasil se efectivizó el impacto de la descentralización productiva ya que los salarios que se pagaban en las nuevas plantas representaban, en algunos casos, sólo el 30 % de los salarios que recibían los obreros en San Pablo ²⁰. Por último, entre 2004 y 2008 el salario real creció en ambos países (16 % Argentina ²¹, 7 % Brasil), marcando —de este modo— un freno y una leve recuperación en la tendencia de largo plazo de caída del salario real.

Nuevamente este movimiento, en promedio descendente, experimentado por los salarios reales de los trabajadores automotrices en el MERCOSUR contrasta con el que siguieron los salarios automotrices en el resto del mundo (BLS,2009).

Lucha de clases: forma concreta de realización de las transformaciones.

En la parte final de la tesis estudiamos —parafraseando a Marx— las manifestaciones más inmediatas del proceso específico de acumulación de capital en el sector automotriz, acercándonos, pues, “*gradualmente a la forma bajo la que se presentan en la superficie misma de la sociedad, a través de la acción mutua de las diversas clases sociales, a través de la concurrencia, y tal y como se reflejan en la conciencia habitual de los agentes de la producción*” (Marx, 1995:45). Pasando a indagar, de este modo, sobre el papel concreto que jugó, y sobre cómo se desarrolló particularmente, la lucha de clases en la reproducción de las condiciones específicas de valorización en el sector de la industria terminal automotriz.

Estudiamos, por lo tanto, las formas políticas en las que se fueron desarrollando los distintos procesos analizados, siguiendo la intervención de

¹⁹ Principalmente como consecuencia del congelamiento del nivel de retraso que tenían los salarios al momento de lanzarse el Plan Real en el año 1994.

²⁰ En el mejor de los casos llegaban a percibir un salario que estaba en el orden del 50 % o 65 % del de los paulistas. Y debe tenerse presente que nos estamos refiriendo a los obreros de las plantas donde se produce el 55 % del total de vehículos automotores que se fabrican en Brasil.

²¹ Para el cálculo del salario real tomamos en consideración el índice de precios al consumidor del INDEC hasta 2006, ya que a partir de los cambios introducidos en 2007 su confiabilidad se vio relativizada. Para los años 2007 y 2008 tomamos el índice del departamento de estadísticas de San Luis, ya que mantuvo el procedimiento anterior del INDEC para su medición.

cada uno de los actores sociales en la expresión política de sus intereses de clase.

Así, analizamos la acción del Estado que, como representante político general del proceso de acumulación de capital (Iñigo Carrera, 2008), desarrolló las condiciones necesarias: para la integración —regional y productiva—; para la compra de la fuerza de trabajo por debajo de su valor —con la reforma laboral, la actuación del Ministerio de Trabajo en los conflictos, etc.—; así como para la apropiación de riqueza social extraordinaria por parte de los capitales automotrices —régimenes especiales automotrices, incentivos y subsidios promocionales, etc.—.

Nos ocupamos, también, de analizar las acciones desplegadas por los representantes directos de los capitales automotrices, de los mecanismos mediante los cuales lograron la intensificación del consumo de la fuerza de trabajo y la reducción de los salarios —incorporación de instrumentos flexibilizadores, aplicación de contratos promovidos, diferenciación salarial, reducción del personal, etc.

Especialmente, nos dedicamos a la indagación sobre las acciones desarrolladas por los trabajadores automotrices (y sus organizaciones), a través de las cuales buscaron resistir el proceso de intensificación en el consumo de su fuerza de trabajo y la tendencia a la caída del precio de su mercancía. Es decir estudiamos el proceso constante de lucha por elevar los salarios, defender los puestos y las condiciones de trabajo, que los trabajadores llevaron adelante en ambos países desde la conformación del MERCOSUR.

Para realizar ese estudio (además de analizar la regulación general y sectorial desde los Estados y desde el MERCOSUR) construimos una base de datos con los distintos conflictos desarrollados en el sector terminal automotriz entre los años 1994 y 2008. Para lo cual utilizamos los distintos instrumentos de negociación colectiva —convenios y acuerdos colectivos—, publicaciones de circulación general, sindical y política de ambos países, algunas entrevistas y la información existente en una base de datos que el sindicato de trabajadores del ABC está construyendo con su historia²².

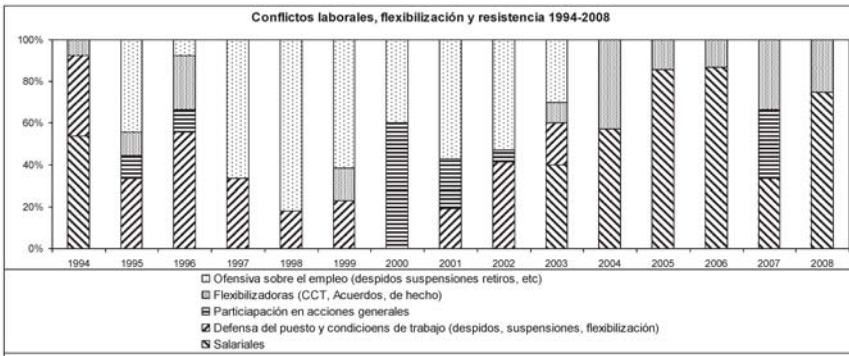
Con el resultado de tal estudio pudimos sistematizar la información, ordenando y clasificando los conflictos abiertos ocurridos en dicho período en un esquema²³ que nos permitió diferenciarlos de acuerdo a qué actor lo encabezó —inició o protagonizó— y a qué tipo de objetivo lo impulsó (avan-

²² A la cual se puede acceder a través de: <http://www.abcdeluta.org.br>

²³ La esquematización resultó inevitable a la vista de la gran cantidad y variedad de conflictos que empujaron el proceso en todos esos años.

zar en la flexibilización o resistirla, defender los puestos de trabajo, buscar elevación de salarios, reducir el personal o debilitar la organización obrera, por ejemplo), tal y cómo se sintetiza en los siguientes gráficos.

Gráfico 8



Fuente: Elaboración propia sobre la base documental indicada.

Gráfico 9



Fuente: Elaboración propia sobre la base documental indicada.

En ambos gráficos, nuevamente, puede observarse la presencia de los tres ciclos diferentes. En el período de 1994-1998 los conflictos encabezados por los obreros se concentraron en acciones tendientes a defender las condiciones y puestos de trabajo, frente al creciente avance de la flexibilización que efectuaron los representantes del capital. En el que va de 1999 a 2003 los conflictos encabezados por los obreros disminuyeron en número y se concentraron en la defensa de los puestos de trabajo (en Brasil además tu-

vieron presencia los intentos de frenar la caída salarial). Mientras que los representantes del capital concentraron la mayoría de sus acciones en eliminar puestos de trabajo y en menor número en introducir la flexibilización allí donde todavía no la habían podido hacer. Finalmente, entre los años 2004 y 2008, se observa que la relativa recuperación salarial tomó forma a través de un importante crecimiento del número de conflictos encabezados por los trabajadores. En Argentina se concentraron exclusivamente sobre los reclamos salariales, mientras que en Brasil la creciente sobrevaluación monetaria y el desplazamiento (o su amenaza) de producción para exportación hacia la Argentina generó importantes conflictos con el eje puesto en la defensa de los puestos de trabajo. Por su parte los representantes del capital, si bien disminuyeron la cantidad de acciones que encabezaron, lograron consolidar la flexibilización introducida durante la crisis (Guevara, 2010b).

Resultados de la investigación

En la presentación de la investigación seguimos las determinaciones en juego desde las formas más abstractas —presentes en la especificidad que portan los procesos nacionales de acumulación y en su relación con la unidad mundial— hasta las formas de realización más inmediatamente visibles en la superficie de la sociedad —los conflictos gremiales en el sector automotriz. El objetivo general de la investigación era aportar elementos a la discusión sobre la acción política, por eso intentamos contribuir a la posibilidad de reconocer el contenido que se realiza en los movimientos de las formas inmediatamente visibles, entender las expresiones concretas como la forma de realización de los procesos, en busca de aportar a la efectividad de la acción política, es decir reconocer el contenido encerrado en cada forma para tratar que las acciones operen sobre ese contenido.

Los principales resultados a los que fuimos arribando en la investigación fueron presentados a lo largo de todo este trabajo. Sin embargo, dada la variedad de momentos por los que nos vimos obligados a transitar, consideramos necesario hacer una breve recapitulación.

Al analizar el curso seguido por la lucha de clases, con el foco puesto particularmente en el sector terminal automotriz, encontramos que se produjo un retroceso general de las posiciones obreras, con pérdida de derechos y debilitamiento relativo de las organizaciones gremiales (expresado en el avance de la flexibilización laboral y en el comportamiento del precio de su mercancía). Retroceso que se fue desarrollando con acciones que se mantuvieron restringidas al interior de cada ámbito nacional (e incluso, en la mayo-

ría de los casos al interior de cada empresa por separado) mientras que, por el contrario, los representantes directos de los capitales automotrices actuaron de un modo coordinado a nivel regional.

Al analizar el contenido que se fue realizando mediante este retroceso, planteamos que en él tomó forma el proceso de extracción de plusvalía extraordinaria en el sector terminal automotriz. El cual se materializó en el aumento de la intensidad en el consumo de la fuerza de trabajo, a la vez que cayó el precio por el cual se compró.

A su vez, encontramos que esta plusvalía extraordinaria fue apropiada por los capitales automotrices que continuaron reproduciéndose sostenidamente a pesar de que sus condiciones concretas de producción se mantienen profundamente alejadas de las condiciones de producción que se rigen por la valorización a la tasa media de ganancia, restringiendo su escala al mercado interno —ahora— regional.

Y que de este modo, a través de la integración regional en el MERCOSUR —con sus características “fallidas” incluidas— se reprodujo el proceso de apropiación de riqueza social extraordinaria que funciona como base del proceso de valorización de los capitales medios fragmentados que operan en la industria terminal automotriz de la región.

En síntesis, el resultado general al que llegamos con nuestra investigación fue que la integración regional en el MERCOSUR es una forma desarrollada por la reproducción de los capitales automotrices, para reproducirse en condiciones similares a las normales, en el momento actual de la unidad mundial de la acumulación de capital. Que, de este modo, continúan valorizándose negando el desarrollo de las fuerzas productivas de la sociedad, al alimentarse de la apropiación de riqueza social extraordinaria, principalmente extraída sobre la base de comprar la fuerza de trabajo por debajo de su valor, consumiendo aceleradamente la fuerza de trabajo de la población.

Estos resultados, entendemos, pueden aportar al despliegue de una discusión más compleja sobre qué acción política se debe desarrollar frente al MERCOSUR para avanzar hacia una forma históricamente superior de organizarse la producción de la vida de la sociedad.



Bibliografía

ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA. *Anuario Estadístico*. (Buenos Aires, ADEFA, 2009).

ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. *Anuario Estadístico*. (San Pablo, ANFAVEA, 2009).

- ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (org.) (1997). *De jk a fhc a reinvenção dos carros*. (Scritta, San Pablo).
- BASTOS TIGRE, P.; LAPLANE, M.; LUGONES, G., PORTA, F. “Cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz del Mercosur”. *Revista de Integración & Comercio* N° 7-8, enero-agosto 1999 (Intal, Buenos Aires, Argentina).
- BOUZAS, R. “Apertura comercial e integración regional en el cono sur”. *Nueva Sociedad* N125, Mayo-junio 1993 (NUSO, Buenos Aires, Argentina).
- BUREAU OF LABOR STATISTICS. *Hourly Compensation Costs for All Employees: U.S. Dollars, 3133 Manufacturing (NAICS 31-33.)* (Washington, BLS, 2009).
- CARVALHO, E. G. (2003). *Globalização e Estratégias Competitivas na Indústria Automobilística: uma Abordagem a Partir das Principais Montadoras Instaladas no Brasil*. (Tesis Doctoral, Instituto de Economía, UNICAMP, Campinas).
- CARVALHO NETO, A. M. (2002). “Três olhares sobre as relações de trabalho na Mercedes-Benz: a empresa, o sindicato e os trabalhadores”. NABUCO, M. R., DE ALMEIDA NEVES, M., MOREIRA DE CARVALHO NETO, A. (orgs.) *A industria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. (DP&A editora, Rio de Janeiro).
- CHUDNOVSKY, D., LÓPEZ, A. (2006). “Inversión extranjera directa y desarrollo: la experiencia del MERCOSUR”. BERLINSKI, et. al. (coord.) *15 años de MERCOSUR. Comercio, Macroeconomía e Inversiones Extranjeras*. (Red MERCOSUR de investigaciones económicas, Montevideo).
- DIEESE-CNM-CUT. *Do holerite às compras*. (CNM-CUT, Dieese e Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, San Pablo, 2006).
- ERMIDA URIARTE, O. (2002). *Eficacia jurídica de la DSL del MERCOSUR*. (OIT Organización Internacional del Trabajo, Santiago de Chile).
- FANELLI, J. M. (2001). *MERCOSUR: Integración y Crecimiento* (Grupo Editor Altamira, Buenos Aires).
- GRINGBERG, N. (2003). *Acerca de la acumulación de capital en Brasil*. (Centro Para la Investigación como Crítica Práctica, Buenos Aires).
- . “From the ‘Miracle’ to the ‘Lost Decade’: intersectoral transfers and external credit in the Brazilian economy”. *Revista de Economía Política*, V. 28 N° 2, Abril-Junio 2008. (San Pablo, Brasil).
- . “Where Is Latin America Going? FTAA or “Twenty-first-Century Socialism”?”. *Latin American Perspectives* V37N1, Enero 2010 (LAP, Riverside, California, EE.UU.).
- GOLDIN, A. (1997). *El trabajo y los mercados. Sobre las relaciones laborales en la Argentina*. (Eudeba, Buenos Aires).
- GUEVARA, S. (2007). “El Mercosur como reproducción de la forma específica de la acumulación de capital en el Cono Sur: una primera aproximación desde el sector automotriz.” FERNANDEZ, A. (editor). *Estados y sindicatos en perspectiva latinoamericana*. (Prometeo Libros, Buenos Aires).
- . (2010a). “Efectos de la crisis mundial en la industria terminal automotriz y la respuesta de los trabajadores en el MERCOSUR”. FERNÁNDEZ (Comp.) *Estado, instituciones laborales y acción sindical en países del MERCOSUR. Aspectos comparativos*. (Prometeo Libros, Buenos Aires).

- GUEVARA, S. “La acción gremial de los trabajadores automotrices en Argentina, desde la posdevaluación hasta la crisis actual”. *Perfiles Latinoamericanos*. Número 36, julio-diciembre 2010b (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México).
- . “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*, Vol. 20, n. 1, 2011. (Universidade Federal de Pernambuco, Brasil).
- ÍNIGO CARRERA, J. (1998). *La acumulación de capital en la Argentina*. (Centro para la Investigación como Crítica Práctica, Buenos Aires).
- . “La crisis de la representación política como forma concreta de reproducirse la base específica de la acumulación de capital en Argentina”. *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, Nº 15, 2004 (San Pablo, Brasil).
- . “Argentina: acumulación de capital, formas políticas y la determinación de la clase obrera como sujeto revolucionario.” *Razón y Revolución* Nº 14, Invierno 2005. (Ediciones RyR, Buenos Aires, Argentina).
- . (2007). *La Formación Económica de la Sociedad Argentina. Vol. I Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*. (Imago Mundi, Buenos Aires).
- . (2008). *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*. (Imago Mundi, Buenos Aires).
- KREIN, J. D. (2007). *Tendencias recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005*. (Tesis doctoral, Instituto de Economía, Economía Social e do Trabalho, UNICAMP, Campinas).
- MANZANO, S. P. (2004). *Diagnostico das condições de trabalho nas montadoras de veículos do ABC e no Parana : um estudo sobre a modulação da jornada de trabalho e da PLR*. (Tesis de Maestría, Instituto de Economía, Economía Social e do Trabalho, UNICAMP, UNICAMP, Campinas).
- MARINI, R. M. (2007). *América Latina Dependencia y Globalización*. (CLACSO, Prometo Libros, Buenos Aires).
- MARTICORENA, C. (2009). “La negociación colectiva en la industria manufacturera argentina. Un análisis de su contenido durante la postconvertibilidad a la luz de las transformaciones operadas en los años '90”. *Actas del 9^{no} Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*. (FCE, UBA, Buenos Aires).
- MARX, K. (1975). *Contribución a la crítica de la economía política*. (Ediciones Estudio, Buenos Aires).
- . (1994). *El Capital. Crítica de la economía política*. Tomo I. (Fondo de Cultura Económica, México).
- . (1995). *El Capital. Crítica de la economía política*. Tomo III. (Fondo de Cultura Económica, México).
- . (1995b). *El Capital. Crítica de la economía política*. Tomo II. (Fondo de Cultura Económica, México).
- MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. *Boletín de Remuneraciones*. (Buenos Aires, MTEySS, 2009).
- PENA, C., ROZEMBERG, R. (2005). *Una aproximación al desarrollo institucional del MERCOSUR: sus fortalezas y debilidades*. (INTAL, Buenos Aires).

- SANTELLA, A. (2008). *Trabajadores, Sindicato y Conflictos en la industria automotriz argentina. Un estudio de caso (1989-2006)*. (Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires).
- SARTELLI, E. “¿Sobre Ruedas? Los trabajadores, el MERCOSUR y la industria automotriz”. *Revista Américas*, n° 5, noviembre-diciembre 1999. (Universidad de Viena, Viena, Austria).
- SOURROUILLE, J. V. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. (ILET, Nueva imagen, México).
- VALLS PEREIRA, L. (1999). “Toward the Common Market of the South: MERCOSUR’s Origins, Evolution and Challenges”. RORDAN, Roett (eds.) *MERCOSUR: Regional Integration, World Markets*. (Lynne Rienner).

Fecha de recepción: 30/09/11.

Fecha de aceptación: 11/04/12.