

# DESARROLLO, ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO, Y SABERES GENERIZADOS. NUEVOS DESAFIOS PARA LAS POLITICAS DE CONSTRUCCION DEL MERCOSUR

REFLEXIONES EN EL CASO ARGENTINO EN BASE A LA EXPERIENCIA  
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ<sup>1</sup>

---

*Martha Roldán*

## RESUMO

O estudo busca explorar a relação entre a construção de uma nova organização do trabalho no espaço da fábrica renovada tecnologicamente e a demanda por um novo perfil de trabalhadores capacitados por meio de conhecimentos e saberes genéricos. Tem por objetivo explicitar como nesse novo contexto de mundialização das tendências são atingidos homens e mulheres que vivem na Argentina do início do século XXI, e como esta nova situação repõe as questões básicas do direito ao trabalho, à satisfação e à distribuição da riqueza gerada pelo crescimento econômico e social.

*Palavras-chave:* direitos econômicos e sociais, Mercosul, formas de organização do trabalho, mundialização.

## ABSTRACT

The study tries to explore the relation between building a new labour organization inside the technologically renewed factory and the demand of a new profile of skilled workers by means of know-how and general knowledge. It aims to explain how in this new context of world-wide trends men and women, at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, living in Argentine are affected, and how this new situation brings back basic questions of the right to work, satisfaction and wealth generated by the economic and social growth.

*Key words:* economic and social rights, Mercosul, ways of labour organization, world-wide.

- 
1. FLACSO/CONICET. Buenos Aires, Abril, 2001. Ponencia presentada al 4to Encuentro Regional de Estudios do Trabalho da ABET: 'Integración Regional, Mercado de Trabajo y Mercosur. Organizado por ABET, la Universidad Federal de Rio Grande do Sul y la Pontificia Universidad Católica de Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Junio 21-22, 2001. Dirección E-mail: imartharoldan@arnet.com.ar

## 1. INTRODUCCION

### 1. 1 - General

La presente ponencia explora la **relación** entre la construcción **articulada** del desarrollo, la organización del trabajo a nivel micro-fabril y la demanda de saberes generizados en el contexto de las tendencias de Mundialización/Regionalización contem-poráneas. ¿Cuáles son sus características e implicaciones desde la perspectiva de la reivindicación de los derechos humanos al desarrollo de mujeres y de varones trabajadora/es en el 'pasaje' neo liberal argentino al capitalismo de base **regional** 'comienzos de siglo 21'?

A fines de la década de los 90s el fracaso de las políticas neoliberales en el forjamiento de pautas de crecimiento económico sostenido y sustentable y con Equidad 'sensible al género' alienta la búsqueda de nuevas respuestas a los interrogantes del desarrollo significado como *dinámica de construcción articulada de contextos que garanticen el ejercicio de los derechos económicos, sociales, culturales, civiles y políticos como dimensiones indivisibles de los derechos humanos*. Una filosofía de *construcción articulada* implica la consideración de un número de dinámicas interrelacionadas: desde algunas tradicionales en el discurso del desarrollo: la naturaleza del crecimiento económico y de la inversión, y la distribución del ingreso, a aquellas que conciernen la agencia de las pueblos en la definición de lo que constituye la 'sociedad buena'—la pregunta fundamental de la filosofía política<sup>2</sup>— y la reivindicación de los derechos económicos, sociales, culturales, civiles y políticos *de mujeres y varones* como dimensiones indivisibles de los derechos humanos.<sup>3</sup>

2. Véase Jaggat, 1983, para una elaboración ya clásica de esta temática desde una perspectiva feminista.

3. Me refiero a los derechos consagrados en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, menos conocido que su 'mellizo', el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. El primero fue aprobado por la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas 2200 A (XXI) adoptada para firma y ratificación el 6 de diciembre de 1966, y fecha de entrada en vigor el 3 de junio de 1976. El segundo, de igual Resolución, del 16 de diciembre de 1966, y fecha de entrada en vigor el 23 de marzo de 1976.

Al hacer hincapié en la urgencia de revitalizar el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales— firmado por la Argentina en 1968, ratificado en 1986, e incorporado a la Constitución nacional en 1994 me propongo subrayar que aquellos derechos poseen las características básicas de los derechos humanos: son universales, inherentes a las personas, inalienables, indivisibles, interdependientes e interrelacionados.

El derecho de toda persona a trabajar (artículo 6), al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias (artículo 7); *a un nivel de vida adecuado, para sí y su familia, incluyendo alimentación, vestido y vivienda adecuados y a una mejora continua de las condiciones de existencia* (artículo 11, 1), *a estar protegida contra el hambre* (art. 11. 2) al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental (art. 12) a la educación (art. 13. 1) entre otros, son dimensiones esenciales de los derechos económicos, sociales y culturales. (Ver el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 1966). *Los Estados nacionales signatarios de este Pacto se comprometen a su vez, a garantizar el ejercicio de estos derechos* sin discriminación de ningún tipo: raza, color, sexo, idioma, religión y otros (artículo 2).

A pesar de ese compromiso formal, la evolución socioeconómica de la últimas décadas signada por la Mundialización /Regionalización del capital viola los derechos humanos al desarrollo en la mayoría de los países del planeta.<sup>4</sup> Argüiré entonces que *la construcción articulada de contextos de desarrollo constituye una meta y desafío teórico y político clave de nuestro tiempo y pertinente a la configuración presente y futura del Mercosur*. De ahí también que la búsqueda de senderos de desarrollo conlleve necesariamente la del diseño de formas de organización del trabajo que impliquen una 'humanización' *pensada como crecimiento de las capacidades de las personas y de poder para su ejercicio*. Ésta es la significación aquí acordada al derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental de acuerdo al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales, y Culturales. (Nota 2) y debe verse en su innata **indivisibilidad** respecto de los demás derechos antes mencionados.

---

No todos los países ratificaron el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, siendo la ausencia de los Estados Unidos tal vez la más significativa. (ODI, (Overseas Development Institute) *Briefing Paper*, 1999, (3) September, p.1). Téngase en cuenta que estos derechos no pueden ser sostenidos sin el ejercicio pleno de los derechos civiles y políticos... a una vida sin violencia, subordinación y tortura, libertad de la esclavitud y del trabajo forzado, al voto, libertad de opinión, pensamiento y religión, entre otros (Pacto Internacional de los derechos civiles y políticos, 1966 también incorporado a la Constitución argentina)

Para una elaboración de estos temas véase Roldán, 2000a

Véase en Williams, 1998, un interesante análisis de los factores económicos y políticos que condicionaron el distinto destino de ambos Pactos (el de Derechos Económicos, Sociales, y Culturales no cuenta con Protocolo Facultativo y prácticamente fue olvidado, mientras que el de Derechos Civiles y Políticos cuenta con ese protocolo y es aplicado); y de algunos de los desafíos y problemas involucrados en la lucha por la toma de conciencia y efectiva aplicación del primero, y por la definición y medición/ monitoreo de estos mismos derechos. Para una reflexión desde Argentina, destacando los aspectos de género, Roldán, 1998, b.

4. Diversas fuentes internacionales, Chesnais 1996 a y b, Brenner 1998, Petrella 1996, CEPAL 1999, para América Latina y el Caribe, entre muchas otras, presentan evidencia de la brecha creciente entre economías centrales y periféricas. Consúltase Hirst y Thompson, 1996, sobre niveles de regulación.

Esta ponencia intenta contribuir a aquella meta de construcción articulada del modo siguiente. El resto de esta Sección (Acápites 1.1; 1.2 y 2) presenta un breve ejercicio de reconocimiento teórico y conceptual de la emergencia de configuraciones regionales, de modelos de organización del trabajo y de jerarquización de género desde la perspectiva de la economía política crítica de la Mundialización respectivamente. La Sección 2 se refiere a la consolidación del modelo neoliberal en la Argentina y a la construcción pública y privada de la región automotriz del Mercosur. La Sección 3 aborda la hibridización productiva automotriz desde la perspectiva de la organización del trabajo y del desarrollo de capacidades, y la Sección 4 presenta las conclusiones y reflexiones del ensayo.

## 1.2 - La emergencia de configuraciones regionales desde la perspectiva de la economía política crítica

El enfoque de la Mundialización y, en términos amplios, las aproximaciones críticas al proyecto neoliberal de la Globalización reelaboran principios de la economía política en el cuestionamiento del desarrollo inherente al 'pasaje' al capitalismo de la regionalización 'fin de siglo'.<sup>5</sup> A tal fin parten de la economía internacional y de la acumulación de capital como totalidad sistémica y perspectiva teórica desde la cual abordar la evolución articulada de sus componentes nacionales en el análisis de las tendencias de Mundialización asociadas (en un eslabonamiento no virtuoso) al 'pasaje' del ciclo de expansión de la posguerra, 1950-comienzos de los '70s, al largo ciclo de caída profunda de la tasa de crecimiento de la economía internacional que se extiende hasta el final de los '90s.

A través del concepto de Mundialización, Chesnais, 1996 a, alude a la profundización de las tendencias históricas de internacionalización financiera, productiva, y comercial\_\_ ahora basada en **regiones** dotadas de recursos y mercados (cual sería el Mercosur) \_\_ y en tanto elemento clave de la configuración del capitalismo contemporáneo. Entre las facetas de la Mundialización, que deben verse articuladas, se destaca la hipermovilidad financiera que imprime su impronta de rentabilidad a las inversiones en la manufactura y servicios ; la importancia creciente

5. Ubico a los textos de Chesnais 1996 a y b dentro del campo amplio de la teorización de la economía política crítica del desarrollo que también incluye a Brenner, 1998, y en algunos de sus textos a Boyer, entre otros autores.

de la IED (Inversión Extranjera Directa) *muy selectiva y localizada* en lugar del comercio exterior como eje crucial de los procesos de internacionalización; *la emergencia del comercio intra sector e intra-conglomerados de ETs (mercado privado de las mismas empresas) como forma dominante del comercio exterior*; y la concentración de flujos monetarios, de IED, y comerciales en los países de la Tríada en detrimento de los países periféricos. El fin de los '70s y en particular la década de los '80s, registra el incremento espectacular de la IED asociada al desmembramiento de los instrumentos regulatorios de la etapa 'de Oro' dando también origen a una nueva relación entre la profundización de la internacionalización productiva y la financiera, a la que se atribuye un papel hegemónico.<sup>6</sup>

*Los países de la periferia* no podían, lógicamente, permanecer ajenos a las tendencias de Mundialización. La nueva fase de internacionalización que tiene su origen en los países centrales donde *se asocia a polarizaciones y exclusiones* se traslada a los periféricos *en un movimiento único de liberalización del capital monetario y productivo* respecto de las instituciones que encuadraban y regulaban sus operaciones durante el período de expansión de la posguerra, *imponiendo una brecha creciente entre las economías desarrolladas y no desarrolladas*. (Brenner 1998, Chesnais, 1996 a y b, Boyer, 1996, Kitson y Michie, 1995) *Los encadenamientos 'no virtuosos' que conectan los procesos de internacionalización regional y el largo ciclo recesivo no fueron, empero, inexorables*. Se requirió de las políticas activas de quienes las impusieron y de la pasividad de quienes no se opusieron a ellas, acompañadas de políticas de desregulación, privatización y apertura, sin las cuales el capital financiero y las ETs no habrían podido destruir tan rápida y radicalmente los impedimentos para explotar recursos humanos, nacionales y económicos como quisieran. con dimensiones internacionales, regionales, nacionales, y locales. (Chesnais, 1996 a, p.34)

La crucialidad de los procesos señalados remite, a mi juicio, a *examinar si las pautas actuales de configuración de nuestra región del Sur resultan o no conducentes a la meta amplia de desarrollo; esto es, a ubicar su construcción en el marco amplio de las tendencias y escenarios de la economía mundial*.

6. La utilización de NTI (Nuevas Tecnologías Informatizadas) optimiza los procesos de Mundialización y la reconversión de las empresas conjuntamente la apertura, y la adaptación del modelo japonés a la vez que es elemento coadyuvante en el llamado JAT externo (subcontratación) que permite la centralización del capital y descentralización de operaciones en la operación de los oligopolios mundiales. Véase Chesnais, 1996 a y b.

Concomitantemente, dada la importancia de los flujos de IED como tendencia de internacionalización contemporánea, cabe preguntarnos *¿Qué modelos de organización productiva y del trabajo\_\_en tanto soportes de estrategias de acumulación de capital\_\_ se asocian a las tendencias señaladas?*

De este modo el debate sobre las nuevas formas de organización del trabajo, y sus corolarios: las calificaciones (o saberes) y la coordinación y control del trabajo\_\_ se inscriben en la teorización del desarrollo. Las experiencias vividas a nivel micro fabril y el ser humano que se construye en el mundo del trabajo productivo y reproductivo se articulan a su dinámica fundante, las estrategias de inversión y rentabilidad de las ETs que difunden las consideradas 'mejores prácticas' y el marco regulatorio que promueve esta difusión. Simultáneamente las políticas que pretenden monitorear la adaptación de esos modelos y sus implicaciones para el bienestar de las y los trabajadora/as recuperan su centralidad en el debate sobre el desarrollo (o su ausencia) en el marco regional.

### **1.3 - Los hibridización (adaptación) de modelos de organización productiva y del trabajo**

Enfocando el nivel micro social solamente, se suele aducir que la década de los 90s fue testigo de una transición entre formas de organización del trabajo Taylorista/ Fordista a la Ohnista /JAT. Es importante entonces hacer una muy breve referencia a las facetas principales de ambos modelos 'in situ' para luego referirnos al carácter de la hibridización (adaptación) histórica del modelo japonés.

Como se profundiza en otro texto, (Roldán, 2000 a) ambos tienen en común 'la búsqueda de economías de tiempo en el uso del capital circulante y de máquinas y en la aplicación de trabajo y la búsqueda de economías dinámicas a medida que se desarrollan productos y procesos' (Véase Sayer y Walker, 1994, pp. 163-164). Las diferencias entre ellos derivan de la lógica de economías de tiempo que preside la organización del trabajo, conectada a un marco regulatorio específico que permite su implementación.

En el caso de la organización Fordista encontramos una búsqueda de economías de tiempo basada en la maximización del uso de capital fijo y de trabajo incrementando, tanto como sea posible, la velocidad *de cada operación individual*. La búsqueda se asocia a una máxima fragmentación horizontal y vertical de tareas,

la existencia de 'una y mejor manera' e instituciones y procedimientos para la resolución de conflictos que aceptan su inevitabilidad inherente a la naturaleza de la relación entre el capital y el trabajo, (Jürgens, et.al, 1993). Sin embargo, estas instituciones y acuerdos no protegen a la totalidad de los sectores asalariados (Coriat, 1988).

En el Ohnismo hallamos una búsqueda **sistémica** de economías de tiempo comprendiendo el uso de capital fijo y circulante y de trabajo dirigidas al incremento de la velocidad *global* de producción y circulación del capital (tiempo de rotación)<sup>7</sup>. Persigue, por lo tanto como la organización Fordista una meta de incremento del flujo de producción pero perfeccionada ya que incluye también el tiempo de circulación antes y después de la producción: las entregas y distribución JAT y los eslabonamientos de subcontratación se vuelven elementos cruciales del mismo modelo.

En materia de organización del trabajo se observa una dimensión crucial, *el trabajo en equipos* que demanda la que denominé (Roldán 2000) una 'gestión delegada del flujo de producción' y el *despliegue de un espectro amplio de calificaciones o saberes laborales* que hace posible una mejor coordinación de la menos aguda división del trabajo a la par que mayor eficiencia y calidad.<sup>8</sup> Dado que todas las relaciones sociales

7. Marx, *El Capital*, 1991.

8. i A fin de esclarecer las calificaciones laborales requeridas por cada modelo de organización productiva propuse, en el ejercicio de Roldán. 2000 a, la utilización un continuo de criterios que abarcan una reivindicación de las calificaciones del 'saber-hacer' en sus diversas dimensiones: de ejercicio de destrezas y habilidades manuales y corporales e intelectuales, que incluye aquellas que denomino Básicas, Generales, Técnicas y de Gestión Delegada del Flujo de Producción. (tales como la administración del tiempo del ciclo de producción y del espacio de trabajo, el auto control de defectos, y resolución de problemas). Asimismo la connotación amplia abarca las aptitudes pertinentes al 'saber-ser' o al 'comportamiento correcto' de lo/s as trabajadore/es que interpreto como disposición a cooperar con la empresa para objetivos de productividad y calidad, ya sea en un sentido individual o grupal aludiendo al desarrollo de la capacidad de cooperación y adecuada interacción y comunicación grupal. Este desglose sólo pretende tener un valor heurístico y en la práctica no resultan mutuamente excluyentes. Ninguna actividad de trabajo (en la que se materializaran aquellas aptitudes) puede ser 'puramente manual' o sólo 'intelectual' Todas incluyen algún grado de reflexión sobre la práctica que en forma explícita o tácita es tomada en cuenta en la compra de fuerza de trabajo.

La propuesta rechaza toda lectura ortodoxa en el tópico de la difusión de 'viejas' formas de racionalización del trabajo que lleve a sostener que la contribución o aporte del trabajador o trabajadora sería únicamente el de su destreza o habilidad manual. Tampoco la actividad de trabajo puede estar desprovista totalmente de ejercicio de capacidades de comportamiento individual adecuado, la disposición a cooperar en algún grado con las demandas de la organización productiva. Las aptitudes consumidas en el gasto de fuerza de trabajo en producción, a mi juicio, siempre comprenden un continuo de destrezas corporales, intelectuales y del comportamiento consideradas adecuadas y relevantes para la organización del trabajo auspiciada por la empresa. El eje de análisis por lo tanto debe pasar por la determinación de por qué determinadas calificaciones son ahora visibilizadas y publicitadas,

se basan en la comunicación y que *el aprendizaje interactivo que tiene lugar en el grupo de trabajo es condición sine-qua-non para la generación y apropiación de saberes tácitos por parte de la empresa*\_\_i.e. 1) aquellos inherentes a la personas (y a la acumulación de su experiencia de vida en el mundo del trabajo productivo y reproductivo y a organizaciones y lugares específicos que comparten un accionar y un lenguaje común. 2) *Que no están disponibles en el mercado para ser vendidos o comprados y requieren un tipo específico de interacción social, similar al proceso de aprendizaje, a fin de ser transferido.* (Lundvall y Borrás, 1998, y Cowan y Foray, 1998 entre otros)\_\_no sorprende que este eje sea fundamental en el debate sobre el rol de la *innovación* en la competitividad contemporánea.

El control sobre el trabajo, a su vez, abarca el principio de mejoramiento continuo (kaizen) que hace a la innovación y al aprovechamiento de las curvas de aprendizaje, del 0 stocks devenido 0 error, y del uso intensivo de las calificaciones del 'saber ser' o del 'comportamiento correcto' individual y grupal. Este modelo, basado en un mayor grado de auto regulación controlada, requiere instituciones y procedimientos para la resolución de conflictos que niegan la inevitabilidad del conflicto inherente a la relación entre el capital y el trabajo. (Jürgens et.al, 1993) El principio de 0 stocks devenido 0 error, un mecanismo crucial para el control sobre el trabajo tiene lugar en un contexto en que las instituciones que representan los intereses de los trabajadores *'tienen por meta asegurar conformidad y obediencia en los casos en que no puede obtenerse un auténtico consenso'*. Asimismo estos arreglos institucionales protegen únicamente a un pequeño sector de la población asalariada resultando inherentes a un modelo de acumulación de capital que también construye su pro pio centro y periferia a nivel de la fábrica y de la sociedad. (Coriat, 1992 , Shinoda, 1997).

---

como si fueran nuevas; por qué fueron invisibilizadas en el pasado; a que relación de fuerzas respondía tal falta de reconocimiento, y cuáles son los cambios en la relación capital-trabajo-género a nivel nacional e internacional que impulsan la discusión contemporánea.

- ii. El modelo Ohnista /JAT' facilita la generación y apropiación de saberes tácitos y la transmisión de información a través de una serie de mecanismos: el trabajo en equipos, la utilización de tarjetas kanban (como mecanismo de descentralización de información en un sistema de planificación totalmente centralizada); el principio de mejoramiento continuo, kaizen (la ingeniería de proceso nunca es estática sino por definición perfectible y dinámica, situación que explica la importancia otorgada a la generación y transmisión de los saberes tácitos del personal y la importancia otorgada al aprendizaje 'on the job' como fuente de innovación. Con este fin los managers japoneses no permiten que el sistema se 'cristalice' en demasía y deliberadamente extraen 'buffers' y/ o trabajadores de la línea dando comienzo a un nuevo ciclo adaptativo); los Círculos de Calidad, y la aplicación sistemática del principio de soifuku, o sugerencias de mejoras, entre otros. En conjunto los mecanismos *aseguran el aprovechamiento de las curvas de aprendizaje al estimular [o forzar] el aprendizaje continuo conducente a la innovación.*

Desde la perspectiva de la economía política crítica, por ende, la transición hacia el capitalismo de base regional no implica el pasaje de un modelo de organización del trabajo inherentemente ‘deshumanizante’ a otro que es inherentemente ‘humanizante’ i.e que garantiza el derecho humano al crecimiento de la capacidad mental, física y emocional y poder para el ejercicio de esta capacidad enriquecida. Ambos modelos, el Fordista y el Ohnista *presentan implicaciones negativas para la salud física y mental de los trabajadores y por lo tanto para la sociedad en su conjunto cuando son examinados desde una significación amplia del desarrollo.*

Las tendencias de crecimiento neo liberal en base a regiones e incentivación de la IED y su relación con las formas organizativas de tipo Ohnista/JAT ya han sido examinadas en su expresión en economías avanzadas en el curso de los ‘90s. (Véase volúmenes varios de Gerpisa, Jürgens et.al, 1993; Nohara, 1993; Nilsson, 1995, entre otros). Empero se conoce menos sobre la dinámica de aquellos procesos operando en las sociedades de la periferia mundial . ¿Cuáles son sus implicaciones en contextos diferentes del que le otorgaron su coherencia de origen y desde la perspectiva de la defensa de los derechos humanos al desarrollo? Como paso previo a este ejercicio es necesario referirse al reto que el feminismo impone a este debate.

#### 1.4 - La dimensión negada: La jerarquización de género en la dinámica de la organización productiva

La subordinación del género femenino en las prácticas y representaciones de la organización del trabajo industrial (y en general en toda práctica de trabajo) no ha desaparecido, si-no que continúa y posiblemente se haya exacerbado en el transcurso del ‘pasaje’.<sup>9</sup> En efecto la literatura socioeconómica feminista centrada en la industria manufacturera ha demostrado que la utilización de los rasgos de género femenino ha sido y continúa siendo parte vital de la implementación de procesos productivos en economías centrales y periféricas, tanto en instancias de organización ‘Fordista’ como de la ‘Ohnista’/ ‘JAT’.<sup>10</sup> Un conjunto de factores materiales y sim-

9. Véase bibliografía en Benería y Roldán, 1987 para material de esa década y la Enciclopedia de N.Strom-quist para la más reciente.

10. Véase Hirata, Husson y Roldán, 1995, los trabajos de Helena Hirata desarrollados en el marco del GEDISST (vinculado al CNRS de Francia) y Roldán 2000 a entre otros. En Hirata y Kergoat, 1997, los artículos de la primera proporcionan excelentes ejemplos de esta óptica feminista aplicada al análisis de los sistemas Tayloristas en Brasil, Japón, y Francia.

bólicos\_\_ que incluyen la consideración del rendimiento y costos de la mano de la obra femenina en comparación con la masculina y la mayor facilidad [real o presunta] de su control, y la propia acción de los elencos productivos masculinos a fin de perpetuar sus ventajas relativas en materia de ascensos y condiciones de trabajo\_\_ coadyuvan a explicar aquel fenómeno complejo.<sup>11</sup>

Los efectos de la inserción subordinada de las mujeres en la esfera productiva ya han sido ampliamente documentados: la enorme brecha salarial, de capacitación, y de condiciones de trabajo entre hombres y mujeres son factores que inciden de modo crucial en las futuras trayectorias profesionales asimétricas de ambos géneros. Sin embargo, permanece insuficientemente estudiada la relación entre las continuidades y discontinuidades de la DGT (División Genérica del Trabajo) y las estrategias de crecimiento o supervivencia de empresas insertas en diferentes contextos de ‘hibridización’. En este sentido es importante recordar que no son sólo las mujeres trabajadoras, sino la sociedad en su conjunto la que se perjudica con el desarrollo tronchado de un vasto sector femenino de su población, una consideración de particular relevancia a la reflexión sobre el carácter de los procesos de ‘hibridización’ y sus posibles sesgos a favor de los hombres trabajadores.

Este estudio arguye, en consecuencia, que la jerarquización de género inserta en las realidades del trabajo productivo fundamenta una interpelación específica al pensamiento del desarrollo. Explorar las razones e implicaciones de la relación capital-trabajo-género en contextos capitalistas cambiantes y sus nexos con la esfera reproductiva es parte de la construcción de los senderos genuinos del desarrollo y por lo tanto de la reelaboración del pensamiento feminista ‘fin de siglo’.

La exploración del mundo de la organización del trabajo en la evolución del capitalismo robustece su capacidad analítica con el aporte del feminismo. Simultáneamente la contribución de este último en el campo del desarrollo necesita su inserción en aquellos debates para su propio crecimiento teórico y para otorgar relevancia a sus políticas de empoderamiento de mujeres en el universo del trabajo conectando la generización a nivel e firmas particulares con sus orígenes en la dinámica socioeconómica internacional, regional, nacional y local con sus especificidades de acuerdo al período histórico considerado.

---

11. Véase Roldán 2000 para una elaboración de estos factores distinguiendo entre las alas sociológica y económica en el tratamiento de los procesos de trabajo industrial.

## 2. EL CASO ARGENTINO Y LA CONSTRUCCION PUBLICA Y PRIVADA DE LA REGION AUTOMOTRIZ DEL MERCOSUR (1991-2000)

### CONSOLIDACION DEL MODELO NEO LIBERAL Y PASAJE AL CAPITALISMO REGIONAL DE LOS '90s.

#### 2.1 - General. Continuidades y discontinuidades regulatorias

Los antecedentes de la imposición del modelo neo liberal en los 90s se remontan a la ruptura de la ISIET (Industrialización Substitutiva de Importaciones en base a Empresas Transnacionales) y a los cambios en el patrón de acumulación que impone la dictadura militar a partir de 1976, transformaciones estructurales decisivas articuladas a la represión generalizada y a las vidas de 30.000 hombres y mujeres 'desaparecido/as'.

'Desde allí en adelante' arguyen Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2000, *'ya no fue la vinculación entre la producción industrial y el Estado el núcleo central del proceso económico, sino la valorización financiera y la salida de capitales al exterior vinculadas a otro tipo de Estado*, modificación que trajo aparejada la contracción y reestructuración de la producción industrial'. (énfasis y negritas agregadas, p 3). Sin embargo, aunque en el transcurso de la década de los 80s la valorización financiera emergiera como la actividad económica de mayor rentabilidad en la economía, aún para las firmas industriales, el modelo económico neo liberal auspiciado por el Consenso de Washington y sectores del *Establishment* nativo<sup>12</sup> se consolida a partir de 1991, durante el gobierno de Carlos Menem, a través de las denominadas 'Nuevas Políticas Públicas' (NPP) de privatización de empresas Estatales, apertura comercial asimétrica, desregulación selectiva de la economía, y aceleración de la regulación regional del Mercosur. Bajo el lema de menos Estado y más mercado, aquellas medidas asegurarían las condiciones requeridas para una nueva etapa de acumulación en base a bienes y servicios transables para la cual no serían necesarias políticas industriales, científicas, y tecnológicas activas que orientaran la capacidad manufacturera dirigida a la exportación.<sup>13</sup>

12. El Consenso de Washington fue redactado por el economista J. Williamson en 1989 para consignar un amplio espectro de recomendaciones de organismos financieros privados, organismos multilaterales de crédito, y académicos que permitiría a los países latinoamericanos superar la denominada 'Década Perdida' de los '80s. Sobre las mutaciones del *Establishment* industrial argentino y su asociación al capital financiero; la evolución de las fracciones del bloque en el poder, de la cúpula industrial y el comercio exterior de la misma véase Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2000, Basualdo 2000 a y b.

13. Consúltense Azpiazu y Nochteff, 1994 y Nochteff, H. Comp. 1998.

Los cambios introducidos en la relación capital-capital fueron acompañados de modificaciones en la regulación de la relación capital-trabajo. Un conjunto de normas laborales fueron cercenando los derechos históricos adquiridos por los trabajadores, incluyendo la legitimación de prácticas antes invisibles e ilegales a nivel de planta productiva (flexibilidad funcional y numérica de la mano de obra, por ejemplo) así como el principio de que la negociación de los convenios colectivos, que tienen lugar a nivel de planta o empresa predominará sobre cualquier otra regulación convenida por los representantes de las federaciones de trabajadores y empleadores y por el Estado-nación.<sup>14</sup>

En el plano regional la liberalización del comercio proveniente de la construcción del Mercosur alentaría la IED, el comercio intra-firma y la especialización productiva. Sin entrar en detalles sobre la evolución de esta configuración, cuya negociación había comenzado en la década de los 80s<sup>15</sup> corresponde señalar que de acuerdo al Tratado de Asunción, 1991, el Mercosur puede considerarse una propuesta de elaboración de un mercado común (Vigevani, 1998). Empero la definición del Protocolo de Ouro Preto de 1994 propende a una Unión Aduanera rotulada imperfecta. (regionalismo abierto) cuyo status 'de suspensión transitoria' resulta difícil de esclarecer con precisión.<sup>16</sup> Ya en 1994 se había establecido un AEC (Arancel Externo Común) en la mayoría de las posiciones arancelarias que conllevaba un nivel de protección efectiva entre un 10 y un 14 % aunque, apunta Chudnovsky, et. al. 1996 'el mayor déficit del proceso de construcción del Mercosur es la ausencia o inadecuada aplicación de políticas e instrumentos que orienten y faciliten el proceso de reconversión productiva a escala regional'(p.217).

14. Véase Novick y Catalano, 1996, Catalano y Novick 1994, y Roldán 2000 para un detalle histórico de esta temática.

15. Véase Vigevani, 1998 para una excelente mirada brasileña sobre la materia. El Tratado de Asunción ya establecía un proceso de desgravación gradual y automático de los aranceles para el comercio intrabloque y la fijación de un arancel externo para las importaciones desde terceros países. Dado que el proceso trajo consigo 'imperfecciones' pues el comercio intrabloque abarcó posiciones arancelarias que fueron sólo parcialmente desgravadas que convivieron con excepciones a la fijación de un AEC, la CEPAL rotuló esta configuración un 'regionalismo abierto'. Ver al respecto Chudnovsky, 1996 et.al.

16. De acuerdo a informaciones periodísticas del 24 de marzo, 2001 el Ministro de Economía argentino, D.Cavalle anunció un cambio en los aranceles de importación de bienes de capital (reducción de 14% a 0 arancel para los derivados de extrazona) que significa, en los hechos, la suspensión temporaria del Mercosur y su conversión también transitoria en área de libre comercio sin arancel externo común. La reacción brasileña ante los perjuicios que le ocasionaría la reducción de aranceles sobre teléfonos celulares y computadoras importados de extra zona, en un listado de más de 2.000 bienes de capital, no se hizo esperar (la prohibición de ingreso a territorio brasileño de productos agrícolas argentinos debido a su asumida procedencia de zonas afectadas de fiebre aftosa). La medida fue rectificadada, pero permanecen inciertas (para el gran público) las posiciones arancelarias sujetas a reducción.

## 2.2 - Implicaciones de las políticas articuladas

Las expectativas creadas por las NPP no han sido satisfechas. Luego del éxito inicial por el crecimiento del PBI (de alrededor del 8% anual) durante el lapso 1992-1994 y la reducción drástica de la inflación, la fase de entusiasmo se interrumpe en 1995 por el “Efecto Tequila” y asume en la actualidad el peligro de *default* y de transformación de la larga recesión en depresión. Los flujos monetarios de los años de auge fueron dirigidos, en su mayoría, a operaciones especulativas a corto plazo y la IED (Inversión Directa Extranjera) se orientó a la compra de empresas públicas privatizadas y a sectores con ventajas comparativas naturales y posibilidades de inserción exportadora, pero de bajo valor agregado y escasa densidad tecnológica. (Chudnovsky et.al. 1996). Finalmente otros flujos de IED se orientan a la complementación del mercado regional, caso de la industria automotriz. (Secciones 2.2 y 3).

Simultáneamente, la aplicación de las NPP promovió la reprimarización, concentración y transnacionalización de la economía y centralización del capital. (Basualdo 2000 a y b) afectando asimismo los aspectos *estructurales* de la producción industrial. Azpiazu et. al, 2000, destacan entre aquellos efectos los procesos de “desindustrialización” (entendido como la pérdida de participación de la actividad fabril en el PBI global) y de reestructuración regresiva del sector iniciados, ambos, hacia fines de los años setenta pero exacerbados a nivel de desintegración de la producción industrial en los 90s. Estos efectos, derivados en gran parte de la compra en el exterior por parte de las firmas industriales, de insumos y/o productos finales, trajeron aparejado el cierre de numerosas empresas, y/o su conversión en armaduras, y /o en importadoras de bienes para su venta en la Argentina,<sup>17</sup> incluyendo aquí al favorecido sector automotor. (Sección 2.2.). También se profundizaron, tanto a nivel de las grandes empresas como del conjunto manufacturero, la caída en la cantidad de obreros ocupados en el sector y una creciente regresividad en materia distributiva.

Un problema adicional es *el perfil de especialización resultante ya que éste modela la futura vinculación del país con el resto del mundo*. La Argentina se ha especializado en sectores estáticos, incluyendo los caracterizados por ventajas naturales

17. Sobre la reestructuración industrial argentina en las últimas décadas consúltese Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2000, entre otros autores.

(derivados del agro y otras materias primas) y commodities (insumos) intensivos en capital como los provenientes de la industria siderúrgica, petroquímica, y otras. Permanecen ausentes de esta lista la producción de las tecnologías que lideran la expansión mundial, como las telecomunicaciones, la microelectrónica, la computación y nuevos materiales.

El perfil de especialización se refleja en las exportaciones argentinas intra Mercosur y extra zona que se centran en recursos naturales, energía y commodities industriales.<sup>18</sup> En el comercio intra zona y respecto de Brasil, el principal destino de las exportaciones, y más allá de las oscilaciones entre déficits y superávits que oscilaron a lo largo de la década, *hay que destacar la influencia ejercida por las asimetrías entre los socios principales*. Chudnovsky, ya en 1996, resume la evolución del bloque regional en una caracterización que, a mi juicio, puede aplicarse al resto del período previo al resurgimiento del 2000. Los flujos intra región abarcaron un número reducido de sectores y productos, con fuerte incidencia de estrategias intra firma. ‘Predominaron las políticas defensivas (cupos y salva-guardas) y especialmente en los sectores oligopólicos estrategias y arreglos destinados a cartelizar los mercados y no necesariamente a elevar la competitividad global y expandir la estrategia productiva. *La falta y las fallas de la regulación pública son sustituidas por la regulación privada que no maximiza los beneficios potenciales de la integración regional*’(p.217). Los avatares del comercio bilateral o intra zona deben ubicarse en el marco de la evolución del comercio extra zona. En el periodo 95-99, Argentina experimenta un déficit comercial con las grandes áreas del mundo que asciende, en términos globales, a 10 mil millones de dólares (resultado de déficits con el Nafta, la Unión Europea, Japón, y China entre otros) y que los superávits con el Mercosur, especialmente con Brasil, Chile, Africa y otras áreas no alcanzan a compensar.

Se han incrementado, además, los problemas de la balanza de pagos, que debe incluir intereses crecientes por el aumento del endeudamiento externo, la expansión

18. El déficit de la balanza comercial varía de acuerdo a sectores. Respecto de Brasil hay que tener en cuenta que las exportaciones argentinas a ese país representan sólo un 2.4 % del producto, e incluyen bienes como trigo y petróleo que podrían exportarse a otros destinos, siendo la industria automotriz la más dependiente de Brasil por las razones que se explican en el texto. Téngase en cuenta también que una de las principales razones por la que los oligopolios mundiales (Nota 5) utilizan el comercio intra firma es para hacer uso de los precios de transferencia, de muy difícil control y la principal manera de enviar capitales al exterior. Por ejemplo se calcula que por lo menos un 70% de las transacciones con Brasil se lleva a cabo de este modo entre firmas controladas que pertenecen al mismo conglomerado. Las exportaciones se subvalúan, declarándolas bajo su valor real, y las importaciones se sobrevaloran, pagando más de su valor real, como otro mecanismo de flujo de capitales entre la Argentina y otros destinos en el extranjero.

de la transferencia de utilidades al exterior por parte de deudores internos y de sectores favorecidos por el modelo (Basualdo 2000 a) y el déficit en la cuenta de servicios reales completando un cuadro de alto grado de vulnerabilidad externa que se evidencia ante alteraciones bruscas de la volátil situación financiera mundial.

Cabe destacar por último que el modelo neo liberal de crecimiento\_\_ que ha impulsado un nuevo bloque de poder hegemonizado por banqueros, ETs y los sectores más concentrados del capital nacional\_\_ ha probado su incapacidad para generar impactos positivos sobre el empleo y los salarios consolidando un patrón distributivo de los mas desiguales del mundo, no sólo en relación a los países desarrollados sino respecto de América Latina, el SE Asiático y Africa del Norte.<sup>19</sup> Lógicamente este nuevo bloque de poder influye en la naturaleza de las decisiones a adoptar en materia políticas de coordinación macroeconómica y de auspicio del espacio social regional anunciados en la última Cumbre de presidentes del Mercosur en 2000 y en la actual discusión, abril 2001, sobre su futuro vis a vis el impulso renovado del ALCA por parte de la administración Bush.<sup>20</sup>

### **3. CONSTRUCCION PUBLICA Y PRIVADA DE LA REGION AUTOMOTRIZ DEL MERCOSUR (1991-2000)**

#### **3.1 - General**

Durante la década de los '90 la consolidación del modelo neo liberal de crecimiento (Sección 2.1) y el progresivo forjamiento de la región (mercado) automotriz del Mercosur a través de un nuevo marco regulatorio reconstruyeron las condiciones para el crecimiento sectorial luego de la crisis de los 80s.<sup>21</sup> Empero, sólo después de la firma del Protocolo de Ouro Preto en 1994 que define al Mercosur como Unión Aduanera los fabricantes de vehículos y autopartes se comprometieron a efectuar más inversiones. Esta definición pre anunciaba un AEC (Arancel Externo

19. De acuerdo a datos del INDEC, (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) más del 36% de la población, 13.4 millones de personas se encuentra bajo la línea de pobreza, y el 8.6% o sea 3.2 millones de personas viven en la indigencia. sobre una población total de 37.2 millones de personas Y en las regiones de Noreste, Noroeste y Cuyo, la pobreza supera al 50% de la población y la indigencia roza el 20%.

20. La intensa movilización en contra de la reunión sobre el ALCA en Buenos Aires, (6 y 7 de abril, 2001) aparentemente impidió la aceleración de los plazos de su constitución auspiciada por los Estados Unidos, adelantó que hubiera significado la absorción del bloque regional.

21. Roldán, 1997.

Común) en algún punto del futuro, mientras que simultáneamente otorgaba a las firmas del sector un período de 'transición' hasta el año 2000 favoreciendo su reposicionamiento de cara a la apertura del mercado brasileño a la producción desde Argentina.

En otros textos (Roldán 1997, 1998a, 2000b) me he referido a los eslabonamientos históricos entre la regulación doméstica y regional y/o bilateral que forjaron progresivamente la definición neoliberal de la región automotriz del Mercosur. Esta construcción culmina en el *Nuevo Régimen Bilateral Automotriz*, entre Argentina y Brasil, de marzo, 2000. A los efectos de esta ponencia destacaré únicamente las evoluciones de esa evolución regulatoria en la producción y el empleo y en la desarticulación del sector expresada en el devenir de la industria autopartista.

Las principales disposiciones del Régimen Bilateral son las siguientes: a) El AEC (arancel externo común) para vehículos importados de extra zona y para vehículos pesados, camiones y autobuses es del 35%; b) Los aranceles para la importación de autopartes de extra zona variará del 14 a 18% dependiendo de la autoparte. Esta cláusula se aplica a aquellas a ser usadas para la producción de vehículos y a aquellos destinados al mercado de reposición. Las autopartes de extra zona que no se fabrican dentro de la región tendrán un arancel del 2%; c) El comercio regulado entre ambos países se extenderá a seis años más, hasta el 31 de diciembre de 2005. Argentina había pedido siete años y Brasil cuatro. El plazo de seis años fue celebrado como un gran éxito por los negociadores argentinos, ya que de si no se hubiera llegado a este acuerdo habría imperado el libre intercambio de vehículos y autopartes; d) Contenido de autopartes. 60 % de las autopartes de los vehículos deben ser producidos dentro del área, y el 40% restante puede importarse de extra zona. *De este 60% en autopartes regionales un 30% debe ser producción nacional o 25% en el caso de camiones.* Esta cláusula también fue considerada un triunfo por las autoridades argentinas. e) Bajo el régimen previo, las exportaciones deben ser compensadas con un número igual de importaciones. Las ventas que superen ese límite debían pagar un arancel. Este esquema se preserva en el nuevo régimen. Sin embargo se permite cierto desequilibrio, que aumenta gradualmente a lo largo de los años. Los límites para 2004 y 2005 serán fijados en el futuro por una nueva 'Comisión Automotriz' con la participación de ambos países. Téngase en cuenta además que en la reciente Cumbre de presidentes, antes mencionada, se ratificó ese Acuerdo Bilateral, pero ante la negativa de Paraguay y Uruguay, se establecieron otros dos pactos bilaterales con estos mismos países.

Si comparamos la versión final del acuerdo bilateral con pedidos previos formulados por las empresas terminales (Véase *Business Trends*, 1999) resulta obvio que el nuevo Régimen replica las demandas formuladas por aquéllas. Empero, los negociadores argentinos insistieron en que los acuerdos\_\_que no ofrecen garantías en caso de futuras devaluaciones del real\_\_ mostraban la voluntad política de mantener el Mercosur. Nada se dijo (públicamente al menos) sobre la diferente regulación macro económica y sectorial en cada uno de los países firmantes y su posible repercusión en el futuro inmediato y a más largo plazo del sector.

*En la industria terminal* luego del crecimiento acelerado del período 1991-1994, el lapso 1995-1999 no satisfizo las expectativas de llegar a estabilizarse alrededor de las 500.000 unidades al año durante el resto de la década. La **producción** presenta oscilaciones, incrementándose durante 1996-1998 para declinar una vez más en 1999 *acompañando las tendencias recesivas en Brasil y Argentina durante el mismo año*. (una reducción del 33.4% con respecto a 1998). Pero a pesar del subsidio Estatal que significó el Plan Canje (de antiguos por nuevos vehículos para estimular la demanda) el 2000 puede considerarse el peor año de la historia automotriz reciente. Si bien la producción (armaduría) local se elevó un 11.4% respecto de 1999 (339.632 vehículos versus 304.800 en 1999) éste ya había sido el peor año desde 1995 y su Efecto 'Tequila'. El mayor nivel de producción local fue dirigido a la exportación, especialmente a Brasil. En el 2000 se **exportaron 135.760 unidades**, 38% más que en 1999 pero lejos del récord alcanzado en 1998 (237.000 exportados). Por otra parte, empero, la contracción de las ventas fue muy importante, ya que se vendieron **sólo 306.946 unidades**, 20% menos que en 1999 y lejos del récord de ventas de 508.000 vehículos en 1994. De estas ventas, sólo 186.283 fueron nacionales y muy por debajo de las 220.553 unidades locales vendidas en 1999. **La caída de ventas afectó más a los autos nacionales (24.4%) que a los importados (15.5%)**. La comercialización de vehículos importados a cargo de las mismas terminales, dio lugar así a importantes déficits comerciales en contradicción con los objetivos de la normativa sectorial. (Véase Azpiazu, et.al, 2000; Vispo, 1999).

La devaluación de Brasil primero, la crisis local con las fluctuaciones y caída general de la demanda, y las decisiones de las terminales dejaron su marca en este mercado específico y se reflejaron no sólo en la producción sino también en el **empleo**, cuya característica más marcada es la pérdida de puestos de trabajo y/o suspensiones con oscilaciones de acuerdo a año y compañía considerada. Entre las

*políticas de recursos humanos para evitar despidos* cabe mencionar suspensiones con pago parcial de salarios, auspicio de jubilaciones adelantadas y retiros voluntarios, banco de horas y acuerdos de polivalencia, entre otras que se perciben como 'soluciones temporarias' que no paliarán despidos y más suspensiones en el resto de 2001, año para el que se prevé cierre de plantas y/o traslado de líneas y/o de terminales a Brasil (Véase di Matteo, 2001).

El régimen de promoción, a lo largo de los 90s, tampoco ha fomentado un incremento de la oferta de vehículos sustentada en el crecimiento de una producción industrial estricta, *sino que deviene, en gran medida, actividades de ensamble de insumos y partes importadas* ensamblándose autos con un promedio de 75% de partes importadas.<sup>22</sup> (Navarro, 2000). Asimismo el alto contenido de insumos importados, y alta integración vertical conspira en contra de la transferencia tecnológica e innovación local a través de redes productivas de subcontratación a proveedores especializados, si bien Yoguel, Novick, y Marín, 2000 observan avances en materia de capacitación e I/D en el caso por ellos estudiados.

La evolución de la *industria autopartista* refleja las tendencias anteriores. Según *Business Trends*, 1999, daría empleo a unas 40000 personas y comprendería a unas 400 firmas, de las cuales alrededor del 30% de ellas son extranjeras (algunas pertenecientes a las mismas terminales); otro 30% son joint ventures entre firmas locales y extranjeras, o firmas locales parcialmente de propiedad de ETs. Sólo un 40% del total de firmas estaría todavía en manos locales, en particular en el subsector de pymes. Las firmas fabricantes de autopartes de capital nacional son las que más perdieron en la 'guerra comercial' con Brasil y los productores de extra zona y prácticamente desaparecieron del sector automotor. (Roldán, 1998 a). Asimismo el subsector muestra el ritmo acelerado de adquisiciones y fusiones que acompañaron

22. Como arguye Navarro, 2000, el motor es la parte más importante de un auto y su valor es, en promedio, el 20% del costo total de una unidad. En 1992 el 97% de los vehículos que se producían en el país contenía un motor nacional. En 1996 todavía el 44% de los autos salía de fábrica con motor argentino. Con el cierre de la planta de motores Fiat, en el transcurso de 2001 ya no habrá motores de fabricación nacional. Un proceso similar sufrieron las cajas de cambio, otros de los componentes principales de un vehículo. La integración de piezas nacionales (a pesar del texto legislado) bajó del 60% hace una década a menos del 30% en la actualidad. Si además consideramos que ninguna de las terminales proyecta presentar en 2001 nuevos modelos producidos en el país, estamos en presencia de la desarticulación de la industria automotriz y de sus saberes acompañantes, base de la innovación necesaria para la competitividad contemporánea. Ni las terminales utilizaron el período de auge en el primer lustro de la década para generar capacidades tecnológicas locales fomentando la industria autopartista ni los fabricantes nacionales de autopartes contaron con políticas Estatales activas que generaran eslabonamientos productivos 'best practice'.

su transnacionalización conjuntamente *bajos volúmenes de producción y alto porcentaje de partes y piezas importadas, factores todos que dejaron su impronta específica en aquella evolución.* (Roldán 1998 a; Novick y Yoguel, 1998; Yoguel, Novick y Marín, 2000; Stobbe 2000 y fuentes periodísticas). Este conjunto de factores que hacen a las nuevas reglas de la competencia del Mercosur forzaron el 'abandono forzoso' de las firmas que producen bienes que ahora se importan, y los que no tienen la certificación de calidad que exige el núcleo de abastecedores de subconjuntos.

A modo de síntesis de esta sección. Hasta mediados de los 90s Argentina se perfilaba como posible contendiente en la carrera hacia la construcción de un polo productivo de carácter regional. Tal expectativa no se ha concretado. La recesión local y los subsidios y la devaluación de Brasil atrajeron hacia ese país la mayor parte de las inversiones. Argentina deviene un pequeño eslabón dentro de la cadena productiva global\_\_ que, ironiza Navarro 2000\_\_le permitiría aprovechar las condiciones de intercambio que conceden los países, entre ellos Argentina, a las empresas establecidas en sus territorio. Al detenerse la inversión por la devaluación de Brasil, aclara Todesca (en Navarro, 2000) la mayoría de los modelos que se armaban en Argentina quedan fuera de la competencia impidiendo el desarrollo de eslabonamientos productivos, en un proceso tan avanzado que tal vez se haya tornado irreversible.

### 3.2 - La regulación privada de las estrategias de comercio intra-firma

Recordemos que de acuerdo al discurso gubernamental oficial, *la IED en éste y otros sectores integrarían a la Argentina a la economía global* a la vez que dinamizaría la productividad, el empleo, y salarios mediante la incentivación del comercio intra-firma y la especialización por modelos. *Las subsidiarias locales se integrarían a las estrategias globales de sus matrices exportando a (no importando de) las economías centrales* y no sólo al emergente mercado del Mercosur. La evidencia disponible muestra que el comportamiento del sector no satisface aquellas expectativas optimistas.

Veamos las tendencias en los '90s cuando las terminales se reposicionaban previamente a la apertura del mercado brasileño. Según información de ADEFA (en Business Trends, 1999) y durante el período 1991-1994 las ventas en la producción doméstica continuó centrada en el mercado local y fue acompañada por un récord

de unidades importadas (en comparación a décadas previas). La regulación de 1991 no llevo a la compensación entre importaciones y exportaciones de vehículos, un problema que persistió durante el resto del lapso considerado. Durante el período 1995-1998, las importaciones de vehículos continuaron creciendo a pesar de la demanda doméstica decreciente (ADEFSA, en Business Trends, 1999). También crecieron las exportaciones y fueron dirigidas al Brasil (a su vez las exportaciones brasileñas fueron dirigidas predominantemente a la Argentina). Además, la mayoría de los vehículos fueron *importados de extra zona* (fuera del Mercosur) de modo que el déficit en la balanza comercial de vehículos, hasta 1997 es particularmente grande con respecto a los Estados Unidos y México. Durante 1998 y 1999, esta tendencia comienza a cambiar pero no se dispone aún de datos para 1999. En esta materia, debe recordarse que las importaciones de partes y subensambles de extra zona eran muy grandes, y constituían una proporción substancial del total del déficit comercial del sector.

Los Cuadros 1 y 2, de Martínez, 1999, esclarece el carácter *transregional* de los flujos de comercio intra firma. El Cuadro 1\_\_ calculado en base a documentación aduanera (Posiciones arancelarias de acuerdo al Capítulo 87 para las importaciones de 1998 en miles de dólares)\_\_ muestra que sólo 28.7% del total de importaciones viene de Brasil. También que solamente un 8.6% de los automóviles para pasajeros importados vienen de este país. Más aún, las terminales ubicadas en la Argentina importaban de extra zona y en su nombre 39.7% de sus importaciones de vehículos completos y autopartes. Por ultimo, que las terminales importaban en forma directa el 57% de sus compras externas, excluyendo motocicletas, y que 30% de este valor viene de Brasil y el resto de otras localidades.

Finalmente el Cuadro 2, calculado en base a ADEFSA, Páginas WEB/NOSIS con información para 1998 muestra que no todas las terminales coincidían en sus estrategias internacionales. Las diferencias percibidas, explica Martínez, no se debían a productividad o tecnología, sino a la estrategia adoptada por cada firma a nivel mundial (cadena de valor).

*Las tendencias anteriores señalan el elevado grado de poder de decisión concentrado en manos privadas (ETs).* El avance de la auto regulación del sector privado, hecha factible por la autonomía que le concede el marco regulatorio público del sector facilita y refuerza el comercio intra firma, principal instrumento de intercambios transregionales, Si las terminales y muchos fabricantes de autopartes ubicados en

Argentina son firmas subsidiarias de ETs u operan bajo su licencia, es sólo natural que la producción (o más bien el ensamble) en un contexto neo liberal se ajuste a sus estrategias de ventas internacionales, decididas por las matrices en base a una estrategia 'global' de rentabilidad y flujos de intercambio intra firma. Esta pauta es típica de las estrategias de internacionalización de las ETs en diferentes áreas del planeta, no solamente de la emergente región del Mercosur.

Sin embargo, los incentivos ofrecidos por la regulación pública del área, y particularmente por Argentina, contribuyó a otorgar un carácter especialmente distorsionado a aquellos intercambios con efectos negativos en la balanza comercial, de pagos, empleo y salarios arriba señalados. A esto se agrega en el caso argentino la carencia de un estricto control aduanero y la falta de procesamiento de las ETs que violaban la normativa vigente. La producción (ensamble) en Argentina no ha sido integrada a las estrategias 'globales' de las ETs exportando a extra zona. El comercio intra firma dirigido a la captura del mercado regional persiguió la estrategia opuesta y probablemente contribuyó a la 'feliz' conclusión del nuevo Acuerdo Bilateral con Brasil en marzo, 2000.

#### **4. HIBRIDIZACION PRODUCTIVA GENERIZADA EN EL SECTOR AUTO-MOTOR DESDE LA PERSPECTIVA DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO Y DEL DESARROLLO DE CAPACIDADES.**

##### **4.1 - General**

###### *(1) Nivel de Contexto Inicial de hibridización*

Prosiguiendo una elaboración conceptual previa (Roldán, 2000a) propongo utilizar el concepto de hibridización para connotar la adaptación de modelos de organización productiva fuera de su marco original. Es posible así avanzar el análisis del *Contexto Inicial de hibridización de modelos de organización productiva* aludiendo a la *inter-sección* de las trayectorias de internacionalización de las ETs y de sus modelos productivos *con el marco socio económico e institucional de captación e incentiación de la IED (Inversión Extranjera Directa) del país receptor*. Un *Segundo Contexto* alude (en la industria automotriz) *al nivel de subcontratación autopartista*.

La hibridización del modelo nipón a nivel de terminales automotrices \_\_que denominé Contexto Inicial de hibridización debe verse en el marco de las características

señaladas en las secciones previas, del forjamiento de las relaciones capital-trabajo a través Convenios Colectivos en un sector en el que, desde los 60s, las terminales habían conseguido asegurar acuerdos a nivel de planta, con la participación del sindicato nacional, SMATA.<sup>23</sup> y de la necesaria distinción a fines de los 90s, entre nuevas y viejas plantas. Los trabajadores en las plantas más recientemente instaladas (la de GM por ejemplo) en coincidencia con las nuevas trayectorias internacionales de acumulación, tienen acuerdos ‘modernos’, que aceptan la reducción de las categorías laborales y otros requerimientos comúnmente asociados al modelo Ohnista/JAT y una agenda flexible establecida de acuerdo a un plan anual. Las cláusulas incluyen organización del trabajo en células de producción, polivalencia y mejoramiento continuo (*kaizen*) entre otras prácticas. Los trabajadores de las plantas antiguas, protegidos por los convenios previos se ven afectados por una combinación de nuevas y viejas cláusulas referentes a salarios, estabilidad laboral, y cálculo de tiempo extra, entre otras. Está aún por determinarse cómo y en qué medida la nueva legislación de 2000 afectó a los trabajadores del sector automotor y las pautas tradicionales de negociación del SMATA.

Aunque el estudio en profundidad de las pautas de hibridización en los 90s, permanece pendiente diversos estudios<sup>24</sup> muestran que la reestructuración argentina ha incorporado un espectro de prácticas de organización del trabajo que llevan un rótulo asociado al modelo japonés, si bien se advierten diferencias entre nuevas y viejas plantas. En las primeras, que exportan vehículos a Brasil, las prácticas estarían más desarrolladas, empleando trabajadores más jóvenes y mejor calificados, con nivel de educación secundaria mínima; un personal sin experiencia previa, laboral ni sindical, que ejerce calificaciones ‘del saber ser’ (o del comportamiento correcto, i.e. la predisposición a cooperar con las metas de cantidad y calidad establecida por la empresa) y que recibe mayor capacitación en su lugar de trabajo. El montaje Justo a Tiempo, mejoramiento continuo (*kaizen*), trabajo en equipos, y CTC (Control Total de Calidad) parecen haberse arraigado sólo de modo embrionario en las viejas plantas que sirven al mercado nacional.

23. Véase Nota 14. Sobre la negociación de convenios entre terminales y SMATA. En otros sectores económicos las negociaciones de convenios colectivos tenían lugar por rama de actividad y estaban centralizadas a nivel nacional, con la participación de la federación de empleadores y trabajadores y representantes del Estado-nación. En la industria terminal, en cambio, las negociaciones colectivas tenían lugar a dos niveles, a nivel *mezzo* con un acuerdo general para el sector con la participación del Estado, empleadores y el sindicato, y a nivel local, con cláusulas específicas acordadas con la participación del sindicato regional o nacional, y el comité interno de la empresa.

24. Shaiken, 1995; Novick y Yoguel, 1998, entre otros.

Las nuevas prácticas, sin embargo, no comprenderían genuina I/D o adaptación de tecno-logías de diseño con origen en las matrices, como se efectuara en la fase previa de crecimiento automotriz. Se han desmantelado departamentos enteros de Ingeniería y avances previos en capacitación y knowhow afectándose crucialmente los recursos técnicos y sociales. El gran volumen de autopartes importadas coadyuva a los mismos efectos. y según se mencionó, se traslada en los eslabonamientos de la cadena de proveedores (Véase Yoguel, Novick y Marín, 2000). Empero, el grado real de subordinación a la agenda de producción de Brasil (dado que las estrategias de las matrices están generalmente mediatizadas vía sus filiales en Brasil) tiene aún que establecerse con certeza. Es plausible entonces que la gran ausencia, en el caso argentino *es la implementación genuina de la lógica de acumulación propia del modelo Ohnista/ JAT* señaladas en la Introducción. Me refiero a la orientada a la búsqueda *sistémica* de economías de tiempo abarcativa del uso del capital fijo y circulante y del trabajo dirigida al incremento de la velocidad global de producción y circulación del capital (tiempo de rotación). (Introducción y Sayer y Walker, 1994, Monden, 1993 entre otros autores). Nos encontramos así a nivel de planta productiva, con la implementación de fragmentos del “modelo japonés” que destacan sus características más negativas en materia de *intensificación del trabajo, ciclos de trabajo muy cortos, y una concepción del trabajo en equipos acoplado al ciclo de producción, y basado en una visión aditiva o sumatoria de la polivalencia obrera* aún en su variedad ‘modular’ según surge del siguiente estudio de caso.<sup>25</sup>

*¿Una ‘batalla de significaciones’ sobre la organización del trabajo en la manufactura modular?*

25. Trabajo de campo llevado a cabo con el Dr. Lennart Nilsson, de la Universidad de Gotenburgo, Suecia, en 1999, dirigido a explorar la hibridización y sus representaciones destacando las dimensiones de la organización del trabajo y de desarrollo de capacidades. Una de las plantas estudiadas era la filial local de una ET europea, bien conocida por sus prácticas de Fabricación Modular *en su matriz alemana*—entendiendo aquí por módulo y siguiendo a Jurgens, 1997 y 1998, a una organización del trabajo en equipos para operaciones de ensamble (assembly group work organization)— *y en sus plantas de ensamble de camiones y autobuses en Rezende, Brasil*. En este segundo caso la terminología de módulo hace referencia al ensamble asociado a una forma específica de aprovisionamiento en la que la planta terminal está compuesta por un conjunto de talleres modulares para cada proveedor de subsistemas (Lung, et.al 1998). Dado que nuestro interés principal radicaba en la organización del trabajo y en sus implicaciones, el estudio piloto permitió establecer las definiciones y prácticas según son representadas en la emergente literatura sobre módulos (las dos definiciones de módulos arriba indicadas), la representación de la fabricación modular expresada por los gerentes argentinos en cuanto a una forma de organización del trabajo, *y contrastar a ambas fuentes con la realidad de campo*. Esta se estableció en base a la observación de un módulo y dos unidades y a entrevistas con el monitor y los técnicos asociados al primero.

En base a la evidencia suministrada por el estudio de campo mencionado en la Nota 25 cabe destacar que si bien el discurso de la Gerencia basaba la producción modular en una filosofía básica por la cual la Gerencia y el Personal deberían producir juntos un cambio *cultural sustentado en el completo desarrollo del potencial de recursos humanos* con meta de identificación con los objetivos de la compañía: flexibilidad laboral; una comunicación fluida entre diferentes niveles de la organización, y mejoramiento continuo enfocado a la línea para mejorar calidad, y crear el entorno de trabajo conducente al involucramiento individual con los equipos de trabajo, crecimiento personal y efectividad organizacional\_ los arreglos de organización del trabajo no parecían ser conducentes a aquel objetivo amplio.

Por una parte, recurrir al equipo y a la terminología del involucramiento sugería la construcción de grupos de trabajo dirigidos a aquella meta. Por otra parte la organización real de la línea no se basaba en la formación de grupos, pero *daba la significación de grupo a una colección de individuos que trabajaban en la línea en un área específica de planta*. Todos los arreglos de trabajo se definían sobre una base individual, y dirigidos a la línea, sin construir relacionamientos (relaciones mutuas) entre los operarios afectados.

Un personal masculino joven rotaba un número de tareas en ciclos de trabajo cortos, siempre acoplados a los ciclos de producción. Por ejemplo en el módulo chasis observado, la agenda técnica de la firma significa que el trabajador en la posición 1 debe realizar 8 operaciones básicas, en rutinas que incluyen 3 o 2 operaciones, durante todo el día, a un ritmo muy intenso en un ciclo de trabajo de dos minutos. El concepto de polivalencia aplicado en la empresa se asemeja al ejercicio de multitareas más que al de multi calificaciones prometido por las significaciones de la Gerencia en la materia. La velocidad de la línea y la definición de operaciones estaban siempre dependientes de las decisiones de aquélla y el mejoramiento continuo no parecía estar relacionado a la introducción de innovaciones y sugerencias. También estaba ausente la presión para captar los saberes tácitos del personal en las Unidades observadas. Por lo tanto no se materializaba el crecimiento pleno del potencial de recursos humanos dado que los arreglos de trabajo podían captar, únicamente, un muy limitado reservorio del knowhow de los trabajadores (el entrenamiento estaba limitado y en gran medida reducido a programas a realizarse en un futuro incierto).

Sugiero, por lo tanto, que *las prácticas de fabricación modular observadas, a pesar de su contribución a la rentabilidad de la firma estudiada, no contribuían en gran medida al desarrollo de las capacidades de los trabajadores*. Las operaciones

no estaban diseñadas desde un enfoque holístico de la manufactura de ensamble, como en el enfoque sueco de Uddevalla en el cual el ciclo de trabajo no constituye una meta en sí mismo, sino un elemento necesario del aprendizaje holístico. Prevalecía, por ende, una aproximación aditiva a la construcción de calificaciones: un tipo de hibridización muy distante de las significaciones otorgadas por la Gerencia. Por último, aunque ésta no prometiera a los operarios de la empresa ningún *control* sobre sus actividades de trabajo, sugería un módico de gestión delegada del flujo de producción, implícito en la construcción efectiva de un grupo de trabajo. Empero la autoridad sobre un número de operaciones por lo general asociadas a aquella función recae únicamente en el Monitor de la Unidad. Es interesante destacar que esta significación muestra menos 'velos' ideológicos (a través de la terminología del *empoderamiento*) que aquellos encontrados en otras compañías que estudié en el pasado (Roldán 1998 a, 2000a) tal vez porque la necesidad de edulcorar la vida fabril ya no existe en la Argentina de hoy, en la que el desempleo se ha convertido en el más convincente mecanismo de control sobre la vida de los trabajadores.

En suma, No se encuentra evidencia, por lo tanto, de instancias de humanización del trabajo tal cual fuera prometida por las representaciones más difundidas de la producción 'magra' en la terminología de Womack et.al, 1991. Los 'containers' con autopartes, conjuntos y subconjuntos importados de Brasil o de extra-zona, comunes en las áreas adyacentes de las firmas terminales también atestiguan la ausencia de aquella búsqueda sistémica de economías de tiempo en el caso argentino. Empero, según se sugirió más arriba, sólo estudios en profundidad permitirán comparar información y dar ímpetu a generalizaciones fidedignas. Finalmente cabe señalar que la producción de terminales sigue por lo general siendo generizada masculina, continuando la pauta de décadas previas de la historia del sector.<sup>26</sup>

26. Según surge del Censo Nacional Económico de 1974, 1985. Los datos del Censo Económico de 1994 no permiten distinguir entre empleadas administrativas y obreras, situación que impide generalizar sobre las escasas mujeres incorporadas a este nivel. La experiencia en equipos de trabajo, por ejemplo en Chrysler de Córdoba han resultado efímeras y las mujeres operarias de la planta asiática observada en 1999, eran pocas e incluídas en equipos mixtos (con varones operarios) y a cargo de las tareas finales del ensamble (detección de defectos en el pulido, pintura y tareas afines de 'trimming') Esta empresa no permitió conversar con los equipos de trabajo y declinó formular declaraciones sobre aspectos genéricos. Por lo general los gerentes se asombran al ser consultados sobre la ausencia femenina en producción...no pueden imaginar por que debiera haber mujeres en la línea, salvo por razones 'operativas' de mayor productividad, disciplina, y salarios más bajos, etc. que compensen por mayores gastos en baños, permisos por embarazo, etc que ocasionaría la contratación de mujeres.

En la industria autoparatista las obreras constituían el 8.5% del personal obrero de acuerdo al registro censal de 1974 y el 7.2% según el de 1985. Téngase en cuenta que estos datos sólo revelan la presencia de mujeres en producción, pero no cabe generalizar sobre las razones de la generización femenina sin aclarar el sector considerado y las operaciones involucradas. En particular es importante establecer si las mujeres ganan puestos en industrias de punta, o quedan relegadas en las más tradicionales, si están o no a cargo del monitoreo de nuevas tecnologías, etc.

### *Segundo Contexto de Hibridización (Nivel de empresas autopartistas)*

La evidencia disponible sugiere la réplica, a nivel autorpartista, de las pautas de hibridización a nivel de terminales, esto es la adaptación *sui-generis* y heterogénea de *elementos* del modelo nipón de acuerdo al producto, su mercado y la propiedad de la firma (capital nacional o transnacional). También está ausente, en este Segundo Contexto la búsqueda sistémica de economías de tiempo propias de aquel modelo. Asimismo, según señalan Yoguel, Novick y Marín, 2000, la transferencia tecnológica entre niveles de subcontratación no es elevada por el elevado volumen de las importaciones.

La generización de esos procesos, de acuerdo a la investigación de campo pertinente (Roldán 1994, Hirata, Husson y Roldán, 1995, Roldán, 1997, Roldán 2000c, Stobbe 2000) parece repetir las pautas históricas de la inserción de mujeres en esta industria estudiadas en profundidad para el período 1960-1990. (Roldán. 2000a). En otros términos varones y mujeres son incorporados a las nuevos o viejos híbridos (antes 'invisibles') del modelo Ohnista /JAT, pero parece advertirse, en ausencia de información censal pertinente \_\_el Censo Económico de 1994 no distingue entre el personal femenino en producción (u obrero de acuerdo a registros anteriores) y otros trabajadores\_\_ **un crecimiento del proceso de masculinización** en la generización 'polivalente' de los '90s (Roldán, 2000 c y Stobbe, 2000).

Considerando los procesos de trabajo involucrados en producción únicamente, esta observación general debe desglosarse a nivel de los procesos de trabajo involucrados: 1) si se trata de procesos previos al ensamble que exigen el despliegue de aptitudes pertinentes al espectro amplio del Saber-hacer incluyendo las que denominé técnicas para la operación y/o puesta a punto de máquinas calificantes y del Saber-ser individual o grupal de acuerdo al grado de adaptación de las técnicas respectivas) o 2) del montaje en sí mismo, por lo general únicamente manual y que exige un despliegue de aptitudes variable de acuerdo al producto y diseño del proceso pertinente.

También hay que considerar la posible existencia de lógicas productivas diferentes y articuladas en una misma planta. En el ejemplo de Roldán 2000 a, una de ellas perseguía economías de escala (para una empresa como la estudiada) y estaba basada en procesos con dimensiones 'Taylorista-Fordistas' de máxima fragmentación y velocidad en operaciones individuales. La segunda, y crucial, era una lógica de 'Ohnismo *sui-generis* encubierto', en prosecución de economías de escala y variedad

en la producción en lotes más chicos, asentada en la organización del trabajo en equipo para las operaciones de armado y terminación de la familia de filtros . Esta forma organizativa hacía posible el logro de máxima eficiencia, en un 'Justo a Tiempo' que abarcaba dos jornadas de trabajo en planta y la integración del trabajo domiciliario.

En otros términos no existe una relación unívoca entre el modelo que se hibridiza, y su generización masculina o femenina. Entre los factores intervinientes cabe destacar el pro-ducto al que se aplica y los procesos pertinentes a su ejecución y **qué actores sociales ofrecen las calificaciones o aptitudes adecuadas para su concreción** (incluyendo los saberes técnicos, aquellas pertinentes al Saber-ser, y los saberes *tácitos* del personal ) **a menor costo y máximo rendimiento teniendo en cuenta la legitimidad de la contratación**\_\_ de acuerdo a las normas de las Convenciones Colectivas vigentes y efectivamente observadas\_\_ **en el momento histórico y en la localidad estudiada.**

La experiencia de las firmas analizadas ilustra como la evaluación que *cada firma* efectúe de las ventajas y desventajas económica y políticas (de control) derivadas de la contratación de mujeres resulta el factor crucial, sin negar la posible influencia androcéntrica del actor sindical. Dentro de este plano amplio, son varios los elementos coadyuvantes: la composición genérica previa a la reconversión (se trata de secciones masculinas o femeninas), las condiciones del mercado de trabajo local, la fase del ciclo doméstico que atraviesa el personal potencial (en el caso de mujeres si son jóvenes, o madres que ofrecen 'certeza de responsabilidad'); la experiencia fabril y sindical previa (o su ausencia) entre otros.

En general las firmas continúan con la composición genérica previa a la reconversión hombres en operaciones de máquinas y mujeres en ensamble, pero se advierten procesos de masculinización de procesos de ensamble que ya antes mostraban una organización en equipos, pero que pudo permanecer 'invisible' al generizarse femenina **en un contexto 'prohibido'** (que no legitima esa forma productiva) para **'salir a la luz'** y **masculinizarse** si las estrategias de rentabilidad y objetivos 'políticos' (de control) de la em-presa lo requiere en un marco de legitimación ya 'aggiornado'. El Convenio Colectivo puede haber cambiado o ha dejado de cumplirse y ese incumplimiento es un hecho aceptado por las partes contratantes.

A título de ejemplo de la relación entre organización del trabajo y generización asimétrica en distintos contextos de hibridización me referiré a la experiencia estudiada por la autora en una empresa autopartista de capital nacional. (Roldán 2000a). Las

formas novedosas de organización del trabajo en equipo aplicadas a la producción de filtros para la industria automotriz \_\_ cruciales para el crecimiento acelerado de la firma\_\_ y durante el período de auge (1960-1975 período de la ISIET) se ensayaron y consolidaron con mujeres a quienes no se percibía como futuras oficiales y cuyos saberes tácitos eran apropiados por la empresa sin remuneración. Por lo tanto las formas prohibidas ‘pasaron a la invisibilidad’ para ser visibilizadas y masculinizadas en la etapa siguiente al cambiar el mix de producción y el Contexto Inicial de hibridización permitiendo que esas exigencias fueran extendidas a los hombres a medida que transcurrían los 80s y definitivamente con los cambios en la legislación laboral en los 90s.

En el mismo sentido opera la Convención Colectiva Metalúrgica de 1973 y 1975 que defiende los ‘saberes del oficio’ en las categorías superiores del escalafón, a la vez que admite un grado relativo de polivalencia ‘Fordista’ en las inferiores, *en un marco de definición de calificaciones que reconoce el conflicto inherente a la relación capital-trabajo*. Ambos tipos de saberes son generizados masculinos.

La empresa feminiza, en contraste, el despliegue amplio de aptitudes propio de la organización ‘Ohnista’ sui-generis, que es ignorado por las categorías inferiores o vedado por el Convenio Colectivo que es taxativo en cuanto a las funciones pertinentes a las categorías superiores del escalafón.. De este modo las operarias despliegan calificaciones ‘tácitas’, en operaciones **con o sin** acceso a máquinas, aptitudes que en primer término son exigidas para su contratación, y subsecuentemente negadas como calificación profesional. y por lo tanto no remuneradas. La feminización de esa polivalencia ‘prematura’ explica su ‘invisibilización’. Ni los varones oficiales metalúrgicos, ni los ‘simples’ operarios hubieran dado entonces su consentimiento al Ohnismo sui-generis de la empresa ‘de auge’. Otro aspecto importante es que las mujeres en general no operan ‘máquinas calificantes’, excepto la plegadora y la máquina de bobinar, ambas aludidas por el Convenio Colectivo pertinente. Las máquinas y equipos utilizados para la fabricación de las familias de filtros para la industria automotriz son ‘específicas’ para esta producción y no confieren la posibilidad de aprendizaje profesional.

Es importante destacar, a modo de conclusión de la síntesis de hallazgos, las consecuencias de la operación conjunta de los agentes y procesos analizados reflejadas en la promoción de categoría profesional (o en su ausencia). Hasta el interregno peronista, de presión sindical (1973- marzo de 1976) las mujeres no ascienden de

categoría y permanecen como operarias 'simples', sin ningún tipo de aprendizaje tecnológico reconocido para justificar tal promoción. La intervención sindical en 1975 obtiene la promoción a Calificadas del conjunto de las operarias de planta *que justificaran antigüedad*. Únicamente dos de ellas, pudieron ascender durante aquel mismo lapso\_\_ la plegadora y la bobinadora, esta última alcanzando la categoría de Especializada. Las restantes mujeres no experimentan ningún tipo de movilidad ocupacional ascendente de carácter profesional, quedando excluidas del universo de las tecnologías y procesos 'calificantes' de la empresa.

Dado que los hombres proveen aptitudes restringidas del Saber-Hacer y ninguna del Saber-ser (Nota 8) cabe sugerir que la DGT en beneficia a la empresa, pero también al género masculino dominante. Quedan así definidos el Centro y la Periferia de la etapa 'de auge', esta última trabajando en planta y en la subcontratación domiciliaria, y asociada a la diferente naturaleza del trabajo fabril y a la fragmentación de la clase obrera resultante. La reacción (o ausencia de reacción) de la organización sindical que privilegia los intereses 'del oficio', de acuerdo a la tradición plasmada en la Convención Metalúrgica, coadyuva a los mismos efectos. En el caso de empresas como la estudiada, con 'hibridización' articulada de diferentes modelos de organización productiva, aquella normativa encubre la verdadera naturaleza de trabajos 'feminizados' sesgando su accionar en términos de género con las implicaciones profesionales destacadas.

En la etapa 'de Crisis' el ejercicio de las diversas aptitudes del Saber-hacer y del Saber-ser demandadas por la empresa en el período anterior para la fabricación de familias destinadas a la industria automotriz *continuaba ignorado o vedado* por la Convención Colectiva Metalúrgica según se aplicara a las categorías inferiores o superiores del escalafón. Pero esta regulación, que priorizaba los intereses 'del oficio', en los hechos ha dejado de observarse en una época de debilidad obrera y sindical. La firma puede ahora contratar hombres para un despliegue extenso de aptitudes, que comprenden saberes técnicos y no técnicos, sin remuneración adicional. Se impone, sin lugar a dudas, la lógica económico-política de la empresa, en otra ronda de generización jerarquizante que contribuye a esclarecer su estrategia de supervivencia sin incurrir en conflicto frontal con los hombres de los oficios metalúrgicos tradicionales.

Los mecanismos que intervienen en la construcción de la generización masculina de los GTTs e hibridización flexible 'pública' son los mismos de la etapa ante-

rior, operando en un distinto contexto externo y de mix de producción. Los criterios de contratación del personal no han variado demasiado. Respecto de las mujeres la firma enfatiza la falta de experiencia sindical previa y si es posible prefiere mujeres más dóciles del interior; las calificaciones tácitas de las mujeres se siguen significando como rasgos de género y no son remuneradas. Pero actualmente la depreciación del valor de cambio de la fuerza de trabajo comprende tanto a varones, como a mujeres, y no solamente a las mujeres como en la etapa de ISIET. Las aptitudes desplegadas por los varones pertinentes al Saber-hacer amplio, y al Saber-ser tampoco son reconocidas y remuneradas (las aptitudes 'técnicas' sí lo son).

Han cambiado, hasta cierto punto, cuáles operaciones son femeninas y cuáles masculinas, pero *el espacio de generización masculina se ha extendido 'a la baja'*. Todos los hombres tienen mayores responsabilidades que antaño y ejercen calificaciones antes consideradas 'sólo de mujeres'. Pero, dado el actual 'mix de producción' resulta más económico y se ha tornado 'políticamente correcto' 'bajar a los hombres' del 'oficio' que ahora proveen el conjunto de aptitudes requeridas, que 'subir a las mujeres' para lo cual se hubiera requerido la capacitación en los saberes técnicos de los primeros.

Ante el cambio en el Contexto Inicial de hibridización aquel despliegue no necesita ocultarse, se hace 'público' y obvio, pero la empresa va apelando a mecanismos de persuasión que varían a lo largo de la década a través de la 'batalla de las significaciones'. Por supuesto este proceso de 'domesticación' de los varones metalúrgicos del Centro de la firma, fue lento y relativamente difícil, y se tradujo en la prolongada relegación de las mujeres. Pero cualquiera sea la forma concreta de hibridización, el resultado final es la *re -o introducción de jerarquías* inter género en forma de un Centro masculino (con mayor estabilidad laboral y que opera y/o pone a punto equipos calificantes) y una Periferia femenina generalmente en operaciones de ensamble manual, pero también puede haber casos (raros) de generización mixta en el montaje o forjarse jerarquías intra género en una Periferia masculina en el caso de operaciones de ensamble.

Como conclusión de esta sección: A la luz de la perspectiva observada una visión de la estrategia empresarial en términos exclusivos de imperativos de competitividad, a través de la adopción inexorable de determinados modelos de organización productiva 'best practice' no sólo es sesgada en términos de relación capital-trabajo \_\_ya que no existe una trayectoria única de 'hibridización'\_\_ sino de

género, al ignorar como la lógica económica y política subyacente a cada modelo productivo se genera a través de las prácticas y representaciones concretas inherentes a su implementación. El modelo 'Ohnista'/JAT se tratará de transferir si constituye el soporte de estrategias de acumulación de capital pensado como más adecuado para una determinada oferta oligopólica, expresada en trayectorias de internacionalización multi o transregionales. Pero su generización en las empresas ubicadas en el Contexto Inicial o en el Segundo Contexto de hibridización responderá a los criterios de contratación y estrategias específicas de rentabilidad y de control adoptadas por las firmas involucradas.

En otros términos la DGT en la dinámica productiva puede variar, ser feminizada o masculinizada, pero la generización no modifica la naturaleza del modelo que se hibridiza, no lo hace más o menos 'humanizante' Las relaciones de género pre-existentes son incorporadas y recompuestas en la relación capital-trabajo que se re-construye y deben tenerse en cuenta en las políticas resultantes.

## 5. CONCLUSIONES. ¿DESARROLLO PARA QUIÉNES? DESAFIOS DE LA ORGANIZACIÓN GENERIZADA DEL TRABAJO PARA LAS POLITICAS DE CONSTRUCCIÓN DEL MERCOSUR

La presente ponencia exploró la relación entre la construcción articulada del desarrollo, la organización del trabajo a nivel micro-fabril y la demanda de saberes generizados en el contexto de las tendencias de Mundialización/Regionalización contemporáneas. ¿Cuáles son sus características e implicaciones desde la perspectiva de la reivindicación de los derechos humanos al desarrollo de mujeres y de varones trabajadora/es en el 'pasaje' neo liberal argentino al capitalismo de base regional Siglo 21?

Hemos visto que la transición 'no inexorable' no conlleva la construcción de senderos de desarrollo en su sentido amplio y que los resultados obtenidos no concuerdan con las expectativas suscitadas por el equipo gobernante en términos de expansión dirigida a la construcción de un nuevo régimen de acumulación estable en base a bienes y servicios transables, Las NPP promovieron la reprimarización, desindustrialización, concentración, y transnacionalización generalizada de la economía, a la vez que un perfil de especialización basado en sectores estáticos que comprometen gravemente su inserción exitosa en la economía regional y mundial,

concentrada en la exportación de recursos naturales, energía y commodities industriales. La evolución es aún más grave en el marco deficitario de la balanza comercial, y de crecientes dificultades en la balanza de pagos.

Los aumentos en productividad no han beneficiado a los salarios, sino a las ganancias, mientras que la intervención del Estado-nación en el área de la des/regulación del mercado laboral ha deteriorado gravemente el empleo y los salarios. Altísimos índices de desocupación y la distribución regresiva del ingreso son caldo de cultivo de la creciente violencia urbana y la inseguridad social que tornan la regulación coercitiva por las fuerzas policiales y provinciales en una posibilidad creíble en el futuro. El modelo económico mismo ha perdido su legitimidad inicial y el anuncio de nuevas políticas sociales y planes de reactivación productiva no pueden recuperar las certezas económicas, políticas y sociales de principios de los 90s.

La integración argentina al mercado mundial no ha sido productiva y dinámica, abarcativa del conjunto del país, sino que parece dirigirse peligrosamente a la construcción de redes de compañías interdependientes y autoreguladas, hechas posible por la intervención exitosa del Estado-nación y a mi juicio, también por la evolución del esquema integrativo del Mercosur. Desde esta perspectiva, la Unión Aduanera 'imperfecta' (ahora en suspenso) de la macro región del sur, pasa a constituir el necesario entorno supranacional institucional y normativo 'custom made' que cataliza la emergencia /consolidación de mercados regionales en la periferia. En el mismo se despliegan las nuevas formas de competencia y cooperación entre oligopolios mundiales en trayectorias transregionales crecientemente *autoreguladas* como en el caso del sector automotor.

La década de los 90s muestra el rol activo desplegado por las ETs del sector en el forjamiento del Mercosur automotriz a través de un entramado de eslabonamientos entre la regulación doméstica y regional/bilateral. Sin embargo, el crecimiento inicial del sector, en la Argentina, ahora en franca crisis (2001) no satisfizo el optimismo inicial ni en materia de producción ni de empleo, en particular después de la devaluación del real en 1999. Ha significado, además, *la delegación de una parte crucial de poder de decisión al dominio del sector privado en temas concernientes al futuro del país y de la región y contribuye, a mi juicio, a explicar sus implicaciones negativas desde la perspectiva del desarrollo*. En efecto, el comercio intra firma (percibido desde Argentina ya que puede ser distinto desde las estrategias de las ETs radicadas en Brasil) siguió una dirección Norte a Sur aprovechando el

recién construido mercado regional afectando la balanza comercial, de pagos, el empleo y los salarios. Miles de suspensiones y pérdida de puestos marcan la reacción de la industria a la caída de la demanda que acompañaba las tendencias recesivas en un momento Argentina y Brasil y que continúa y se exagera en la primera. Esta evolución de los hechos puede contribuir a explicar la rápida resolución de los desacuerdos entre Argentina y Brasil en marzo 2000 y al forjamiento de una nueva regulación pública del Mercosur automotriz para el Siglo 21, ahora una vez más sujeta a reclamos por las empresas terminales radicadas en la Argentina por la exigencia de compensación entre importaciones y exportaciones (p. 9).

En materia de hibridización de los **modelos de organización del trabajo** que transfieren las terminales automotrices percibimos a este nivel y en el de autopartistas, las huellas de la renovada regulación privada. En la década de los 90s, la necesidad de captura de nuevos mercados ante el agotamiento de los mercados centrales, motivaron nuevos flujos de IED, al forjarse las condiciones favorables para una oferta oligopólica *trans-regional*.

De este modo aunque el modelo productivo, Ohnista/JAT en origen, i.e. en el Japón, estuviera orientado a la búsqueda sistémica de economías de tiempo, incluyendo el de circulación del capital los inicios de la nueva 'hibridización en contexto abierto' revelan pautas diferentes de las esperadas. La producción *de base argentina* carece de ejemplos *genuinos* de fábricas orientadas a una búsqueda sistémica de economías de tiempo abarcativa del uso del capital fijo y circulante y la aplicación del trabajo dirigida a incrementar la velocidad global de producción y circulación del capital (tiempo de rotación) una característica principal del modelo japonés. En términos de relación capital-capital el 'pasaje' va perfilando una estrategia de transregionalización en la que velocidad de rotación del capital será decidida de acuerdo a las estrategias 'globales' de las ETs **involucradas, no por la optimización de la producción de las filiales locales**. El elevado volumen de importaciones a ambos niveles y los cambios en la relación capital-capital-trabajo en un contexto de alta desocupación y debilidad sindical coadyuvan a explicar la hibridización sui generis de la etapa.

Sus implicaciones para la dinámica organizativa explican que las **configuraciones híbridas sólo interpelen a un reservorio muy limitado del conocimiento de los trabajadores** ya que las tareas no fueron diseñadas desde un enfoque holístico del trabajo de ensamble, sino que seguían una aproximación aditiva a la construcción

de las calificaciones a la vez que jerarquías intra e intergénero (en base al conocimiento técnico pertinente a los procesos analizados). Sugerí, por lo tanto, que las prácticas prevalecientes no contribuían al desarrollo pleno de las capacidades de las mujeres y varones trabajadora/es y que diferían en alto grado de las significaciones de la Gerencia que negaban el ejercicio de control sobre el trabajo por parte de la empresa. La aplicación del modelo *genuino y corregido en sus aspectos de deshumanización del trabajo*, hubiera requerido, a mi juicio, **un marco regulatorio diferente del que construye la región automotriz del Mercosur**. De ahí que las plantas estudiadas combinen aspectos de maximización de la intensificación del trabajo con esfuerzos para lograr mínimos tiempos muertos, con las disfuncionalidades propias de un sistema de aprovisionamiento JAT sui generis que requiere una logística específica de coordinación de insumos provenientes del mismo país, de la zona del Mercosur y de extra zona.

De este modo, y en coincidencia con los hallazgos de una investigación histórica, (Roldán 2000a) es posible concluir que los modelos que se hibridizan no son los únicos posibles y deseables (ni en origen ni en la hibridización considerada) *pero la existencia de formas de 'contención' y regulación de la competencia en la relación capital-capital, y capital-trabajo a nivel internacional, regional, macro y mezzo económicos de acuerdo a principios de Equidad o su ausencia, constituye una diferencia fundamental*.

**El futuro, sus inciertos escenarios y la necesidad de un proyecto integral de desarrollo.**

Al ubicar la transición argentina al capitalismo de base regional en el escenario de las tendencias de la economía mundial advertimos que no se trata de un proceso inexorable. Por el contrario, constituye el producto una articulación histórica específica de procesos exógenos y endógenos (fuerzas internas) que imponen en una economía periférica un modelo de crecimiento imperante, aunque con importantes diferencias, en aquel mismo escenario mundial. Dado que la transición no conduce al desarrollo en sentido amplio\_\_ es decir como dinámica de construcción de contextos que garanticen el ejercicio de los derechos económicos, sociales, culturales, civiles, y políticos como dimensiones indivisibles de los derechos humanos\_\_ cabe reflexionar sobre las significaciones del relanzamiento del Mercosur en el 2000 (apuntando a la coordinación macroeconómica) y su aparente retroceso actual, en confrontación con la iniciativa de Estados Unidos de aceleración de los tiempos del

ALCA (abril 2001). ¿Constituye el primero en sus términos neo liberales actuales la única salida de la crisis contemporánea de nuestros pueblos?

Ante temas espinosos como los que conciernen a las asimetrías entre los socios, la posibilidad de nueva devaluación del real o del peso, o conflictos sectoriales, se suele responder: *El Mercosur es una opción estratégica para insertarse en la globalización*. Sin embargo, si nuestros países, están integrados en la dinámica globalizadora, en tanto regiones (mercados) y con metas *ya* acordadas con el FMI ¿a cuál inserción futura hacen referencia estos discursos? A mi criterio nos remiten al marco internacional.

Mencioné en la Introducción que, desde la teorización de la Mundialización, el 'pasaje' al crecimiento regional es producto de procesos complejos, y excluyente de la mayoría de la población a nivel mundial. No se trata de una simple diferencia entre niveles de escala de desarrollo (Teoría del derrame). Por lo tanto la solución que se plantee a nivel nacional y regional para resolver este problema quedará en el plano de las buenas intenciones si se ignora aquella relación causal que implica examinar el contexto internacional y los condicionamientos que éste impone al plano interno de cada país y a la concomitante evolución regional. Es más, se sostiene que solamente desde un plano internacional que se vaya construyendo con características alternativas, y que, por lo tanto, permita una **macroeconomía alternativa**, se pueden encarar soluciones progresistas a la cuestión económico-social en las que incluyo la garantía del ejercicio de los derechos humanos y de su indivisibilidad.

Resulta imperativo, por lo tanto, un debate amplio de estos temas desde un **proyecto integral** de desarrollo con políticas activas de los Estados-nación y su coordinación regional. Desde la situación argentina mejorar la competitividad de los sectores transables implica solucionar el problema del contrabando, de la economía informal además del desfasaje de los precios relativos, apuntando a un programa de políticas públicas que contemplen la reestructuración de todo el conjunto de las actividades manufactureras, pero seleccionando entre sectores de mayor potencial de crecimiento eficiente y de acumulación de capital social (Kosacoff, 2001). Aquí el reentrenamiento de la mano de obra, la difusión de tecnologías e incorporación de progresos técnicos resulta crucial.

Tal orientación requerirá cambios en los condicionamientos macroeconómicos, de política monetaria, cambiaria, de protección efectiva, entre otros, además de necesitar de políticas industriales científicas y tecnológicas activas, tal vez a través de

Sistemas Nacionales de Innovación que revertirían las pautas de falta de autonomía de la ciencia y las tecnologías y que implicarían el diseño de formas de organización del trabajo alternativas. Por supuesto tal postura teórica se traslada al campo regional y a la coordinación de sus políticas. En el caso automotriz en particular, como se traduciría aquella coordinación si Brasil ha sido elegido como polo de desarrollo por las ETs que operan en el mercado ampliado del Mercosur. ¿En que medida difieren las estrategias de internacionalización de las ETs que operan en los países miembros en aspectos de transferencia científica y tecnológica, incluyendo las formas de organizar el trabajo y la demanda de calificaciones laborales? ¿Cómo se trasladan a las políticas educativas? ¿Tienden a la homogeneidad o hacia nuevas asimetrías entre los socios del acuerdo regional?

En el mismo sentido, y con foco en la temática de la organización del trabajo y sus saberes generizados, esta ponencia aboga en favor de una nueva perspectiva feminista que coadyuvaría a conservar su relevancia teórica y política desde su inscripción en la teorización del desarrollo. La literatura alternativa no estaría limitada al estudio de los efectos de los cambios organizativos sobre la condición de la mujer sino que corregiría una única visión teórica parcial, priorizando el análisis de los procesos productivos como fenómenos socio-económicos complejos ‘en construcción’ inherentes al análisis de la acumulación de capital y por lo tanto a su lógica de racionalización y corolarios de calificaciones y control en su contexto nacional, regional y mundial. La economía política mundial y la particular inserción o marginación de las formaciones periféricas \_\_y no solamente la generización sesgada de las instancias de relación capital-trabajo sobrevivientes\_\_ se constituyen de este modo en objeto primario de análisis y reflexión.

Las mujeres, aunque tal vez en menor número que en décadas anteriores en cuanto al trabajo ‘formal’ se refiere, se siguen incorporando al trabajo remunerado, de acuerdo a países, regiones y ramas industriales, otorgando matices particulares a las realidades de la organización del trabajo que recrean formas de jerarquización generizadas. Como se adujo en la Introducción las mujeres y la sociedad en su conjunto se perjudican por ese desarrollo mellado de una parte significativa de su población. Pero actualmente tampoco existe desarrollo para el conjunto de esa misma población.

Ante esta situación caben dos respuestas feministas. Una, aún predominante y neo liberal, se limitará a postular la generización femenina del ciclo recesivo y pro-

gramas de incorporación de mujeres sin cuestionar ni la realidad del trabajo en su deshumanización intrínseca, ni su inserción en determinados proyectos de crecimiento sin desarrollo, confiando en 'sensibilizar gerentes' para que contraten a más mujeres, sin preocupación de solidaridad respecto de los sectores postergados de la población, compuestos por mujeres y por varones. **El foco de atención son las (algunas) mujeres, en lugar de las relaciones sociales de género y sus persistencias y modificaciones en re-construcción histórica.** Desde el feminismo inscripto en la matriz semántica de la Mundialización, por el contrario, el análisis de los principios de racionalización del modelo, y de los Contextos de su hibridización resulta insoslayable. La evolución en los 90s refleja la masculinización de sectores informales antes generizados femeninos. (¿Tal vez por esta razón la falta de empleo, si no de trabajo, suscita la atención mediática actual?). Formas invisibles 'prematuros' de organización del trabajo, que no contribuían a su humanización, se hacen a la luz al legitimarse ante la debilidad actual de la totalidad de la clase trabajadora. Del mismo modo la inserción de mujeres jóvenes en versiones de hibridización periférica del 'modelo japonés' no sólo en la industria, sino en supermercados, en los servicios, en contratos flexibles, sin protección sindical, en la tercerización o subcontratación precaria, pero ahora legitimada ante el cambio de la legislación laboral **tampoco puede considerarse un triunfo del movimiento de mujeres desde una perspectiva de desarrollo.**

El modelo en si mismo no trae consigo la humanización del trabajo prometida. Además, al ser hibridizado en un Contexto Inicial periférico, asociado a polarizaciones, exclusiones y creciente desempleo, de vulnerabilidad sindical, en el 'momento' del pasaje o consolidación de la Mundialización, sus características más negativas comúnmente se exacerbaban. Esta experiencia obliga a problematizar la definición de la naturaleza y alcances del crecimiento económico regionalizado, No se trata de gestionar paliativos de empleo de mujeres en pautas de recesión o de crecimiento sin futuro (**generizando de modo 'políticamente correcto' el genocidio del subdesarrollo**) sino de preguntarnos hacia donde nos dirigen los procesos analizados desde una perspectiva de desarrollo. No se trata de comparar, si la DGT es mas o menos severa en un período histórico que en otro, o en el centro o en la periferia, o en Brasil o en la Argentina, *sino de analizar cómo y con qué implicaciones las relaciones capital-trabajo -género se entraman de manera integrada y jerarquizada en el contexto de la economía de la Mundialización regional excluyente.*

De este modo la teoría y práctica feministas podrán aproximarse al origen de la dinámica y no sólo a las implicaciones generizadas de la hibridización de procesos productivos, o peor aún de su ausencia. Esto no significa rechazar estudios de instancias micro-sociales, siempre indispensables, sino complementarlos a través de su articulación a la dinámica de su contexto nacional e internacional. La intervención teórico-política feminista en los distintos niveles de regulación de la competencia y de la relación capital-trabajo a fin de auspiciar la generización femenina 'ascendente' (y no 'a la baja' para domesticar varones) resulta por lo tanto imperativa. Por supuesto esto implica un examen de las posibles diferencias y asimetrías intra-región dado que los procesos de crecimiento (o su ausencia) y su generización pueden tener diferentes manifestaciones en los países miembros.

De este modo, la perspectiva de la Mundialización 'sensible al género' al postular que los orígenes del 'pasaje' son el producto de construcciones sociales *también conduce a reconocer que los procesos desencadenados son eventualmente controlables*. Plantear el desarrollo y nuestros derechos al mismo, el derecho de todos, significa una *opción ética y emprender un sendero difícil* por lo menos a corto plazo. Pero el presente también marca la urgencia de elaboración de un programa teórico y político desde nuestra América Latina, y de sus realidades, en la construcción de senderos genuinos de desarrollo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AZPIAZU, D. y H. NOCHTEFF, 1994. El Desarrollo Ausente. Restricciones al desarrollo, neoconservadorismo y élite económica en la Argentina. *Ensayos de Economía Política*. Buenos Aires: Flacso/Tesis.
- AZPIAZU, D, E. BASUALDO y M. SCHORR, 2000. *La reestructuración y el redimensionamiento de la producción industrial argentina durante las últimas décadas*. Publicación del Instituto de Estudios y Formación de la CTA, Buenos Aires, agosto.
- BASUALDO, E. 2000 a. *Acerca de la naturaleza de la Deuda Externa y la definición de una estrategia política*. Buenos Aires: U.N.Quilmes, Flacso. p.12.
- b. *Concentración y centralización del capital en la Argentina durante la década de los noventa. Una aproximación a través de la reestructuración*

*económica y el comportamiento de los grupos económicos y los capitales extranjeros* Buenos Aires: FLACSO/Universidad Nacional de Quilmes/IDEP.

- BENERIA L. y M. ROLDÁN, 1987. *The Crossroads of Class and Gender. Industrial Homework, Subcontracting and Household Dynamics*. Chicago: The University of Chicago Press.
- BOYER, R. 1996. 'La globalisation: mythes et realites'. *Actes du Gerpisa*, n. 18. Nov. Paris.
- BRENNER, R. 1998. The Economics of Global Turbulence. en *New Left Review*, 229, May-June.
- CATALANO, A.M. y M. NOVICK. 1994. 'Reconversión productiva, cambio tecnológico y relaciones laborales. El Caso Argentino'. Ponencia presentada al: *Primer Encuentro Latinoamericano de Sociología del Trabajo*. Univ. de Puerto Rico, Mayo 16-20.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), 1999, *Panorama social de América Latina 1998*. Santiago: Naciones Unidas.
- COWAN, R. y D. FORAY, 1998. 'Économie, de la codification et de la diffusion de connaissances' en P. Petit (org.) *L'économie de l'information; les enseignements des théories économiques*. Paris: La Découverte.
- CHESNAIS, François. 1996. a. *A Mundialização do Capital*. Sao Paulo: Xama. b. *La mondialisation financière. Genèse, coût, et enjeu*. Paris: Syros.
- CORIAT, B. 1988. El Taller y el Cronómetro. México: Siglo XX 1992. *Pensar al Revés*. México: Siglo XXI.
- CHUDNOVSKY, Daniel, [Coordinador], 1996. *Los límites de la apertura. Liberalización, reestructuración productiva, y medio ambiente*. Buenos Aires: CENIT/ Alianza Editorial.
- GERPISA (International Network. Permanent Group for the Study of the Automobile Industry and its Employees). Evry Cedex, Francia Hirata.. Husson y...
- HIRATA, H., M. HUSSON y M. ROLDÁN, 1995. 'Reestructuraciones productivas y cambios en la división Sexual del trabajo y del empleo.

- Argentina, Brasil y México' en *Sociología del Trabajo* Nueva época, n.24, primavera de 1995.
- HIRATA, H. y D. KERGOAT, 1997. *La división sexual del trabajo. Permanencia y cambio*. Buenos Aires: Asociación Trabajo y Sociedad. Centro de Estudios de la Muejr, Chile, Piette del Conicet.
- HIRST, P. y G. Thompson. 1996. *Globalization in Question*. Cambridge: Polity Press.
- JAGGAR. A. 1983. *Feminist Politics and Human Nature*. Brighton: Rowman and Allanheld.
- JÜRGENS U; T. Malsch, y K.Dohse, 1993 *Breaking from Taylorism, Changing forms of work work in the automobile industry*. Cambridge: Cambridge University Press.
1997. 'Rolling Back Cycle Times: The Renaissance of the Classic Assembly Line in Final Assembly' en *Transforming Automobile Assembly Experience In Automation and Work Organization*. K.Shimokawa, U.Jürgens, T.Fujimoto. Comps. Springer.
- KATZ, J. 1995. 'La reestructuración del aparato productivo en la industria automotriz'. En Katz, J, R. Bisang. y G.Burachik, (Eds) 1995. *Hacia un Nuevo Modelo de Organización Industrial. El sector manufacturero argentino en los años 90*. Buenos Aires: Alianza Editorial, CEPAL, United Nations University Press.
- KITSON M. y J. MICHIE, 1995. 'Trade and Growth: a Historical Perspective' en J.Michie y J.Grieve Smith (ed) *Managing the Global Economy*, Oxford: Oxford University Press.
- KOSACOFF, B. 2001, en *Cash*, Suplemento económico de Página 12, abril.
- LUNDVALL B. y S. BORRÁS, 1998, *Globalizing learning economy: implications for innovation Policy*. Targeted Socio-Economic Research\_TSER, GXII\_\_European Commission Studies, Luxemburgo: European Communities.

- LUNG Y. et.al. 1998. Flexibility through Modularity; Experimentations with Fractal Production in Brazil and in Europe' en *Coping with Variety. Flexible productive systems for product variety in the auto industry* en Y.Lung.
- J.J, CHANARON, T.FUJIMOTO y D.RAFF. Comps. London: Ashgate.
- MARX, K. 1991.(14 edición), *El Capital*, México, Siglo XXI editores s.a. Tomo II/Vol.4.
- DI MATTEO, L.2001. 'Cómo hacer para evitar despidos' en *Clarín*, 11 de febrero.
- MARTÍNEZ, E.M, 1999.'Cada una juega como más le gusta' En *Cash*, Suplemento Económico de Página 12. febrero.
- MONDEN, Y. 1993. *El Sistema de Producción de Toyota*. Buenos Aires: Macchi Grupo Editor, S.A.
- NAVARRO, R. 2000. 'En llanta' en *Cash*, Suplemento Económico de Página 12. Diciembre.
- NILSSON, L. 1995. 'The Uddevalla Plant.: Why did it succeed with a holistic approach and why did it come to an end?' en A. Sandberg, (Ed.) *Enriching Production. Perspectives on Volvo's Uddevalla plant as an alternative to lean production*. Aldershot: Avebury.
- NOCHTEFF, H. [Comp.]. 1998. *La economía argentina a fin de siglo: fragmentación presente y desarrollo ausente*. Buenos Aires: FLACSO/ Eudeba.
- NOHARA, I.1993. 'Reconsidering the Japanese Production System Model' en *The Hiroshima Law Journal*, Vol. 3, n.16.
- NOVICK, M.y A.M.Catalano. 1996 'Reestructuración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz argentina. *Estudios del trabajo*. n.11, Primer Semestre.
- y Yoguel, M.1998. 'Espacios Emergentes en la Industria Automovilística Internacional. Al gunas Evidencias del Caso Argentino'. Ponencia

presentada en el Coloquio de Gerpisa, París, junio (Publicación Provisoria, pp.245-268) (ODI (Overseas Development Institute) *Briefing Paper*, 1999, (3) September.

OHMAE, K, 1995. *The End of the Nation State. The Rise of Regional Economies*. New York: The Free Press.

PETRELLA, R. (y Grupo de Lisboa), 1996. *Los límites a la competitividad. Cómo se debe gestionar la aldea global*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Editorial Sudamericana.

ROLDÁN, M. 1994. 'Critical JIT Restructuring in a Cluster Context, Autopart Manufacturing And Gender Relations in Vittoria City, Argentina. Working Paper. International Labour Organization. Geneva.

1997. 'Continuities and Discontinuities in the Regulation and Hierarchization of the World Automotive Industry' Reflections on the Argentinean Experience [1960's-1990s]' Actes du Gerpisa, Réseau international, n-20, Université d'Evry: Evry Cedex.

1998.a 'Procesos de Mundialización-Regionalización Socio-Económica, Trayectorias de Internacionalización de EMNs (Empresas Multinacionales) y Desafíos a la Acción Sindical. El Complejo Automotriz en la Argentina 'Fin de Siglo' en *Sindicalismo e negociação coletiva nos anos 90*. Organizadores Antonio Moreira de Carvalho Neto y Ricardo Augusto Alves de Carvalho. Belo Horizonte: Ministerio do Trabalho, FAT- CODEFAT, y Brasil em Ação.

1998.b 'Mujer y Trabajo. Entre cenicientas y hadas madrinas' en *Los Derechos Humanos de la Mujer a los 50 años de la Declaración Universal*. APDH Asamblea Permanente por los Derechos Humanos, Buenos Aires: Fundación F.Ebert.

2000. a ¿ *Globalización o Mundialización? Teoría y Práctica de Procesos Productivos y Asimetrías de Género* . Buenos Aires: UNP (SJB) Delegación Zonal Trelew Flaco. Eudeba.

b. 'Competition and Cooperation in the Automobile Sector in the Context of neo Liberal Region Construction in the Periphery (Mercosur) Some Evidence from Argentina'. *Actes du Gerpisa* , Paris: June.

c. Estudios de caso con delegadas metalúrgicas. Buenos Aires, noviembre.  
Sayer, A, y R. Walker, 1994 *Reworking the Division of Labor*,  
Cambridge; Blackwell.

SHAIKEN, H. 1995. 'Technology and Work Organization in Latin American  
Motor Vehicle Industries. ECLAC Document. LC/R. 1517. March.

SHINODA, T. 1997. 'Neo-liberalism and the Crisis of the Japanese Style of  
After-Fordism' Separata en inglés de la publicación en japonés de la  
Ritsumeikan University, Kyoto.

STOBBE L. 2000 *Inclusion and Exclusion in the Argentine Auto Components  
Industry Nijmegen Studies in Development and Cultural Change*, n. 32.  
Nijmegen; Niccos STROMQUIST, N.Ed. 1998. *Women in the Third  
World. An Encyclopedia of Contemporary Issues*. New York and London:  
Garland Publishers, Inc.

TODESCA, J. 2000. en *Cash* . Suplemento Económico de p. 12, diciembre.

VIGEVANI, T. 1998. *Mercosul: Impactos para Trabalhadores e Sindicatos* . Sao  
Paulo: LTR; FADESP; CEDEC.

VISPO, A. 1999: "Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias  
regulatorias: el régimen automotriz argentino", en Azpiazu, D. (comp.):  
"La desregulación de los mercados. Paradigmas e inequidades de las políti-  
cas del neoliberalismo", Buenos Aires: Grupo Editorial Norma/  
FLACSO.

WIDE (Women in Development in Europe) *Bulletin*, 1998, *Women's  
Economic and Social Rights*. Jo Brew (Ed); Bruselas, February.

WILLIAMS, M. 1998. 'What are economic and social rights?' en WIDE *Bulletin*

WOMACK, J.P., D. JONES y D. ROOS. 1991. *The Machine that Changed the  
World*. New York: Harper Perennial.

YOGUEL, M, M.NOVICK , y R. Marín, 2000. 'Production networks (linkage  
styles, innovative capacity, and social managemetn technologies. A  
methodological approach applied to the VW Case in Argentina'. Texto  
extraído de Internet.

**Cuadro 1**  
**Origen y destino**  
 Importaciones 1998 (capítulo 87), en miles de dólares

Posición arancelaria	Totales	Brasil	Terminales desde Brasil
Tractores agrícolas y p/remolques	182.348	111.144	30.698
Vehículos p/ mas 10 personas	72.919	37.983	16.743
Vehículos familiares	620.670	53.535	47.948
Vehículos p/mercaderías	332.717	88.006	68.237
Paragolpes	18.601	3.772	2.604
Partes de carrocerías	515.688	130.933	114.678
Frenos	79.571	44.974	11.504
Cajas de cambio	171.127	53.596	46.708
Ejes con diferencial	66.109	16.696	12.745
Ejes portadores	47.925	7.773	1.882
Ruedas y sus partes	50.202	33.508	19.129
Amortiguadores	16.207	6.145	4.614
Demás autopartes	428.178	158.180	73.374
<b>Total</b>	<b>2.602.262</b>	<b>746.245</b>	<b>450.414</b>
<b>% sobre total</b>		<b>28,67%</b>	<b>17,31%</b>

**Fuente:** Martínez, E.M, 1999 en base a NOSIS – información acumulada de despachos de aduanas – 1999.

**Cuadro 2**  
**Dime de donde vienes**  
 Producción (unidades) e importación en forma directa  
 Terminales au

Terminales	Producción (vehículos, unidades)	Importación (vehículos miles U\$S FOB)	Importación (autopartes miles U\$S FOB)	Importa (total, miles U\$S FOB)
Fiat Auto Argentina	95.046	-	114.480	114.480
Renault Argentina	87.345	109.228	202.693	311.921
Ford Argentina	85.640	98.693	143.059	241.752
Volkswagen Argentina	66.888	7.226	167.560	174.786
General Motors	45.364	32.554	104.039	136.593
Sevel Argentina	30.270	13.034	71.901	84.935
Mercedes Benz Argentina	18.628	59.021	76.075	135.096
Toyota Argentina	18.260	40.842	5.859 <sup>(1)</sup>	46.701
Chrysler Argentina	6.184	53.080	41.499	94.579
Iveco Argentina	2.008	12.422	28.993	41.415
Scania Argentina	1.454	38.368	14.309	52.677

**Fuente:** Martínez, E.M, 1999(En base a ADEFA—Hoja Web/NOSIS).

**Nota:** El valor de la importación total por vehículo producido es un índice de la importancia que tiene para la empresa el negocio de importación respecto de la producción nacional. Cabe destacar que da una medida algo distorsionada contra los productores de vehículos pesados (Iveco y Scania).

(1) Cifra subestimada por la probable existencia de importaciones indirectas.