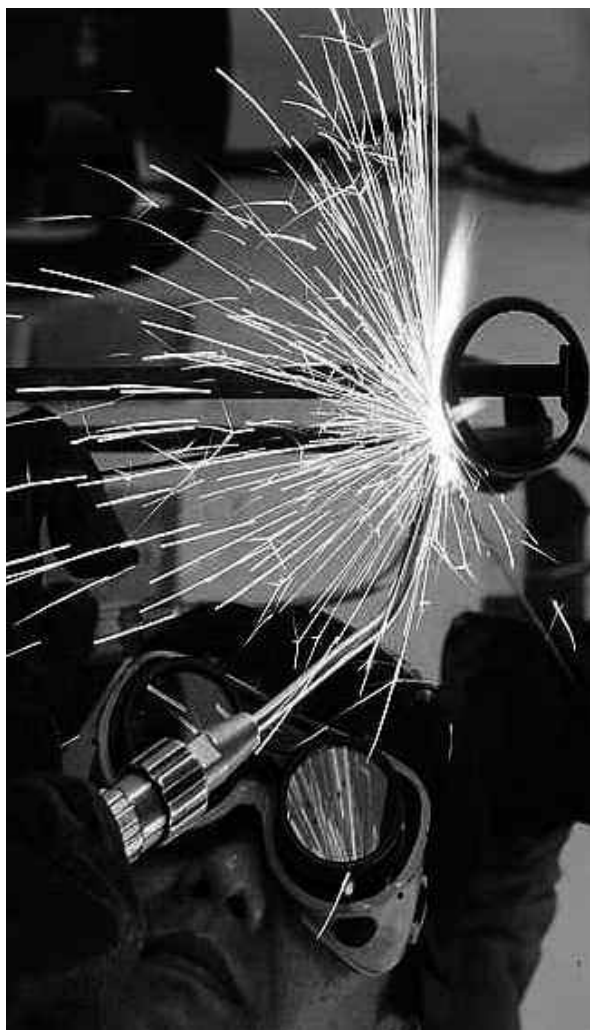


La Comuna

*Revista teórica y política del
Partido Revolucionario de los Trabajadores*



N°48 ★ Diciembre de 2009
Precio de Tapa: \$ 2.-



**EL SALARIO
NO
ES GANANCIA**

**EL SALARIO
ES
PÉRDIDA**

(Pág.3)

**TRANSFORMACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
AL RITMO DE LA CRISIS MUNDIAL** (Pág.7)

**MONOPOLIOS Y SINDICATOS
ENFRENTADOS A LA AUTOCONVOCATORIA** (Pág.13)

**SOCIALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN
Y LUCHA DE CLASES** (Pág.15)

termina un nuevo año plagado de sacrificios para la clase obrera y el pueblo argentino.

Un periodo en donde hemos tenido que enfrentar las innumerables calamidades con que la burguesía monopolista y sus gobiernos, intentan empuqueñecer nuestras vidas y las de nuestras familias.

En esa carrera desenfrenada por garantizar el sostenimiento de sus ganancias, son capaces de cualquier cosa, cueste lo que cueste y caiga quien caiga. Sus planes ya los conocemos de memoria: acentuar la superexplotación, achatar nuestros salarios, tratar de “*institucionalizar*” nuestros reclamos y dividirnos como sea.

Pero como bien nos enseñara con su ejemplo Mario Roberto Santucho, secretario general histórico de nuestro partido, **la burguesía propone y la lucha de clases dispone.**

Soplan vientos de cambio en nuestro país. Verdaderas tempestades que reúnen las aspiraciones de millones de compatriotas en su lucha por una vida digna, que expresan una sola convicción: *así no podemos vivir más.*

Porque somos los obreros y los trabajadores en general, quienes producimos **la totalidad de la riqueza existente en nuestra la sociedad.** Es cada vez más evidente que si logramos hacernos dueños de ella, mediante la conquista del poder y la revolución socialista, no sólo estaremos en condiciones de tener una vida muchísimo mejor a la actual, sino que, además, dispondremos de enormes recursos con los cuales se podrán eliminar el hambre, la pobreza, y los problemas más agudos ocasionados por este sistema.

En el curso que ya hemos emprendido, **tenemos todo por ganar.**

La autoconvocatoria es el camino que han elegido las masas y un partido revolucionario en ellas y con ellas, es el único capaz de darse una política de unidad de toda la clase obrera y el pueblo en la lucha por el poder.

Y esa lucha es la que verdaderamente **nos engrandece como clase y como pueblo.**

Esa es la única herencia que podremos dejarles a nuestros hijos, la firme decisión de que transitamos un camino revolucionario que derrotará al poder dominante y terminará de una vez y para siempre con todas las miserias y atrocidades del sistema capitalista, que nos oprime como seres humanos y como sociedad.

Desde las páginas de nuestra revista, que continuará con su objetivo irrenunciable de seguir aportando a la formación teórica y política de las nuevas camadas de revolucionarios, queremos levantar nuestra copa y proponer un brindis para este 2010 que ya comienza:

**POR LA DIGNIDAD
DEL PUEBLO ARGENTINO,
LA REVOLUCIÓN ESTÁ EN MARCHA**



La Comuna

Revista teórica y política del
Partido Revolucionario de los Trabajadores
web: www.prt-argentina.4t.com

elcombatienteprt@yahoo.com.ar

EL SALARIO NO ES GANANCIA EL SALARIO ES PÉRDIDA

Es muy frecuente que cuando dos trabajadores hablan de sus empleos se pregunten entre sí, ¿cuánto ganás?

UNA MENTIRA QUE INVENTÓ LA BURGUESÍA

Prácticamente desde su nacimiento, con el fin de ocultar sus ganancias, la burguesía ha tenido la capacidad de dar vuelta todas las cosas, lo cual intensificó desde que tomó el poder y se hizo cargo de los destinos de la sociedad.

Así lo que hasta el momento era justo pasó a ser injusto, lo cierto pasó a ser falso, lo ridículo se transformó en virtud y viceversa.

Poniendo todo al revés, la burguesía logró instalar la idea que lo que pierde el obrero por su trabajo es ganancia y la ganancia que ella obtiene por explotar trabajo ajeno es pérdida.

No existe empresario que no lllore su situación y no maldiga sobre lo mal que andan sus negocios. *“Trabajamos en rojo”, “estamos en crisis”, “los costos aumentan”, “dedicate a otra cosa menos a este negocio”, “este negocio da pérdidas”* son las expresiones preferidas de cuanto burgués conozcamos.

Sin embargo, al instante, tras haber pronunciado esas palabras, los empresarios vuelven a sus tareas y se hunden profundamente en su incansable carrera orientada por el mágico sonido del tintineo del dinero contante y sonante.

¡Cómo!, ¿no era que daban pérdidas?

Entonces, ¿por qué siguen con sus empresas?

En eso ocupan las 24 horas de sus vidas. No hay otras actividades valederas. Toda otra tarea es *“pérdida de tiempo”, “ocio improductivo”, “pasatiempo sensiblero”, “haraganería”, “falta de cultura de trabajo”, “comodidad” y “ausencia de espíritu emprendedor”*.

El amor, la solidaridad, el esparcimiento necesario para el espíritu, las relaciones humanas, las vocaciones, y hasta los credos religiosos y políticos, cada decisión, cada movimiento en sus vidas **está determinado y condicionado por la búsqueda de mayor ganancia**. En la visión del capitalista, todo lo que no está enfocado a ese fin es inútil e indigno.

Sin embargo, insiste y grita a los cuatro vientos que pierde dinero.

En síntesis, así como sus negocios dan *pérdida*, el salario da *ganancias* a sus obreros.

ANALICEMOS EN DETALLE ESA MENTIRA BURGUESA

El trabajo del obrero, crea valor y, en consecuencia, es lo que genera **toda** la riqueza existente en esta sociedad capitalista.

4 Tomemos como ejemplo una industria automotriz.

El valor del producto final, el automóvil, se expresa en dos formas. Una de ellas, es el valor que encontramos acumulado en las materias primas, los insumos, los combustibles y la energía que se utiliza en la producción, las herramientas, las máquinas, los edificios y galpones de las fábricas. La otra, es el valor que incorpora el obrero en el producto que está fabricando en ese momento.

TRANSFERENCIA DE VALOR Y CREACIÓN DE VALOR SON DOS ASPECTOS DEL TRABAJO DEL OBRERO

La primera forma es valor transferido al producto. Es decir, valor que se encuentra incorporado a los bienes que se utilizan en la producción. La materia prima y los insumos contienen el valor que otros obreros incorporaron a los mismos antes que llegara a la industria en la que se fabrica el automóvil. Tanto la materia prima como los insumos que se incorporan al nuevo automóvil transfieren en forma completa todo el valor que ya estaba acumulado en ellos.

Por su parte, el valor que está incorporado a las máquinas, las herramientas, los edificios y otros bienes que se utilizan y que vuelven a utilizarse repetidamente en varios procesos productivos, transfieren su valor en forma parcial.

Esto está muy claro para el empresario quien, a esa transferencia de valor desde la máquina al producto, la llama *amortización*. Muy prácticamente le descuenta a la máquina, a las herramientas o a los edificios, el porcentaje de vida útil que va perdiendo, es decir que se va transfiriendo al nuevo producto, el automóvil.

Cuando termina de descontar contablemente toda esa amortización, acaba la vida útil de la herramienta, el edificio, la máquina, etc. Decimos contablemente, porque muchas veces, la vida real de esos bienes es más larga que el tiempo previsto por el empresario capitalista.

No obstante, a los fines de lo que estamos analizando, está claro que el valor fue transferido a los productos finales.

Quiere decir que cuando el obrero de una automotriz está produciendo un automóvil, está incorporando su propio trabajo y transfiriendo, a la vez, el trabajo de incontables obreros contenidos en todos los elementos que contribuyen a la fabricación del vehículo.

CAPITAL CONSTANTE, CAPITAL VARIABLE Y PLUSVALÍA

La parte del capital que el empresario invierte en materias primas, edificios, insumos, herramientas, etc. o sea el capital que ya tiene trabajo incorporado, es lo que se llama **capital constante**, pues ya tiene un **valor definido de antemano que no cambia** en el proceso productivo de la fabricación del automóvil, **sólo se transfiere**.

La parte del capital que el capitalista destina al pago de salarios, es lo que se llama **capital variable**, precisamente, porque **varía**.

Veamos: el obrero pone a disposición su fuerza de trabajo durante un tiempo, y a cambio, el capitalista le paga un sueldo.

El sueldo que el empresario le paga al trabajador se cubre con una parte mínima de su trabajo y el resto del valor creado es apropiado por el empresario, sin darle nada a cambio al obrero.

Esto es la ganancia del capitalista o **plusvalía**.

Quiere decir que el capital que el empresario destinó al pago de los salarios, generó una parte igual que pagó al obrero a cambio de su trabajo, más otra parte, la plusvalía que se embolsa y que constituye su ganancia.

Por eso **el capital destinado a salarios se llama capital variable**, pues el capitalista **invierte una cantidad y al final se lleva una suma muy superior**.

Lo que el capitalista considera su costo es la suma del capital constante más el capital variable (salario).

Si a ello le sumamos la plusvalía (la parte del valor creado que no le paga al obrero), tenemos el valor del producto final o costo social de producción del automóvil.

RELACIÓN ENTRE SALARIOS OBREROS Y GANANCIAS BURGUESAS



Para graficar lo que decimos ponemos como ejemplo la fabricación de automóviles que tienen un valor de \$ 50.000 por unidad. Aclaramos que sólo tomaremos los valores que se expresan en el proceso de producción y no tendremos en cuenta todos los beneficios financieros que la empresa obtiene a través de su participación o sociedad con bancos, compañías de seguros, concesionarias, etc. incrementando así su ganancia y **la apropiación de plusvalía** proveniente de otras fuentes de producción.

La empresa compra materias primas, insumos, energía, etc. Pone a disposición de la producción el desgaste de sus galpones, las máquinas, las herramientas, etc.

Cuenta con 2.600 obreros a los que les paga salarios de \$ 3.900 y produce 20 automóviles por hora.

Con ello obtiene una ganancia promedio de 40% sobre el capital invertido.

Analicemos estos números de acuerdo al siguiente cuadro.

	Costo social de producción	Valores por vehículo		Cantidad anual de autos	Valor total anual
Costo	Capital constante	\$ 28.626,875	\$ 30.000,00	96.000,00	\$ 2.748.180.000
	Capital variable (salarios)	\$ 1.373,125			\$ 131.820.000
Ganancia	Plusvalía		\$ 20.000,00		\$ 1.920.000.000
Valor auto móviles			\$ 50.000,00		\$ 4.800.000.000

Trabajando 8 horas diarias, en dos turnos, 2.600 obreros fabrican 320 automóviles diarios, o sea 8.000 vehículos en un mes, y 96.000 rodados en un año.

El valor total anual es de \$ 4.800.000.000 (Cuatro mil ochocientos millones de pesos). La empresa invierte \$ 2.748.180.000 en capital constante, es decir, en materias primas, insumos, desgaste de maquinarias, herramientas, etc.

Paga en salarios \$ 131.820.000 al año. Esta cantidad surge de los \$ 3.900 que cada obrero cobra en un mes, multiplicado por 12 meses, más el aguinaldo (total 13 meses) por 2.600 obreros.

La ganancia anual de \$ 1.920.000.000 (mil novecientos veinte millones de pesos) que es el valor creado por el trabajo de los obreros que los capitalistas no pagaron a nadie y se embolsaron para beneficio propio, es lo que llamamos plusvalía. La mayor parte de este valor será nuevamente puesto a ganar más capital.

Si sumamos el monto de salarios \$ 131.820.000 y la ganancia de la empresa \$ 1.920.000.000 tendremos el total del **valor creado por los obreros en todo el año**: \$ 2.051.820.000 (dos mil cincuenta y un millones ochocientos veinte mil pesos).

6 Pero de ese total, los obreros sólo recibieron el 6,42 %. Quiere decir que por cada \$ 100 pesos que crean de valor, los obreros **pierden** \$ 93,58 que quedan en poder del capitalista.

En el supuesto caso que se lograra un cien por ciento de aumento, cada obrero tendría un salario mensual de \$ 7.800 alcanzando una calidad de vida económica dos veces mejor. No obstante por cada \$ 100 de valor creado, cada obrero ahora perdería la cantidad de \$ 87,16 que quedarían en poder del empresario.

De esto podemos concluir tres cosas fundamentales:

1.- Un salario, por más alto que éste fuera, siempre es pérdida para el obrero.

2.- Queda claro que descontar **impuesto a las ganancias** sobre un salario que es pérdida es algo que sólo puede caber en la lógica de un Estado que está al servicio de los monopolios.

3.- Para una empresa automotriz o para el caso de cualquier empresa monopolista, el aumento de 100% de los salarios, apenas significa unas migajas si lo comparamos con sus ganancias, lo cual quiere decir que, incluso en períodos que ellos llaman de crisis, **están en condiciones de otorgar aumentos de cualquier porcentaje** que podamos arrancarles con la presión y la lucha.

En consecuencia, cuando dos trabajadores se encuentran para hablar de sus trabajos deberían preguntarse:

¿Cuánto perdés?

ES MUCHO LO QUE TENEMOS POR GANAR

Lo anterior nos ayuda a reflexionar sobre lo siguiente:

1.- Cuando una empresa monopolista se niega a dar aumentos de salarios, no significa **nunca** que no está en condiciones de otorgarlo, sino que no está dispuesta a reducir sus ganancias, aunque eso sea un porcentaje mínimo.

2.- La única forma de lograr aumentos

de salarios es arrancándoselos a las empresas monopolistas mediante presión y lucha.

3.- Como vemos, las ganancias de los monopolios son tan altas que no existen límites de porcentajes para luchar por aumentos salariales. Los límites sólo están dados por la correlación de fuerzas entre los obreros y los monopolios en esta lucha de clases.

4.- Cuando los obreros y trabajadores en general logran aumentos de salarios hacen disminuir, en forma inmediata, las ganancias de los capitalistas y, en consecuencia, a la vez que se fortalece el proletariado, se debilita la burguesía.

5.- Mientras exista trabajo asalariado nunca habrá salario "justo", pues el trabajo asalariado surge de la relación entre los capitalistas dueños de los medios de producción que se llevan escandalosas ganancias y los trabajadores que sólo tenemos nuestra fuerza de trabajo para vender a cambio de sueldos que representan un mínimo porcentaje comparado con las ganancias de esas empresas monopolistas.

Por eso, cabe agregar también que si los obreros y trabajadores en general, quienes generamos la totalidad de la riqueza existente en toda la sociedad, logramos hacernos dueños de ella, mediante **la conquista del poder y la revolución socialista**, no sólo estaremos en condiciones de tener una vida muchísimo mejor a la actual, sino que, además, podremos disponer de enormes recursos con los cuales se podrán eliminar el hambre, la pobreza, y los problemas más agudos ocasionados por el modo capitalista de producción.

De tal forma sentaremos las bases necesarias para el posterior desarrollo de una nueva sociedad en que el pueblo organizado, dueño de los medios de producción, decida qué parte de toda la riqueza producida estará destinada al consumo para la vida diaria de las masas y qué parte se destinará al desarrollo futuro para una vida mejor. ★

TRANSFORMACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AL RITMO DE LA CRISIS MUNDIAL

Los movimientos del capital financiero en los actuales tiempos de crisis implican sin dudas vertiginosos cambios con fundamental impacto, no sólo en el mundo del dinero tal como aparece en la superficie, sino fundamentalmente en la producción de bienes. El sector automotriz, industria emblemática para la burguesía en cualquier lugar del mundo, al vincular de manera tan directa producción a gran escala y consumo a gran escala, registra cambios que se pueden considerar 'históricos'. La caída de 2 de las 3 principales terminales automotrices de Detroit, casi al borde de la quiebra, es sin duda un hito en el gigantesco proceso de reestructuración del sector a escala mundial.

En todo este proceso se encuentran inmersas también las terminales que actúan localmente, situación que implicó importantes conflictos con significados cada vez más políticos.

1. INTRODUCCIÓN

En el marco de la crisis económica y política mundial desatada a mediados del año 2007, el sector automotriz acuso pleno impacto. Uno de sus epicentros –además de los bancos- fueron grandes empresas principalmente en Detroit (Estados Unidos) como **General Motors (GM)** y **Chrysler**¹ donde ambas debieron resguardarse de la quiebra total con la adopción del esquema denominado *Chapter 11*, similar a una convocatoria de acreedores. La crisis financiera impacto sobre el financiamiento a empresas e individuos, este impacto se trasladó al consumo y finalmente golpeó el nivel de empleo. Si bien la crisis impacto en otras zonas del planeta fue mayor en los Estados Unidos.

En el mundo de una producción globalizada de automotores la crisis se expresa y refuerza hoy en dos tendencias fundamentales que apunta a ser dominantes: a) continuar sistemáticamente el desplazamiento de la producción desde las fábricas en los países centrales con salarios por hora más altos hacia las economías con salarios más bajos, y b) una activa disputa por profundizar el esquema 'toyotista' de organización flexible de la producción². Todo este proceso, asimismo implica una vuelta de tuerca en la centralización de los capitales en el sector (**Fiat** se queda con **Chrysler**) y otras empresas globales –varias de origen chino- se apoderan de segmentos y marcas de la industria de autos de Estados Unidos como *Pontiac, Saturn, Hummer y Saab*.

8 También las alianzas (**Renault-Nissan** ó **Peugeot-Mitsubishi**) están a la orden día. Otros ejemplos son la absorción de Subaru por Volks Wagen y la de Lotus por Toyota. Todo esto forma parte de la fuerte relocalización ocurrida desde principios del siglo XXI, en busca de mayores ganancias ya que para fines del 2008, China había desplazado a Estados Unidos del segundo lugar como fabricante de automotores.

El primer puesto siguió correspondiendo a Japón. Esta tendencia parece ser irreversible en el sentido que China apunta a convertirse en líder mundial de la producción de vehículos híbridos (combustión + electricidad).

En ese mismo año 2008, Argentina ocupó el puesto 22º (casi 600.000 unidades y 0.8% de la producción mundial). Para dar una magnitud de escala regional, las terminales locales fabrican 2.600.000 de unidades menos que Brasil (país con 190 millones de habitantes) y 1.600.000 de unidades menos que México (país con 106 millones de habitantes). El denominado grupo BRIC (*Brasil, Rusia, India, China*) detenta actualmente un nivel de producción de 16.7 millones de unidades equivalente al 23.4% de la producción mundial (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1:
Principales productores mundiales (2008)
En Unidades y Porcentaje

1	Japón	11.563.629	16,2%
2	China	9.345.101	13,1%
3	EE.UU.	8.705.239	12,2%
4	Alemania	6.040.582	8,5%
5	Corea del Sur	3.806.682	5,3%
6	Brasil	3.220.475	4,5%
7	Francia	2.568.978	3,6%
8	España	2.541.644	3,6%
9	India	2.314.662	3,2%
10	México	2.191.230	3,1%

11	Canadá	2.077.589	2,9%
12	Rusia	1.790.301	2,5%
13	Inglaterra	1.649.515	2,3%
14	Tailandia	1.393.742	2,0%
15	Turquía	1.147.110	1,6%
16	Irán	1.051.430	1,5%
17	Italia	1.023.774	1,4%
18	Polonia	950.908	1,3%
19	Rep. Checa	945.822	1,3%
20	Bélgica	724.498	1,0%
21	Indonesia	600.844	0,8%
22	Argentina	597.086	0,8%

Fuente: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

2. EL CASO GENERAL MOTORS

La crisis mundial provocó fenómenos impensados apenas tiempo atrás como la reciente puesta en marcha de un mecanismo jurídico impulsado por el propio Gobierno Norteamericano para salvar a la principal firma automotriz de ese país, tras la mayor suspensión de pagos de la historia con la aplicación del denominado esquema *Chapter 11* como herramienta jurídica imprescindible para evitar su liquidación. Para la ley de Quiebras de EEUU la aplicación del *Chapter 11* implica una profunda reestructuración de una compañía, siendo este mecanismo muy similar al del *concurso preventivo* que se utiliza localmente. Este sistema de protección legal le otorga tiempo a una empresa para reorganizar su negocio y/o su estructura de capital, bajo protección judicial como paso previo a poder cumplir con los reclamos de pago de sus "acreedores", en el caso de la **General Motors**, bancos y el propio sindicato del sector. Con dinero de toda la población que el Estado le brinda como salvataje, la empresa les paga a sus socios "acreedores" y hace negocio redondo.

Hasta hace sólo un par de años atrás, la empresa emblemática de la producción automotriz de Estados Unidos estaba controlada en un 95% de su capital por fondos financieros de inversión, expresando con exacta precisión el 'espíritu de la época', atraer mediante mecanismos financieros plusvalía en pura valorización financiera a una gigantesca velocidad, situación que obviamente fue una de las bases del colapso de la empresa.

En una fase del Capitalismo donde los Estados constituyen herramientas que los monopolios utilizan para regular e incrementar sus negocios la empresa aparece como "controlada" en 60,8% por el **Tesoro de Estados Unidos**, un 11,7% quedo en manos de los **gobiernos de Canadá y Ontario** y un 17,5% es de **UAW** el mayor sindicato de la firma. El restante 10% fue asignado a la "**vieja estructura de GM**" que es la encargada de manejar el 'salvataje' mientras logra liquidar sus activos y "sanearla".

Vemos claramente, cómo los Estados de estos países (EE.UU. y Canadá) utilizan fondos recaudados que proviene del trabajo de obreros y el esfuerzo de todo su pueblo para sostener y beneficiar a una empresa monopolista gigantesca. A ello debe sumársele el papel jugado por el sindicato en ese mismo sentido. Lo cual no hace más que confirmar la sociedad de los Estados imperialistas, las empresas monopolistas y los sindicatos.

Todo este proceso implicó en paralelo una gigantesca presión sobre los trabajadores situación que se materializó en una pérdida de importantes conquistas obtenidas en décadas anteriores, que fueron cambiadas por una participación accionaria en una empresa quebrada, haciendo

que sus derechos sólo tengan valor si la empresa gana dinero y ya saben los trabajadores de donde sale ese dinero. Así el modelo *Fordista* finalmente no tendrá más remedio que dar lugar al modelo *Toyotista* flexible, en el propio corazón de Detroit. Esta transformación implicara cambios fundamentales en el destino de los negocios, las formas de producción y sistema de ventas de los autos.

3. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN LOCAL

Según ADEFA (Asociación de Empresas Fabricantes de Automotores) la contracción de la producción de las terminales en Argentina -a fines de noviembre de 2009- fue del 19%, alcanzando las 459.772 unidades.



La reducción ha resultado inferior a la esperada a comienzos de año donde en las grandes empresas globales —especialmente en Estados Unidos— las caídas de ventas que superaban el 50%. Las ventas locales en igual lapso (a noviembre 2009) cayeron 23%. Para contextualizar esta situación es fundamental destacar que el 2008 había sido el año 'record' de producción de vehículos en Argentina.

Esto ocurre también dentro del movimiento tendencial de desplazamiento de

10 importantes niveles de producción hacia países como China, India, Brasil y en menor medida Indonesia, Polonia, Tailandia. De esto resulta que el nivel de producción total mundial estimada en el segmento de autos para el 2009 tendrá apenas una caída cercana al 2% (52 millones de autos en el 2009 contra 52.9 millones en el 2008).

Para camiones y vehículos de transporte se estima una contracción del 30%.

ADEFA informa también que en las empresas asentadas en nuestro país, la situación ha resultado dispar. **FIAT** ha recuperado importante producción (+145%) respecto al 2008 resultante de un fuerte crecimiento de sus exportaciones a Brasil. Este caso es seguido por una leve contracción en **TOYOTA** (-4%) que apenas modificó su programa de producción. Los casos de **VOLKSWAGEN**, **FORD** y **RENAULT** se ubican muy cerca sobre el promedio de caída sectorial (-19%) (Ver cuadro N° 2). Las firmas más golpeadas resultaron sin dudas los fabricantes de camiones **MERCEDES BENZ** (-64%) e **IVECO** (-82%). En el caso de **MERCEDES BENZ** incluso se desactivó una línea entera de producción que tenía como destino exclusivo a Alemania.

Este reacomodo de las escalas productivas implicó importantes y permanentes conflictos de la patronal con los trabajadores que bloquearon todos los intentos de volcar fundamentalmente sobre ellos los ajustes que las empresas requerían aplicar para no mermar sus ganancias.



Cuadro N° 2
Produc. (11 meses 2009 / 11 meses 2008)
Unidades y variación porcentual

Por Empresa	2008	2009	
FIAT AUTO ARGENTINA S.A.	28.466	69.861	145%
TOYOTA ARGENTINA S.A.	59.245	57.016	-4%
RENAULT ARGENTINA S.A.	70.256	59.023	-16%
FORD ARGENTINA S.A.	80.058	66.885	-16%
VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A.	57.569	47.325	-18%
TOTAL	570.370	459.772	-19%
GENERAL MOTOR ARGENTINA SRL	107.669	72.185	-33%
PSA PEUGEOT-CITROEN S.A.	127.815	74.652	-42%
MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.	32.088	11.514	-64%
IVECO ARGENTINA S.A.	7.204	1.311	-82%

Fuente: ADEFA

A nivel de los principales modelos propiamente dichos, se observa la importante producción alcanzada por el *Fiat Siena*, seguido por el *Chevrolet Corsa* y la pick up *Toyota Hilux*. Un escalón más abajo el *Volkswagen Suran*, la camioneta *Ford Ranger*.

Cuadro N° 3
P'pales Modelos Producidos Localmente
11 meses 2009 En unidades

Fiat Siena	66.748
Chevrolet Corsa	52.250
Toyota Hilux	50.253
VW Suran	39.077
Ford Ranger	30.880
Ford Focus II	23.794
Chevrolet Agile 5P	19.188
Peugeot 207	18.251
Renault Clio II	17.479
Renault – Symbol	16.337
Peugeot 307	15.794
Citroen - C4 5P	15.558
Ford Focus	12.211
Citroen - C4 4P	11.727
Merc. Benz Sprinter	10.318

**Cuadro N° 5
Principales Modelos Patentados**

Volkswagen GOL	Importado
Chevrolet CORSA	Nacional
Peugeot 207	Nacional
Toyota HILUX	Nacional
Ford ECOSPORT	Importado
Volkswagen SURAN	Nacional
Fiat PALIO	Importado
Renault CLIO	Nacional
Renault KANGOO	Nacional
Ford KA	Importado

Fuente: Cámara de Importadores

El cuadro N° 6 da cuenta de las importaciones en valor monetario realizadas por las propias terminales.

Este guarismo representa el 94% de la importación total de autos que era de 442.292 unidades a noviembre pasado.

**Cuadro N° 6
Importación de las propias terminales
(10 meses 2009 / 10 meses 2008)
En Millones de Dólares**

Empresa	2009	2008	Var.
Volkswagen	835	1.405	-40%
Renault	480	751	-36%
General Motors	456	869	-48%
Ford Argentina	451	825	-45%
Fiat Auto	381	614	-38%
Peugeot Citroen	378	545	-31%
Toyota Argentina	328	375	-13%
Mercedes Benz	326	683	-52%
Honda Motors	306	379	-19%
TOTAL	3.941	6.446	-39%

Fuente: Cámara de Importadores

Sosteniendo una tendencia que ya lleva una década, la exportación local de autos en el proceso de reestructuración de la producción mundial se ha convertido en un sostén fundamental del sector.

Del 58% de la producción local exportada en el año 2008, se paso en los últimos 10 meses a 62%.

Nuevamente el sector de los autos individuales resultó el menos afectado (Ver Cuadro N° 4).

Así las exportaciones cayeron en un año de 'crisis' menos que la producción.

Es entonces desde esta óptica que debemos desarrollar nuestra visión estratégica de la evolución sectorial, como un sector que abastece el 0.5% al mercado mundial.

**Cuadro N° 4
Exportación
(10 meses 2009 / 10 meses 2008)**

Autos	197.544	186.824	-5,4%
Utilitarios	83.145	54.145	-34,9%
Camiones/Buses	26.218	7.578	-71,1%
TOTAL	306.907	248.547	-19,0%

Fuente: ADEFA

La contrapartida de la globalización de nuestro propio mercado, es el alto nivel de importaciones de autos orientados principalmente al segmento medio de precios y calidad. De los 20 primeros modelos patentados en el 2009, 10 son importados (ve cuadro N° 5)³ y otros 10 se producen localmente.



4. ALGUNAS CONCLUSIONES

La industria automotriz que opera en Argentina ya tiene consolidado sin dudas su 'nicho' en la producción mundial resultante de una mayor división del trabajo. Este posicionamiento se debe a que desde hace 50 años **nuestro país cuenta con los recursos materiales, profesionales y técnicos** para alcanzar esa situación.

La industria automotriz es un segmento estratégico de los negocios del capital financiero asentado en Argentina, pero también lo es para la clase obrera ya que representa un gigantesco eslabón y encadenamiento de puestos de trabajo.

Este doble aspecto hace que el conflicto principal que se plantea a nivel de los trabajadores del sector, es la lucha contra la imposición de un modelo que aspira lograr una producción más 'flexible' -orientada a la competitividad y calidad de los autos-. En síntesis: *mayor productividad, ritmos más intensos de producción, polivalencia más extendida, y otras variables de "flexibilidad" laboral.*

En suma **mayor superexplotación y tendencia a la baja del salario.** Este va a ser el rumbo seguido por las empresas impulsado por la competencia mundial y la necesidad de sostener sus márgenes de ganancia.

Este conflicto que se expresa en la lucha de clases no resulta novedoso en términos históricos.

Basta recordar que el 'Cordobazo' de 1969 tuvo en su génesis inmediata -entre múltiples determinantes históricos- la huelga que se origina como respuesta a la decisión patronal de la supresión del 'sábado inglés'⁴.

La realidad del sector en toda la organización de la producción fabril y en su situación social es bastante diferente a décadas atrás, pero la esencia es la misma, **la lucha de la clase obrera contra la explotación**, resultando ahora bajo nuevas condiciones sociales y políticas, un extraordinario punto de partida para dar nuevas batallas en la lucha de clases. ★

1. La firma de capital privado **Cerberus Capital Management** controlaba el 80% del capital de **Chrysler**.

2. También surgen nuevos planteos respecto a los formatos productivos con estrategias que implican profundizar al máximo la descentralización (Toyota) hasta lo de retomar el sistema de integración vertical como ocurre hoy en GM, donde la empresa vuelve al control directo de la producción de partes claves.

3. Otros modelos importados son: *Ford Fiesta, Volkswagen Bora, Renault Sandero, Fiat Uno, Volkswagen Voyage y Honda Fit.*

4. El 'tradicional' sistema de descanso de media jornada ese día.



MONOPOLIOS Y SINDICATOS ENFRENTADOS A LA AUTOCONVOCATORIA

La lucha de clases es tan implacable que cuando se tensa, se agudiza, somete a severas pruebas a las vanguardias, aunque estas sean arte, parte y producto del mismo proceso de dicha lucha de clases.

Por lo tanto, cuando se producen momentos de intensidad en el enfrentamiento, la responsabilidad de los revolucionarios es aún mayor, porque el nivel de compromiso se acrecienta; son los momentos donde la convicción en el proyecto revolucionario y la confianza en las masas están sometidos a todas las pruebas; nos va templando como fuerzas políticas, al tiempo que barre la maleza que nos vamos encontrando en el paso de la lucha y nos impulsa de hecho, a nuevos saltos simultáneos tanto **en la calidad como en la cantidad**.

Esto nos indica que estamos en tiempos de fortalecimiento, de triunfos, más allá de los errores o deficiencias que vayan surgiendo. Los nuevos desafíos siempre estarán, pero serán resueltos certeramente, pues el aprendizaje de la clase y su vanguardia cada día es mayor.

En cambio, para la burguesía monopolítica, cuando **la lucha de clases se intensifica**, les hace crujir todo el andamiaje, comienzan a improvisar, y toman decisiones que producen nuevos surcos favorables a la revolución, que le hacen explotar miles de contradicciones que se le tornan absolutamente inmanejables.

Y lejos de adormecer a las masas, ponen en blanco sobre negro la imposibilidad que tienen como sistema de vida de solucionar los más mínimos problemas que padecemos.

Muy por el contrario, a cada hecho, por insignificante o descabellado que parezca, para nuestro pueblo, **la culpa la tiene la institucionalidad del sistema**.

Todo está signado por la ganancia. No pueden esconderlo ni disfrazarlo de ninguna forma. Están en un franco retroceso y se les profundiza la crisis política. En este marco de fondo expresado muy sintéticamente, pero que intenta dejar en claro la situación de dos bandos enfrentados antagónicamente, donde **la clase obrera y la burguesía monopolítica puján**, unos para quebrantar la correlación de fuerzas a su favor y pasar a situaciones superiores, los otros para hacer los negocios a toda costa aunque se estén cavando su propia tumba.

Allí aparece la burguesía queriendo “solucionarle” a los trabajadores los problemas del “*perfeccionamiento*” de su organización, y sale a jugar tratando de dar consejos y moviendo resortes en el terreno sindical para que la cuestión vuelva a sus carriles. Es decir que vuelva la historia para atrás, a lo atrasado, a lo perimido, a un lugar en donde las masas ya no confían sino, por el contrario, **chocan con las mismas prácticas que vienen realizando**.

La burguesía, en el fondo, es pragmática y por lo tanto mecanicista, y sale a plantear

14 que no están mal los sindicatos por empresas, y tampoco está mal si estos están teñidos de un tinte progresista, mientras todo se desarrolle en los marcos institucionales.

Al fin y al cabo no les ha ido tan mal en algunas experiencias. El mejor ejemplo de ello ha sido la **UOM de Villa Constitución** donde durante años transitaron un camino de concordia y paz social. Porque lo importante es **la reducción al mínimo de la conflictividad**, y la burguesía sabe que cierto progresismo, al igual que la izquierda reformista y oportunista, siempre terminan priorizando la herramienta, ya no sólo como un fin en sí mismo sino como parte de su superestructura política.

Y esto sucede porque de ninguna manera ven a **las masas como las hacedoras y protagonistas en esencia de los cambios históricos** (tampoco les interesan los cambios históricos). “*No saben, no entienden*”, es la concepción que tienen de los pueblos y confunden su rol como partido y terminan reemplazando a las masas, cocinándose en su propia salsa.

Pero esto acaso ¿no lo sabe la burguesía? Claro que lo sabe, pero la lucha de clases barre con todo, le va quitando espacios a la burguesía tomando conciencia que ya no le alcanza con viejas estructuras sindicales como el SMATA que resuelve las cosas **haciendo de policía contra los trabajadores**.

“Modernizándose” la burguesía se siente empujada a los ritmos que le impone el proletariado y apela a cualquier recurso tratando de seguir engañando y confundiendo.

Y en esto, *el reformismo y el oportunismo le dan una mano bárbara*.

En última instancia de lo que se trata es de tener con quién negociar donde **no hay nada que negociar**, pues el Estado no es arbitro ni neutral, todas las instituciones están supeditadas a los intereses de los monopolios. Lo que no pueden permitir los monopolios es la independencia política de la clase obrera, porque de la mano de esa independencia viene la Revolución.

Por otro lado, que existan delegados gremiales o comisiones internas honestas que no tienen nada que ver con los gremios, partiendo de la idea que para nosotros la honestidad en estos casos no es el “no enriquecimiento ilícito” sino cuando están supeditados **a la voluntad y decisión de la autoconvocatoria de las masas**. Es decir, cuando los delegados se sienten un autoconvocado más, cuando ponen por delante la democracia directa. Pero ojo, éstos ya no son delegados gremiales, son parte de la vanguardia, porque están interpretando que los gremios chocan frontalmente con los intereses de los trabajadores.

Ya no hay lugar para argumentos vagos como que *no puede haber autoconvocatoria con organización*, cuando bien sabido es que por la histórica influencia industrial de nuestro país, acá nadie mueve un dedo sin organizarse.

El famoso tironeo entre la CGT de Moyano, la CTA y el caso del conflicto de subte, así como el resurgimiento de la tan mentada *libertad sindical*, en realidad es **una puja de intereses económicos** donde el gobierno de los monopolios está tan débil que no puede recostarse sobre unos o sobre otros, y usan pretextos tan ridículos como la *desunión* de los trabajadores, cuando hace décadas que la tarea central de la burguesía fue la de darse toda una política de división y fragmentación por todos conocida. Que efectivos y contratados, que terciarizados y de planta, que diferentes ramas, que ropa de distinto color por categoría o sector. Infinitas veces hemos planteado esto, como infinitas veces plantearemos que **la autoconvocatoria es el camino que han elegido las masas y que un partido revolucionario en ellas y con ellas**, es el único capaz de darse una política de unidad de toda la clase obrera en la lucha por el poder.

Todo lo demás son fuegos de artificio que nada tienen que ver con los más profundos y sentidos intereses de la clase obrera y el pueblo argentino. ★

SOCIALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN Y LUCHA DE CLASES

la producción social en el Capitalismo Monopolista de Estado (es decir, **el Estado al servicio de los Monopolios**) implica extensión e intensidad productiva.

La extensión se refiere a la división social del trabajo. Es la diversificación en la fabricación de mercaderías que pueden venderse como tales y que también contribuyen a formar parte de un producto final.

Tomemos como ejemplo **la industria automotriz**. En cualquier fábrica de autos podemos ver que, junto a las partes del vehículo que en ella se producen, también se ensamblan otras que se fabrican en autopartistas: válvulas, cilindros, chasis, cajas de cambio, rulemanes, amortiguadores, llantas, cubiertas, baterías, acondicionadores de aire, componentes eléctricos, correas, filtros, equipos de audio, parlantes, alfombras, etc. A ello hay que agregarles las materias primas e insumos (chapas, pintura, tornillos, etc.). Así, la rama automotriz, como las demás industrias, expresan **la gigantesca división del trabajo existente en nuestra sociedad**.

No obstante esa división del trabajo sumamente extendida, se produce, simultáneamente, un movimiento de concentración y centralización de capitales que origina otro fenómeno. El mismo consiste en que, dada la competencia entre capitales, se produce una lucha a muerte que deja vencidos y vencedores. Los primeros quedan fuera del mercado y transfieren, contra su voluntad, todo lo acumulado a los segundos, quienes se apropian de esas industrias y negocios incorporándolos a su dominio económico y político.

De esta forma lo que en sus comienzos eran ramas o sub-ramas diferenciadas y delimitadas en el papel productivo, al igual que los dueños de esos capitales que seguían esa división, hoy están entrelazados en un entramado tan enredado que es, podríamos decir, imposible determinar quién es quién en la composición accionaria de esas empresas.

Pues la fábrica automotriz tiene acciones en la autopartista, la autopartista tiene acciones en la automotriz, la automotriz en los bancos que les prestan a las autopartistas para “asociarse” a su negocio, los bancos tienen acciones en las autopartistas y en las automotrices que a su vez son socias de las compañías de seguros y así sucesivamente en un hilado en donde no pueden encontrarse las puntas de sus extremos en ninguno de ambos lados.

Es muy difícil determinar en muchos casos, qué monopolio subordina a los demás. Tal es el caso de los fabricantes de equipos de refrigeración, concentrado en tres productores gigantes a nivel mundial que abastecen a todas las automotrices del planeta. También podríamos citar los fabricantes de neumáticos y otros ejemplos.

No obstante, hay una determinada lógica en el proceso productivo de cualquier mercadería o producto final que establece ciertas leyes económicas que hace que la cantidad de autopartes dependa de la cantidad de automóviles existentes y proyectados a producirse. Eso no evita que, en ocasiones, grandes autopartistas condicionen a las automotrices y les marquen los ritmos, los márgenes de ganancia y, hasta incluso, su propia existencia.

En la absorción de algunas automotrices mundiales no sólo ha actuado la competencia entre las propias automotrices sino que es fácil deducir que han contribuido a ello otros factores: ahogos financieros consecuenciales de la marcha de los negocios o deliberadamente provocados, derrota en la competencia con otras semejantes, e incidencia de las propias autopartistas impulsadas por dueños de capital que desean eliminar del mercado a esa automotriz, etc. Si bien todos estos fenómenos ocurren a diario y se intensifican, en la sociedad capitalista todo está determinado por **la ley suprema de obtención de mayores márgenes de ganancia**, dado lo cual, el flujo de capitales está más sujeto a esto que a las “necesidades” de tal o cual rama o sub-rama de producción.



La intensidad de la producción se expresa, por su parte, **en el grado de productividad del trabajo.** Especialización cada vez más profunda, estudio más a fondo de las operaciones técnicas de los obreros, desarrollo de funciones más específicas y extendidas en el tiempo de producción. Contradictoria y simultáneamente, opera la reorganización de los procesos productivos con máquinas más complejas que desarrollan múltiples tareas combinadas, polivalencia en el trabajo del obrero, constitución de células de trabajo que resuelvan problemas de la producción que antes eran exclusivos del área de gerencias.

Este doble efecto aparece como de mayor división de trabajo hacia el mercado y mayor concentración de funciones al interior de la planta.

A pesar de ello, la centralización de capitales, actúa inversamente en muchos casos. En ese sentido es interesante acotar la reunificación que, por ejemplo, **General Motors**, está efectuando en la producción de partes que en los últimos años había “*tercerizado*” y que hoy vuelve a instalar en sus predios fabriles.

Es lógico que esto no resuelve la división del trabajo y que mientras exista el capitalismo no se superará, pero queda claro que estos movimientos contradictorios existen y tienden a desarrollarse, dadas las necesidades productivas actuales, con el fin de mermar **la tendencia decreciente de la cuota de ganancia.**

Cobra cada vez más importancia la capacidad ejecutiva de los obreros y sus habilidades técnicas y psicológicas de conjunto para sobrellevar el peso de la producción que, en las condiciones actuales, implica ni más ni menos, que hacerse cargo del proceso en su conjunto de modo rápido y eficaz, cada vez en menos tiempo y con superior calidad.

Como vemos, toda esta complejidad productiva está cruzada por múltiples tensiones generadas en **la propiedad privada capitalista y la socialización de la producción.**

Es en este marco, en el que coexisten los desarrollos tecnológicos y los métodos productivos más avanzados con otros atrasados, la automatización con la mecanización, la robótica con el trabajo manual y casi rudimentario en algunos casos. El *toyotismo* con el *fordismo* y el *tayloris-*

mo del que no pueden desprenderse, es decir, todo un enjambre productivo socializado que pone también de manifiesto una enorme diversidad salarial, **la tendencia es la igualación del salario hacia abajo.**

Las fábricas automotrices con su desarrollada conformación tecnológica y organizativa de la producción obliga a los obreros a cumplir con una enorme demanda de vehículos de más de 20 unidades por hora y las autopartistas con la obligación de cumplir con las demandas de las terminales a las que proveen, hacen un complejo productivo de explotación de mano de obra con condiciones laborales flexibilizadas que son, sin duda, el caldo de cultivo de *agudas tensiones de clase que abarcan la totalidad de la producción industrial.*

Preñada por las contradicciones de clase de las que no puede huir, la burguesía monopolista adopta una política que apunta a la rebaja salarial como antídoto contra la tendencia a la baja de la tasa de ganancia generada por el incremento permanente del capital constante.

En la carrera por garantizar el sostenimiento de sus ganancias, aprovecha la división del trabajo para imponer y, en lo posible, profundizar, la diferenciación salarial y establecer un marco de competencia intentando dividir los intereses de clase de los obreros.

A su vez acentúa la superexplotación y trata de bajar los salarios para, de ese modo, condicionar los reclamos obreros no sólo en su rama sino también en el conjunto de los trabajadores.

Pero, como siempre decimos, **la burguesía propone y la lucha de clases dispone.**

Y en esta situación, toda esta tendencia y la voluntad de clase de la burguesía monopolista está limitada por su crisis política y el auge de masas que impone otras condiciones al enfrentamiento de clases mostrando un horizonte de avance para el proletariado en la conquista de mejores condiciones laborales y de vida en general, que harán profundizar más todas las contradicciones del sistema y la crisis política del poder burgués, a la vez que lo dotará de fuerzas más adecuadas para las futuras batallas en su lucha por la liberación. ★