

Pág. 3,4 y 5

Sólo la lucha cotidiana por nuestras necesidades y por la revolución nos hará libres

A medida que avanza el tiempo, la vida del trabajador y su familia se convierten más y más en una carrera por la subsistencia.

Las jornadas de trabajo son agotadoras y se alargan en forma creciente, el tiempo diario se reduce a obtener los medios de vida elementales que nos permitan seguir viviendo: alimentos, lugar de vivienda, vestido, y...casi nada más. El tiempo que nos queda, sólo alcanza para reponer fuerzas mediante el descanso y la alimentación. Nuestra vida se ha transformado en la repetición cotidiana de las tareas más elementales de las especies vivientes.

La posibilidad del disfrute con nuestras familias, vecinos y compañeros de trabajo se reduce día a día. Aquellos tiempos de las actividades que cultivan el espíritu y que nos diferencian del resto de los animales se han convertido en datos de una vida que pertenece a otros.

Sin embargo, si meditamos en lo que ha construido el hombre hasta nuestros días veremos que el desarrollo ha sido gigantesco: más y mejores máquinas que realizan mayor cantidad y complejidad de tareas facilitando y reduciendo el trabajo humano, mejores vías y medios de transporte, amplio crecimiento en la oferta de energía eléctrica y calórica, medios de comunicación que permiten conocer al instante lo que ocurre en el extremo del mundo más distante a nuestro país, mayor cantidad de alimentos, vestidos, elementos para la construcción de viviendas y servicios en general, superior conocimiento de las leyes naturales y, por lo tanto, mejores condiciones para el dominio de las mismas a favor de las necesidades del hombre, abundantes conocimientos científicos sobre el origen y combate de enfermedades que posibiliten prolongar la vida humana, etc.

En los centros urbanos donde vive la mayoría de la población existen calles asfaltadas, red de agua, iluminación, calefacción, medios de locomoción, medios de comunicación altamente desarrollados, oferta de bienes de consumo que prometen hacernos felices, etc.

Todos estos avances que son el producto del trabajo humano, es decir de los obreros y trabajadores en general, se han convertido en sus enemigos y se alzan diariamente como fuerzas incontenibles contra sus propias vidas. Las máquinas, lejos de ser sus aliadas para facilitar sus tareas son los medios a través de los cuales se somete al obrero a esfuerzos sobrehumanos chupándole la última gota de su energía vital a cambio de un salario de hambre; la vivienda alquilada o comprada, lejos de ser el refugio seguro para el trabajador y su familia se constituye en un medio de extracción de parte de su sueldo a través del pago de un alquiler altísimo o de impuestos más gastos de mantenimiento imposibles de sustentar; la electricidad, el gas y el consumo de agua son cargas también onerosas que implican horas de trabajo en la fábrica o en la empresa para pagarlas; los medios de comunicación en vez de constituir herramientas para el disfrute o desarrollo cultural y espiritual son vías a través de las cuales se intenta embrutecer la mente y el espíritu de toda la sociedad a la vez que nos refriegan en la cara cómo gozan de la vida aquellos quienes poseen los capitales y los medios de vida generados por nuestro esfuerzo laboral.

La actividad productiva a través de la cual la humanidad fue transformando la naturaleza y transformándose ella misma, construyendo una historia, se ha convertido en castigo y en condena a una condición de vida infrahumana.

Vamos caminando un sendero cuyos márgenes laterales se estrechan a medida que avanzamos...Si trabajamos más horas crece la desocupación; si se aumenta la producción se incentiva la exportación y los productos se encarecen elevando el costo de vida; si con sacrificio sobrehumano adquirimos bienes para nuestro confort aumenta el consumo de energía eléctrica y se producen cortes, entonces nos aconsejan reducir el consumo; si nuestros hijos pretenden estudiar resulta que no hay cupos en los colegios ni en las universidades; si tenemos obra social no podemos utilizarla debidamente porque no dan abasto ni en cantidad de médicos, ni en prestaciones, ni en

centros de salud, ni en aparatos para estudios complejos, etc....De los hospitales no vale la pena hablar.

El gobierno de Kirchner repite la cantinela que antes dijeron los otros, tanto los militares como lo civiles: “hay que ahorrar”.

Debemos ahorrar energía, combustibles, alimentos (sobre todo la carne). Hay que ahorrar salud, educación, tiempo de esparcimiento en el que cultivemos nuestro espíritu.

El mensaje del gobierno y de los dueños del poder es doblemente cínico. Por un lado nos aconsejan ahorrar como si estuviéramos en condiciones de derrochar y, por el otro, mientras llaman a ahorrar, derrochan riquezas y recursos matándonos, y matando a la vida humana futura junto a la naturaleza que nos rodea y en donde vivimos.

Así riegan con veneno los ríos y territorios contaminando todo sólo con el fin de obtener ganancias inmediatas. Ahogan la tierra para lograr una cosecha de 45 millones de toneladas de soja. Extraen minerales envenenando tierra, fuentes de agua, animales y seres humanos. Con fondos del Estado compran millones de dólares todos los días para mantener alto el valor de esa moneda y favorecer sus negocios. Gastan millones para subsidiar negocios y para construir infraestructura (camino, usinas eléctricas y otros) que favorecen los negocios de empresas privadas que obtienen ganancias gigantes y nos dejan sufrimientos, ruinas y contaminación. Venden jugadores de fútbol, básquet y otros por millones de dólares. Organizan torneos deportivos por millones de dólares, y hasta venden viajes al espacio para un solo turista que paga millones. Eso, además de fabricar, comercializar y distribuir por doquier distintos tipos de drogas y realizar lavados de dinero, coimear a funcionarios y jueces, etc.

Todo este derroche de las empresas monopólicas se realiza a la par que nos llaman al ahorro aunque ni siquiera podamos satisfacer nuestras necesidades básicas.

Siguiendo esta lógica, nuestra vida que hoy es estrecha, promete estrecharse más.

Si mediante el esfuerzo del trabajo, con sacrificio y una vida austera llegamos a este punto. ¿Por qué debemos pensar que, bajo el mismo poder de los monopolios y los gobiernos como el de Kirchner que responde a sus intereses, con esfuerzo de trabajo, sacrificio y vida austera llegaremos al estado de bienestar que prometen?

Como vemos, el mensaje de este gobierno reaccionario y de los grupos monopólicos que sostienen este sistema de producción y organización social capitalista basado en el trabajo y sacrificio de muchos para la ganancia, el goce y felicidad de poquísimos, no sólo es estrecho sino contradictorio en sí mismo. No se contentan con habernos robado vida, trabajo, esfuerzo, tiempo, posibilidades de desarrollo espiritual y cultural, salud, etc., sino que siguen profundizando el crimen y el saqueo y, además, pretenden arrancarnos el sueño realizable de una vida mejor.

En su estrecha concepción, en su mundo de ganancia para pocos, todos debemos competir contra todos. Todos somos potenciales enemigos. Nadie es confiable.

Sólo frente al mundo hostil el individuo debe orinar el terreno para apropiárselo antes de que otro se lo apodere y entonces está bien escupir el asado a fin de que a los demás les dé asco pudiendo así comérselo solo.

Siguiendo este pensamiento, no puede haber casa para todos, no puede haber salud para todos, no puede haber educación para todos, no puede haber comida para todos, aunque 40 millones de argentinos produzcamos alimentos para 300 millones de habitantes.

Para el individuo criado e impregnado con estos conceptos, el proyecto de vida es individual y no hay cosa más estrecha que la visión de un individuo aislado frente a un mundo y una sociedad que les son ajenas y que sólo le pertenecen cuando logra comprarlas.

La frazada es corta y si se tapa la cabeza no se pueden cubrir los pies.

De la misma forma, ese individuo burgués piensa, tal como lo hace toda su clase, que si el oro está en la roca hay que sacarlo, aunque para ello deba demolerse la montaña, envenenarse la tierra y el agua, etc.

Hay que producir pasta celulósica porque es necesaria para fabricar insumos para la industria armamentista y para hacer papel, aunque ello implique matar un río completo y contaminar y ahuyentar la vida aledaña.

El terreno y la zona son un paraíso para la instalación de edificios de departamentos o barrios privados que se pueden vender caros para sectores exclusivos de la sociedad, entonces se deben cercar y hacer las obras, aunque se prive a la mayoría de la población de luz natural, espacios verdes y hasta de un buen paisaje. Si para ello es necesario correr a barrios enteros, se hará... Nadie puede oponerse al “progreso”...de la ganancia.

Esta visión tan estrecha que pretende hacernos ver que la realidad es una frazada corta y que fatalmente será así por siempre, tiene su base y fundamento en el desarrollo histórico de las fuerzas productivas operado hasta nuestros días, la división del trabajo alcanzada y la propiedad privada capitalista de los medios de producción.

Sin embargo, la realidad es contradictoria y cargada de tensiones sociales que se agudizan y se hacen insoportables para la continuidad de este sistema: las mismas fuerzas productivas que a diario se desarrollan (máquinas, implementos para la producción, caminos, vías de comunicación y medios de transporte, nuevos métodos de producción y mano de obra) encuentran una traba infranqueable en la propiedad privada de los medios de producción. Por ejemplo si hay un invento o un descubrimiento que es beneficioso para la población pero pone en peligro un negocio millonario para algunos poderosos, se debe ahogar, se debe legislar en contra o debe aniquilarse antes de que se conozca; si se produjo tanta cantidad de tomate que supera la cantidad de compradores y eso hace caer los precios, poniendo en peligro el negocio de sus dueños, aunque ello pueda resolver el apetito de la población, si a los dueños les conviene no recogerlo termina pudriéndose en la planta antes que regalarlo...Y así sucede con todo. El avance de la fuerza productiva genera su propia traba y destrucción.

Por su parte, la división entre el trabajo intelectual y el trabajo manual, la diferencia entre la producción del campo y la producción industrial es impulsada con gran ímpetu a ir desapareciendo por la gran socialización del trabajo, por ejemplo cada vez es mayor la presencia de máquinas en la producción agraria convirtiendo a ésta en una industria; en las fábricas el trabajo manual se fusiona cada vez más con el aporte intelectual del obrero, y así ocurre en otros planos aunque siempre choca con los dueños de las empresas y todo lo que a ellos sirva, no permitiendo que la capacidad de millones de trabajadores se despliegue y contribuya al desarrollo del bien común de todo el país.

Imaginemos por un instante, con todos los recursos existentes en nuestro país, lo que lograríamos millones de trabajadores argentinos pensando y trabajando en cooperación para resolver los problemas y necesidades reales tales como la alimentación, educación, salud, vivienda, servicios, etc., en vez de estar obligados, como lo estamos hoy, a tener nuestra cabeza y fuerza de trabajo al servicio de las ganancias del empresario para el cual nos toca trabajar.

Sin embargo, a pesar de esa realidad agobiante, los intereses y aspiraciones de las grandes mayorías que constituyen la población trabajadora de nuestro país son persistentes y con terquedad avanzan incontenibles contra los frenos que quieren imponerles encontrando cada vez más y mejores canales de expresión por fuera de las estrechas instituciones burguesas.

Las políticas de la oligarquía financiera y sus gobiernos de turno son cuestionadas crecientemente por los explotados y oprimidos, profundizándoles la crisis terminal en la que se encuentran.

El sistema burgués hace agua, y el ímpetu de las masas avanza decidido en nuestro país y en toda la corteza del planeta.

En Argentina, las tensiones provocadas por todas estas extraordinarias fuerzas contradictorias se encaminan presurosas a liberarse.

La crisis que permitirá que eclosionen se avizora y ya se insinúan en el horizonte los contornos de la sociedad socialista, proletaria y popular. Con su sentido y visión anchos de la vida, como proyecto común y social, trabajo en cooperación, necesario desarrollo del individuo para poder avanzar en el proyecto colectivo, vuelta a la fusión del arte y la ciencia ahora en un escalón histórico superior, ética y estéticas comunistas, es decir, sujetas al rumbo histórico colectivo común.

Empujar, unir y sumar fuerzas de todo el pueblo que aumenten y profundicen esas tensiones ganando diariamente las reivindicaciones irresueltas, tanto económicas como políticas, es la forma en que en el presente iremos descorriendo el velo del futuro amplísimo que tenemos como

proletarios y pueblo oprimido, al tiempo que iremos comprobando con nuestra acción cotidiana que la frazada alcanza para todos y puede cubrir, al mismo tiempo, la cabeza y los pies.

EL PAPEL DEL PARTIDO Y LOS REVOLUCIONARIOS HACIA LA OFENSIVA

En este mes de diciembre de 2006 se cumplen cinco años del alzamiento popular que derrocó al gobierno de De la Rúa y obligó a la burguesía argentina a improvisar sobre la marcha cinco presidentes en una semana, y a dar un brusco y obligado golpe de timón para salvaguardar su dominación.

Sólo para tratar de graficar el concepto, los sucesos de 2001 fueron la imagen más palpable y contundente de la profunda y sostenida crisis política que atravesaba en ese momento la burguesía monopolista, y que nuestro partido caracterizaba de muchos meses antes. Tan es así que, más allá de las medidas económicas que se implementaron desde ese momento, el mayor esfuerzo de la clase dominante ha pasado y pasa por recuperar la iniciativa política ante las masas, como forma de superar la mencionada crisis. Después de cinco años, los esfuerzos por mostrar “nuevas políticas” en forma desesperada (lo que cae recurrentemente en saco roto) es la confirmación de que no han podido superar la crisis, sino más aun, la misma se acrecienta y se traduce en una enorme debilidad política de la burguesía. Dicha debilidad tiene su causa esencial en que no pueden actuar, convencer ni dominar como ellos quisieran hacerlo; y encima, todo lo que hacen o no hacen termina enterrado por el contundente y mayoritario rechazo y descreimiento popular.

Esta crisis, esta debilidad, no tienen un carácter transitorio; se trata de de un proceso de deterioro que no tiene visos de solucionarse puesto que, objetivamente, la burguesía no puede solucionar los problemas cotidianos del pueblo y, mucho menos, brindar una mínima perspectiva de vida digna ni en el presente ni en el futuro. Otro de los artículos del presente número trata profundamente sobre esta cuestión y demuestra que la senda del capitalismo como sistema, se hace cada vez más angosta y convierte la vida de los pueblos en un padecimiento irremediable que abarca todos y cada uno de los aspectos esenciales de la vida de los seres humanos.

Como mencionamos, la crisis y la debilidad políticas no son transitorias. Son parte de un proceso de deterioro y crisis terminal que el sistema tiene a nivel mundial y que, en nuestro país, se traduce con sus formas específicas. El descreimiento a los políticos, a los sistemas de gobierno burgueses, es un fenómeno que se presenta, en mayor o menor medida, en todo el mundo. En nuestro país, además, se manifiesta en un creciente y sostenido auge de luchas populares, con el ingrediente principal de un resurgimiento de la lucha y la organización de la clase obrera luego de más de una década de condiciones y escenarios desfavorables. Esta realidad transforma cualitativamente el proceso revolucionario, puesto que importantes contingentes de obreros y asalariados en general se incorporan día a día a la lucha por sus reivindicaciones permanentes, y abren las puertas al surgimiento de nuevas vanguardias que asumen su rol de clase en la revolución. El auge sostenido y en aumento no permite a la burguesía recomponer sus filas y augura un próximo futuro de ofensiva de la clase obrera y el pueblo, a la luz de la experiencia que brinda la lucha y a la presencia cada día más firme de las ideas y las prácticas revolucionarias en el seno de las mismas.

Es todo parte de un mismo proceso: la debilidad de los de arriba se acrecienta por el auge la lucha de los de abajo; y el auge toma nuevos y renovados impulsos al comprobar que están débiles y que ya no dominan como lo hacían antes. Esta comprobación práctica, transformada en síntesis y en acción políticas, permite desarrollar las luchas, dotarlas de un norte político, avanzar en la organización independiente de la tutela burguesa a los trabajadores y al pueblo. De esta forma el camino hacia la ofensiva de masas, y el posterior cuestionamiento ya no sólo a la dominación burguesa sino a su poder mismo, tiene su propio motor de desarrollo producto de la contradicción intrínseca entre explotadores y explotados; pero no ha de resolverse favorablemente a los intereses de la clase obrera y el pueblo sin la presencia y la acción decidida del partido de la clase obrera que lleve adelante las tareas que le son indispensables e indelegables para la lucha por el poder.

UNA OFENSIVA QUE ABRA NUEVOS CAUCES A LA REVOLUCIÓN

En el actual estado de la lucha de clases en la Argentina, las tareas del partido y los revolucionarios tienen mucho con ver con lo que hasta aquí se ha realizado, pero sin dudas, se ven acrecentadas ante la posibilidad cierta de abrir un camino revolucionario en nuestro país. Para asumir plenamente ese papel en esta etapa, se requiere afirmarse en la caracterización política que hacemos sobre la crisis y la debilidad de la burguesía y el sistema capitalista. Esta caracterización incluye que la gran mayoría del pueblo vive, experimenta, siente, intuye, que esa situación de la burguesía y el sistema son los causantes de tantas calamidades.

Entonces, el accionar político cotidiano debe incorporar un carácter ofensivo, sintetizando lo que la gran mayoría sabe pero nadie es capaz o se anima a reflejar. Cada injusticia, cada situación de abandono o desprotección, cada carencia cotidiana, la comprobación de la falta de un presente y un futuro de dignidad, deben transformarse en una acción política que va acompañada, desde el inicio, con la síntesis política de por qué ocurre lo que está ocurriendo y la necesidad, cada día más vital, de emprender un camino revolucionario.

Esto implica involucrarse de lleno e involucrar de lleno a la población, en la realización de estas tareas. La denuncia y la propaganda política, la agitación, la organización y construcción de las múltiples herramientas que en cada momento son necesarias para desarrollar el proceso, son tareas en las que el partido proletario y los revolucionarios no pueden faltar. No para resolverlas por fuera del movimiento, sino precisamente, dentro del movimiento revolucionario y junto las masas, desplegar toda la iniciativa, la creatividad y el accionar para tales fines. Los principios, las conductas, la consecuencia en la lucha revolucionaria son el punto de partida principal para resolver estas tareas. Sin embargo, los ritmos y las exigencias de la lucha imponen nuevos desafíos.

Ese desafío principal, hoy, se traduce en unir y organizar a la clase obrera y al pueblo en un proyecto revolucionario. Hace falta que la rebeldía en alza de nuestro proletariado y nuestro pueblo encuentre respuesta a lo que ya se ha instalado que es saber dónde NO se quiere ir. Desde el enfrentamiento, desde la acción política cotidiana, en cada fábrica o lugar de trabajo, barrios, centros de estudio, etc. la tarea es unir desde el enfrentamiento, buscar los caminos prácticos y de organización para que cada lucha deje un saldo de avance en la acumulación y correlación de fuerzas contra el enemigo de clase. Hoy ya no es suficiente entender la lucha en una fábrica si, simultáneamente, no construimos la unidad política y de acción de toda la clase; debemos trabajar contra el aislamiento unificando las consignas políticas y construyendo los instrumentos de organización en todos los niveles.

Sabemos y entendemos que nuestra clase y nuestro pueblo han adquirido conciencia efectiva sobre la explotación, la injusticia de vivir como se vive y, sobre todo, la insuficiente presencia del proyecto revolucionario. Precisamente, ese es uno de los aspectos fundamentales a resolver, en el marco de la crisis de la burguesía. Sabemos que es un problema que requiere de teoría y práctica, práctica y teoría, y que es indispensable no subestimar la capacidad de las masas ya que las mismas han dado sobradas muestras de claridad y madurez políticas cuando de luchar se trata. Parados en el centro de la lucha de clases, es bien sabido lo que se debe y no se debe hacer para no reemplazar a las masas y no caer en oportunismos tan repudiados por estas. Desde esa posición, el rol político del partido y los revolucionarios juega un papel trascendental para explicar, sintetizar, decir y hacer lo que se necesita para avanzar. Desde la lucha misma que es la principal escuela política, se abren la compuertas para explicar las políticas del enemigo; el papel del estado al servicio de las empresas que cotidianamente nos explotan; la necesidad y posibilidad de golpear al corazón del poder, un poco todos los días; las tareas de la revolución; la lucha por el poder.

La ofensiva implica que nos dispongamos a ganar en todos los terrenos que antes mencionábamos, convencer, luchar como uno más pero con la política como un aporte a realizar para que los miles de luchadores que se foguean todos los días, cuenten con el norte y la salida tan ansiados. Y hablamos de política en todos los terrenos: el de la lucha, el de la organización, el de la denuncia; la relación entre la lucha cotidiana y la revolución.

La cuestión de la revolución es una cuestión del partido y una cuestión de las masas. Hay que realizar todos los esfuerzos, sin especulación ninguna, para aportar a la ofensiva que abra nuevos cauces a la revolución; hoy, abrir ese cauce significa concretar y fortalecer prácticamente la

organización de las herramientas necesarias para la toma del poder, asumiendo todas las responsabilidades y desafíos que ello significa.

Necesitamos avanzar en todos los terrenos lo que implica hacernos cargo de las tareas políticas, ideológicas y orgánicas que hagan falta. Para eso está y se necesitan construir el partido del proletariado y las organizaciones de masas como herramientas de acción y organización efectiva para que la clase obrera y el pueblo puedan emprender las tareas de la revolución.

EL PROBLEMA POLITICO DEL 'EFECTO SALARIOS CHINOS': EL CASO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ARGENTINA

El actual proceso de reestructuración de la producción capitalista a escala mundial presenta como específico complemento la estrategia de la oligarquía financiera mundial de imponer globalmente un patrón de salarios 'a la china'. Esta situación, por lo tanto, impacta de lleno en las condiciones de vida de la clase obrera en nuestro país. Argentina esta siendo hoy parte del extendido y generalizado proceso global de relocalización de plantas fabriles que buscan fuera de los países centrales, mano de obra calificada y menores salarios. En esta línea de análisis, presentamos un caso emblemático como es el de la industria automotriz, que ha funcionado históricamente con un 'laboratorio' en la lucha de clases.

1.) Introducción

La rama de los fabricantes de automotores ha sido históricamente una de las más destacadas puntas de lanza en el desarrollo de las fuerzas productivas del siglo XX y de las estrategias más importantes del capital financiero para imponer nuevas condiciones de producción a la clase obrera. Así jugó durante décadas un papel central, dada su gran capacidad en la generación de empleo directo e indirecto, como por su función particular de ser un 'laboratorio' de nuevos métodos de organización de la producción orientados a la explotación de la fuerza de trabajo. El *Fordismo* al igual que el *Toyotismo*, en tanto sistemas de organización de la producción dentro de las fábricas, nacieron y se desarrollaron en esta específica rama de la industria. El conjunto de las innovaciones logradas, fueron, posteriormente, extendidas y adoptadas por otros sectores industriales en busca de incrementos de la productividad (plusvalía relativa), estrategia que resultó una respuesta a los problemas en la producción, encarada desde el punto de vista de los intereses de la burguesía.

Desde la sistematización y organización desarrollada por la empresa **Ford** a comienzos de la década del '20 que dio origen a la línea de montaje (estandarización), hasta el proceso de innovaciones que empezó a desarrollar la firma **Toyota** (producción flexible adaptada a condiciones cambiantes) desde la década del '50, la gama de avances tecnológicos propios y derivados ha resultado notable.

Esta industria también ha sido siempre un importante sector multiplicador de la actividad económica por sus numerosos encadenamientos productivos, tanto 'hacia atrás' (el extenso sistema de autopartes¹, la industria del neumático y los materiales diversos como acero, aluminio, vidrio, plástico, etc.), como 'hacia adelante' (camino y rutas, talleres de reparaciones, demanda de nafta y combustibles, lubricantes, etc.).

Bajo esta cadena de interrelaciones y con un elevado nivel de socialización de la producción, la *rama automotriz* siempre fue considerada una actividad estratégica para las burguesías del mundo y su dinamismo como un impulsor de diversas industrias que durante décadas la convirtió en un bastión de la expansión capitalista del mercado de bienes de consumo durable.

Por lo tanto, ya iniciado el siglo XXI y en el marco de una creciente competencia global y regional entre empresas transnacionales, presentamos en este artículo las políticas que llevan adelante hoy las terminales en el mundo y que resultan determinantes en la definición de estrategias de mediano y largo plazo cuya orientación es el desarrollo de grandes plataformas de exportación de autos en países con bajos salarios. Este proceso, asimismo implica participar de la división mundial del trabajo de las terminales, con una determinada asignación por país para la producción de modelos específicos.

Su contraparte, tanto en el mundo, como en Argentina es la de resultar una muy importante escuela de organización y disciplina del proletariado, sector que en diversos momentos históricos ha desempeñado roles de vanguardia tal como resulto la decisiva presencia que tuvo en las jornadas del *Cordobazo* (1969).

¹. Para el caso de Argentina, se calcula que por cada puesto de trabajo que el sector automotriz genera se producen entre 3 y 4 puestos nuevos en la rama de autopartes.

2.) La reestructuración mundial

El actual proceso de reestructuración de la industria automotriz, tiene como principal acción -aún en pleno desarrollo- la estrategia de relocalización de la producción en regiones capitalistas de desarrollo medio. El Cuadro N° 1 muestra los países donde más creció la producción de autos en el trienio 2003/2005, lapso en que se paso -a nivel mundial- de 60.6 a 66.5 millones de unidades fabricadas.

Cuadro N° 1 Variación en la fabricación de autos (2003/2005)

Rumania	104%
Polonia	94%
ARGENTINA	89%
Austria	81%
Sudáfrica	80%
Turquía	65%
Malasia	63%
Tailandia	52%
Eslovenia	51%
Indonesia	50%
Irán	44%
India	40%
Brasil	38%
República Checa	37%
China	28%

Fuente: Adefa (anuario 2005)

En el caso particular de Rumania, el fuerte crecimiento registrado obedece a una relocalización estratégica realizada en el 2004 por la empresa francesa **Renault**² orientada a la fabricación del modelo *Dacia Logan*³ destinado específicamente mejorar su participación en el segmento de autos de ‘precio económico’⁴. Dado el éxito de la estrategia, el proyecto fue replicado posteriormente por la empresa en sus plantas localizadas en Rusia, Colombia y Marruecos. La empresa prevé durante el 2007 continuar esta política en nuevas plantas en: Irán, India y Brasil.

Asimismo, del Cuadro N° 1, -con la absoluta excepción del Austria⁵ producto de un importante *cluster* industrial⁶ localizado en la ciudad de Steyr-, el crecimiento más significativo de la producción mundial de automotores se explica mayoritariamente por actividades fuera de los países

². A nivel mundial, **Renault** es propietaria de la empresa **Dacia** (Rumania), controla el 45% de **Nissan Motor** (Japón), el 80% de **Samsung Motors** (Corea del Sur) y el 20% de **AB Volvo** (Suecia). El **Estado francés** tiene el 15.7% de las acciones de la empresa, **Nissan** el 15%, los trabajadores el 3.99%, los directivos el 2.93% y el 62.75% restantes se encuentra en manos de diversos grupos de accionistas individuales o corporativos. **Renault** tiene plantas fabriles localizadas en: Argentina, Brasil, Colombia, España (3), Francia (6), Eslovenia, Rumania, Rusia, Turquía, Marruecos y Corea del Sur. **Nissan** las tiene localizadas en: México, Estados Unidos, Inglaterra, Irán, Egipto, Kenia, Sudáfrica, China, Japón Taiwán, Malasia, Tailandia, Filipinas e Indonesia.

³. En la planta de **Dacia** (Rumania) trabajan casi 13.000 personas y resultando la de mayor número de trabajadores de todas las fabricas que integran el **Grupo Renault**. La planta local de Córdoba tiene algo menos de 900 personas, guarismo que representa apenas el 7% de la planta rumana.

⁴. «*Renault sale a conquistar los mercados emergentes con un exitoso modelo barato*». Diario La Nación (Sección The Wall Street Journal Americas). 3 Oct 2006.

⁵. El caso particular de Austria obedece principalmente a la existencia del *Automóvil-Cluster* (AC) que constituye una red de cerca de 300 firmas orientadas a dar servicios y producción de alta calidad a empresas del sector como **BMW** (autos), **MAN** (camiones), **ROSENBAUER** (camiones de bomberos) y **MAGNA** (autos de lujo). Las estrategias del *cluster* son definidas entre el sector privado y el gobierno de la región.

⁶. Los clusters son concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas que actúan en una determinada actividad.

centrales.⁷ Tal como se observa en el Cuadro N° 2 existe además una importante correlación de la expansión productiva con los niveles de salario horario que paga la industria automotriz en cada región.

Cuadro N° 2 Salario Horario Neto (u\$s) Categoría: Técnico Industrial
Con formación profesional en el sector mecánico o metalúrgico 35 años, Casado, 2 hijos

Rumania	1.92
Polonia	2.67
ARGENTINA	3.85
Austria	13.66

Fuente:UBS (Informe de Precios y Salarios, Edición 2006)

De acuerdo a la consultora internacional *CSM Worldwide*, en los próximos 6 años China duplicara su nivel de producción de automotores llegando a casi 10 millones de unidades. **En el año 2012, un tercio del incremento de la producción será realizado sólo en China.** Tal es la importancia de esta estrategia para las grandes empresas que sólo unas semanas atrás, Bill Ford (Presidente de la Junta de Ford Motor Co.) señalo: «*Las cosas se han vuelto globales de la noche a la mañana. En los próximos 10 años, el 90% del crecimiento del volumen se producirá en Asia*»⁸.

Cuadro N° 3 Proyecciones del incremento de la producción al año 2012 por región económica

Región	2005	2012	Incremento	Cambio %
	(millones)	(millones)	(millones)	
China	4,73	9,76	5,03	106%
Sudeste de Asia	3,97	6,71	2,74	69%
Centro y Europa del Este	4,14	6,97	2,83	68%
Medio Oriente/Africa	1,39	2,24	0,85	61%
América del Sur	2,81	3,74	0,93	33%
Japón/Corea	13,66	15,03	1,37	10%
América del Norte	15,78	16,65	0,87	6%
Europa Occidental	15,79	16,56	0,77	5%
TOTAL	62.27	77.66	15.39	25%

Fuente: CSM Worldwide,

De acuerdo a esta proyección, América Latina generará unas 930.000 unidades adicionales que representará el 6% de la nueva oferta mundial.

Por otro lado, también se prevé un fuerte crecimiento de la demanda de autos en especial por parte del área denominada BRIC (Brasil, Rusia, India, China).⁹

3.) Evolución del mercado mundial

En 1950, cerca del 80% de la producción de automotores se realizaba en los Estados Unidos, en el 2005 este porcentaje se contrajo al 18%. Este proceso genero una crisis sin precedentes en su

⁷. Las mayores contracciones en igual período se registraron en: *Eslovaquia* (-22%), *Italia* (-21%), *Holanda* (-16%), *Portugal* (-8%) y *España* (-7%). La contracción de sólo dos países (España e Italia) alcanza a las 500.000 unidades.

⁸. «*Bill Ford afirma que el futuro de su automotriz está fuera de EE.UU.*». Diario La Nación (Sección The Wall Street Journal Americas). 27 Oct 2006.

⁹. «*Toyota mueve su estrategia hacia los BRIC*».Diario La Nación (Sección The Wall Street Journal Americas). 13 Oct 2006.

industria automotriz¹⁰. En este contexto, la respuesta estratégica al problema viene resultando un activo proceso de cierre de plantas fabriles en los países centrales y el saltó adelante para el Capital Monopolista asentado en esa industria, esta siendo ir a otras regiones a producir los autos que luego consumirá en su propio mercado interno.

Si bien esta estrategia no es novedosa, ya no representa una acción marginal de las automotrices donde el objeto principal era relocalizar ‘viejas matrices’, sino que ahora representa la estrategia de supervivencia principal. La disputa en el control del mercado mundial lleva largas décadas de competencia y aunque como conjunto Estados Unidos todavía mantiene el liderazgo histórico basado en las tres grandes firmas automotrices de Detroit (**General Motors**, **Ford Motors** y **Chrysler**), año a año van perdiendo su fuerza.

Cuadro N° 4 Millones de Unidades y Porcentaje sobre el total mundial

1995	Millones		2005	Millones	
1. Estados Unidos	12,1	23,4%	1. Estados Unidos	12,0	18,0%
2. Japón	10,2	19,8%	2. Japón	10,8	16,2%
3. Alemania	4,7	9,0%	3. China	5,7	8,6%
4. Francia	3,5	6,7%	4. Alemania	5,4	8,1%
5. Corea del Sur	2,5	4,9%	5. Corea del Sur	3,7	5,6%
6. Canadá	2,4	4,7%	6. Francia	3,5	5,3%
7. España	2,3	4,5%	7. España	2,8	4,1%
8. Reino Unido	1,8	3,4%	8. Canadá	2,7	4,0%
9. Italia	1,7	3,2%	9. Brasil	2,5	3,8%
10. Brasil	1,6	3,2%	10. Reino Unido	1,8	2,7%
11. China	1,4	2,8%	11. México	1,7	2,5%
12. Rusia	1,1	2,1%	12. India	1,6	2,4%
13. México	0,9	1,8%	13. Rusia	1,4	2,0%
14. India	0,6	1,1%	14. Tailandia	1,1	1,7%
15. Tailandia	0,5	1,0%	15. Italia	1,0	1,6%

Fuente: Anuarios de Adefa

Resulta significativo en el Cuadro N° 4, el rápido avance de China, pasando del puesto 11° (2,8% del mercado) al 3° (8,6%) con 5,7 millones de unidades. Así también se presenta importante la perdida progresiva de producción por parte de Italia que pasa del 9° al 15°. Este proceso, sin duda ha sido catalizado en forma decisiva por la activa acción del la empresa **Toyota**¹¹ que año a año ha ido desplazando a los principales fabricantes de USA y que en la actualidad sólo le resta alcanzar a **General Motors**¹² -empresa hoy inmersa en una enorme crisis-, en el número de unidades producidas. Con vista a un futuro cercano, los planes de **Toyota** están orientados a nuevas reestructuraciones en las fabricas, vía la reducción a la mitad el número de componentes que se usan en el armado de un vehículo, para lo cual propone crear nuevas plantas de producción más rápidas y flexibles capaces de ensamblar esos ‘autos simplificados’, proceso que producirá -en su planes- una reducción a la mitad de la longitud de la actual cadena de montaje.¹³

¹⁰. La primer gran crisis que tuvo este sector en el mundo fue la resultante del aumento del precios del petróleo a partir de la década del '70. El segundo gran movimiento mundial ocurre en la década del '80 con la irrupción arrolladora de la producción japonesa en Europa y Estados Unidos. La tercera fase estará sin duda motorizada por el desarrollo del sector en China.

¹¹. **Toyota** tiene 12 plantas fabriles en Japón y otras 52 repartidas en 27 países. La lista es la siguiente: Argentina, Australia, Bangladesh, Brasil, Canadá (2), China (12), Colombia, República Checa, Estados Unidos (8), Filipinas (2), Francia, India (2), Indonesia, Inglaterra, Kenia, Malasia, México, Pakistán, Polonia (2), Portugal, Rusia, Sudáfrica, Taiwán, Tailandia (4), Turquía, Venezuela y Vietnam. La planta con mayor nivel de ocupación de la firma es la localizada en Sudáfrica con 8.690 trabajadores

¹². En noviembre pasado, Kirk Kerkorian, uno de los principales accionistas de la empresa vendió el total de su participación en GM que era del 9.9% como respuesta a la negativa por parte del actual directorio, a su propuesta de avanzar en la asociación con el **Grupo Renault/Nissan**.

¹³. «La paranoia impulsa una nueva revolución en Toyota». Diario La Nación (Sección The Wall Street Journal Americas). 11 Dic 2006.

Cuadro N° 5 Principales fabricantes mundiales (en millones)

	Empresa	(2005) Unidades
1	General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	9,1
2	Toyota Motor	7,4
3	Ford Motor (Jaguar-Volvo)	6,5
4	Volkswagen Group	5,2
5	DaimlerChrysler AG (Evobus)	4,8
6	Nissan Motor Co.	3,5
7	Honda Co	3,4
8	Peugeot- Citroën SA	3,4
9	Hyundai-Kia Automotive Group	3,1
10	Renault -Dacia-Samsung	2,6
11	Suzuki-Maruti	2,1
12	Fiat-Iveco-Irisbus	2,0

Fuente: OICA (ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES)

Mientras que entre el 2002 y 2005, el conjunto de las marcas creció 9%, las marcas asiáticas llevaron claramente la delantera con avances importantes sobre la media. **Totoya** +31%, **Hundai/Kia** +28%, **Nissan** +26% y **Honda** +18%.

4.) El caso argentino

Desde la década del 1910 la provisión local de autos se comenzó a abastecer a través de la importación de autos terminados o de piezas para realizar el armado final en plantas locales. Las primeras plantas dedicadas a esta actividad fueron: **Ford Motors** (1914), **Dodge** (1916), **Fiat** (1923) y **General Motors** (1925). En 1945 se crea el Sindicato de Mecánicos y Afines (SMMA) que cambia en 1948 su nombre por Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA). A mediados de la década del '50, la empresa **Industria Aeronáutica y Mecánicas del Estado (IAME)**¹⁴ comienza a fabricar los tractores *Pampa*, las motocicletas *Puma*, los Rastrojeros, los furgones *Institec* y los automóviles *Graciela*.¹⁵ En 1952, **Mercedes Benz** comienza a producir camiones resultando la filial argentina la primera planta en el mundo que la empresa radica fuera de Alemania. El grupo IAME empieza a perder actividad desde 1955, año de instalación de la planta de **Industria Kaiser Argentina (IKA)** en Córdoba. El gran salto en la industria automotriz se da a partir de 1959 dentro del marco de las políticas de promoción industrial llevadas adelante por el 'desarrollismo'.¹⁶ En ese año de arranque se fabricaron 33.000 unidades. Con nuevas condiciones para la producción doméstica de autos el sector comienza a tener un importante valor estratégico para la burguesía, en especial al dejar de comprar autos en el exterior se convierte en un alivio relativo para la balanza comercial, dado que se restringía la salida de divisas que en esos años era sumamente crítica. En esas décadas muy pocos países tenían fabricas instaladas.

En el marco de la consolidación del proceso de 'sustitución de importaciones' de los '60, esta industria fue desarrollándose activamente. Sólo 10 años, en 1969 después del punto de arranque, el sector (el mismo año del *Cordobazo*) ya superaba las 218.000 unidades / año. En esos años, la empresa líder en ventas en el mercado local era **Fiat**.

¹⁴. La fabrica ya databa de 1927 y su actividad y personal técnico estaban orientados fundamentalmente a la producción aeronáutica.

¹⁵. En 1952 el IAME firma un acuerdo de asistencia técnica con FIAT.

¹⁶. La política de promoción de las inversiones extranjeras promulgada por el gobierno de Arturo Frondizi vía el decreto 3659/59, esencialmente fomentaba la producción local de autos con un 80% de componentes de fabricación nacional, en tanto imponía barreras de protección arancelaria destinaba a limitar drásticamente la importación de modelos terminados.

En 1973, las plantas locales fabricaron 293.000 autos lo que represento en esos años un importante record. El censo de 1974 muestra que la industria empleaba más de 57.000 obreros y trabajadores de manera directa.¹⁷

La apertura a la importación de autos a partir del plan Martínez de Hoz (1977/1980), estanca los volúmenes producidos localmente como producto de la competencia externa, situación que además genera un proceso de centralización en esta rama de la producción con la salida de Argentina de **General Motors** (1978) y de **Chrysler** (1980) que le vende su planta a **Volkswagen**. Este proceso de retiró de ciertos grupos multinacionales se profundizo en los '80 con el traspaso de la venta de autos a franquicias manejadas por empresarios locales como fueron **Sevel** (Fiat/Peugeot)¹⁸ en 1980 y **Ciadea** (Renault)¹⁹ en 1992.

La competencia externa de los años de la 'tablita' cambiaria y la liberación de importaciones contribuyo al desarrollo de nuevos tipos y modelos de autos más tendencialmente orientados a abastecer a los segmento de altos ingresos, cambiando el perfil potencial de la demanda. En ese contexto de reestructuración, en el año 1985, tuvo lugar una importante acción de los trabajadores de las fabricas de autos como fue la ocupación de la planta de **Ford** durante 18 días.

Durante los años del Plan de Convertibilidad (1991/2001), con un importante proceso de desarrollo del crédito para el consumo, con inversiones en nuevas plataformas y vía una la política de especialización regional por modelo que implicó mayores exportaciones a Brasil, el sector llegó a superar en 3 oportunidades las 400.000 unidades (1994: 409.000; 1997: 446.000 y 1998: 458.000). En el 2002, en plena crisis se alcanzaron apenas 160.000 unidades. Ya el período 2005/2006 marca una fuerte recuperación con un crecimiento en la transcurrido del 2006 superior al 30%. Asimismo, desde el sector patronal se espera que el año 2007 marque un record histórico con ventas cercanas a las 500.000 unidades. Se estima que a la actualidad la capacidad instalada permitiría producir 800.000 unidades.

Cuadro N° 6 VENTAS En unidades

	Ventas
1997	426.326
1998	455.359
1999	379.836
2000	306.829
2001	176.667
2002	82.345
2003	155.666
2004	311.961
2005	402.690
2006*	460.000

Fuente: Adefa * Estimado

Las inversiones de la década del noventa estuvieron también orientadas a la renovación de plataformas para el desarrollo de nuevos modelos que implicaron también la introducción de robots en ciertas áreas de la planta de montaje cuestión que tuvo un claro impacto sobre la productividad sectorial.

Entre fines de la década del '80 y fines de los '90 el numero de autos fabricados por obrero (Cuadro N° 7) creció casi 145% como resultado de las inversiones mencionadas y de las políticas empresarias orientadas al desarrollo de los nuevos procesos de organización del trabajo y circulación de insumos y stocks. Si bien la productividad cayó en los momentos más significativos

¹⁷. En la actualidad este número apenas superan los 16.000.

¹⁸. En 1980 se crea **SEVEL** (Sociedad Europea para Vehículos de América Latina).

¹⁹. En 1992 **Renault Argentina S.A.** cambia su denominación social por **CIADEA S.A.** (Compañía Interamericana de Automóviles) que continúa, bajo esa denominación con las operaciones de industrialización y venta de vehículos *Renault* en Argentina. A partir de junio de 1997, **Renault S.A.** de Francia retoma el control de las operaciones en Argentina.

de la crisis (2002/03), la misma se incrementa fuertemente en el 2004/2005 a partir de la recuperación sectorial, alcanzado ahora el máximo nivel histórico, de casi 20 autos por trabajador.

Cuadro N° 7 Número de autos fabricados por trabajador empleado

1959/1961	4.7
1962/1966	4.7
1967/1971	5.4
1972/1976	5.0
1977/1981	5.8
1982/1986	6.8
1987/1991	7.3
1992/1996	13.9
1997/2001	17.9
2002/2003	13.6
2004/2005	19.2

Fuente: Adefa (anuarios)

Asimismo, de acuerdo al INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) la productividad medida por hora en el sector *Fabricación de Vehículos Automotores* (Cuadro N° 9) también registra un importante aumento en los últimos años. El cociente que resulta entre el Índice de Volumen Físico y el Índice de Horas trabajadas creció entre 1997 y el 2006 cerca de 30%.

Cuadro N° 8 Índice de Productividad por Hora Base 1997=100

1993	63,9
1994	68,1
1995	65,8
1996	73,4
1997	100,0
1998	98,7
1999	94,9
2000	104,7
2001	102,0
2002	119,6
2003	117,9
2004	117,2
2005	126,3
2006*	128,8

*Primer trimestre Fuente: INDEC

Otro cambio importante para destacar de los últimos años, es la creciente participación del segmento denominado *Utilitarios* sobre el total de unidades producidas, pasando de representar el 13% sobre el total en 1997 al 36% en el 2005. Esta situación resulta un indicador de como el proceso mundial de reestructuración va asociado a la división del trabajo por país.²⁰ También hay que destacar que la crisis ha tenido un impacto muy profundo en los segmentos de transporte de pasajeros.

Cuadro N° 9 Distribución de la Producción por uso -En unidades-

	TOTAL	Autos	Utilitarios	Carga	Pasajeros
1997	446.194	366.466	58.646	18.651	2.431
1998	457.957	353.074	81.929	20.291	2.663
1999	304.809	224.733	66.544	12.355	1.177

²⁰. A modo de ejemplo señalamos el caso de **DaimlerChrysler** que inició en el 2001 la producción local del modelo *Mercedes-Benz Sprinter* con volante invertido (a la derecha del utilitario) para exportar a los mercados de Australia, Sudáfrica y Nueva Zelandia.

2000	339.577	238.921	86.116	14.081	514
2001	235.577	169.850	57.509	8.138	350
2002	159.401	111.340	41.778	6.212	71
2003	169.622	109.784	50.799	8.936	103
2004	260.402	171.400	72.943	15.420	639
2005	319.755	182.761	116.444	19.949	601

Fuente: Adefa (Anuarios)

Cuadro N° 10 En porcentaje

	TOTAL	Autos	Utilitarios	Carga	Pasajeros
1997	100.0%	82.1%	13.1%	4.2%	0.5%
2005	100.0%	57.2%	36.4%	6.2%	0.2%

Fuente: Datos del Cuadro N° 9

Otros aspecto fundamental para destacar dentro de las actuales tendencias, es la situación en paralelo del sostenido incremento de las exportaciones sobre la producción total representando el 64% para el período 2002/2005 y niveles de importación de autos equivalentes al total de la producción local, tal como ocurrió en el año 2005. Sobre los 10 modelos más vendidos localmente, 5 son fabricados en Brasil, y en particular el modelo que lidera las ventas: (1°) *VW Gol* (Brasil) con 41.873 unidades, (2°) *Chevrolet Corsa* con 34.696 unidades, (3°) *Peugeot 206* con 22.859 unidades, (4°) *Renault Clio* con 20.077 unidades y (5°) *Ford Escort* (Brasil) con 15.749 unidades.

Cuadro N° 11 -En unidades-

	Producción	Exp.	Exp/Prod	Imp.	Imp/Prod.
1997	446.194	210.386	47%	184.779	41%
1998	457.957	237.493	52%	247.703	54%
1999	304.809	98.362	32%	146.009	48%
2000	339.577	135.760	40%	118.360	35%
2001	235.577	155.123	66%	83.279	35%
2002	159.401	123.062	77%	27.906	18%
2003	169.621	108.058	64%	98.035	58%
2004	260.402	146.236	56%	211.212	81%
2005	319.755	181.581	57%	300.477	94%

Fuente: Adefa (Anuarios)

Así, desde mediados de los '90 varias terminales volvieron a realizar la producción de sus marcas en plantas propias. **General Motors** (1994), **FIAT** (1996) y **Toyota** (1997). Salvo en el caso de **FIAT**, los otros casos determinaron estrategias empresarias que implicaron claros avances de su participación dentro del mercado local. Durante el año 2006, los mayores crecimientos de producción por empresa fueron: **Volkswagen** (71%), **Renault** (58%), **Peugeot-Citroën** (45%) y **Toyota** (37%).

Cuadro N° 12 Distribución de la Producción por empresa

	2006	2003	2000	1997
Peugeot/Citroën	23%	13%	18%	7%
Ford	18%	24%	19%	22%
GM	16%	27%	19%	5%
Toyota	15%	9%	6%	2%
Renault	12%	9%	10%	18%
VW	11%	13%	12%	20%
DMC	5%	4%	3%	4%
Iveco	1%	1%	1%	0%
Fiat	0%	0%	12%	22%

Fuente: Adefa

De acuerdo a los valores del cuadro N° 12 las empresas que mejor ‘aguantaron’ la profunda crisis del período 2002/2003 fueron muy especialmente las fábricas con producción de modelos orientados a la exportación:

- **Ford (pick up RANGER y el auto mediano FOCUS)**
- **General Motors (auto Chevrolet CORSA y camioneta Suzuki GRAN VITARA)**
- **Toyota (pick up HILUX)**
- **DaimlerChrysler (utilitario SPRINTER)**
- **Volkswagen (autos SURAN, CADDY y POLO)**
- **Peugeot (autos 206 y 307)²¹**
- **Renault (auto CLIO²²)**

Por otro lado, ciertas fabricas de tradicional presencia han descontinuado la producción local como los casos de **Scania (2001)** y **Fiat (2002)**. El caso extremo resultó el cierre de la planta de **FIAT** cuya participación en la fabricación paso de 22% en 1997 a 0% en la actualidad.

Otro fenómeno importante para señalar respecto del desarrollo de una activa corriente exportadora con base local son los ‘acuerdos bilaterales’ como el convenio firmado con México para vender hasta 50.000 unidades/año sin el arancel del 18% que antes se aplicaba a las exportaciones desde Argentina. Esto permitió que ese país se convirtiera en el 2003/2004 en el primer destino de las exportaciones argentinas de autos.

Cuadro N° 13 Distribución por país de las exportaciones argentinas de autos

	2005	2004	2003	2002
México	29%	44%	41%	30%
Brasil	36%	30%	33%	51%
Chile	15%	14%	18%	14%
Uruguay	3%	2%	1%	1%

Fuente: Adefa

En este contexto, la realidad post crisis ha sido la de una sostenida recuperación de la producción sectorial. Los modelos más fabricados en lo va del 2006 son:

Cuadro N° 14 Enero-Noviembre -En unidades-

Toyota Hilux	58.029
Chevrolet Corsa	56.346
Peugeot 206	43.872
Ford Ranger	42.292
Ford Focus	29.323
Peugeot 307	29.570

²¹. La exportación es una estrategia central por la firma **Peugeot Argentina** que ya en medio de la crisis del 2002 -aprovechando la devaluación de la moneda local- invirtió u\$s 60 millones para desarrollar una inversión estratégica en su planta de Villa Bosch (Prov. de Buenos Aires), instalando la plataforma «Plataforma 2 de América del Sur» para la producción del modelo *Peugeot 307*. La planta local comparte en exclusiva, la producción de este modelo, con otras dos plantas que el grupo tiene en Francia (Mulhouse y Sochaux), quedando para **Peugeot Argentina** la exclusiva distribución a nivel regional. El **Grupo Peugeot** tiene además otras 15 plantas fabriles distribuidas en: Brasil, República Checa, China, Eslovaquia, España (2), Francia (6), Italia, Inglaterra y Portugal. También operan mundialmente 5 plantas de ensamblado en: Egipto, Irán, Marruecos, Nigeria y Turquía. El grupo se completa con otras 15 fabricas de componentes y autopartes establecidas en: Brasil, China, Francia (12) y Argentina, planta localizada en Jeppener (Prov. de Buenos Aires).

²². Durante diciembre, **Renault** tomó la decisión de concentrar la producción regional del modelo *Clio II* en su planta de Córdoba al trasladar la actividad que realizaba en Brasil del modelo de tres puertas.

VW Suran	29.407
Renault Clio	19.862
Mercedes Benz Sprinter	17.865
Renault Kangoo	16.217
Renault Megane	11.127
VW Polo	9.969
Peugeot Partner	8.826
Chevrolet Grand Vitara	7.672
Citroën Berlingo	4.924
VW ACDI	3.234

Fuente: Adefa

Resulta llamativo en el cuadro N° 14 el liderazgo de un *Utilitario* (la camioneta Hilux) como el principal modelo fabricado localmente. La producción del modelo *Hilux SW4* creció 332% durante el año 2006.

Asimismo, tomando en cuenta la distribución geográfica de las principales plantas en actividad se destaca la importancia estratégica del sector.

- **DaimlerChrysler** (Gonzalez Catán / Buenos Aires y Ferreyra / Córdoba)
- **Fiat Auto** (Ferreyra / Córdoba)²³
- **Ford Motor** (General Pacheco / Buenos Aires)
- **General Motors** (Rosario / Santa Fe)
- **Iveco** (Ferreyra / Córdoba)
- **Peugeot Citroen** (Villa Bosch / Buenos Aires)
- **Renault** (Santa Isabel / Córdoba)
- **Scania** (Colombres / Tucumán)²⁴
- **Toyota** (Zarate / Buenos Aires)
- **Volkswagen** (General Pacheco / Buenos Aires y San Carlos / Córdoba)²⁵

5.) Algunas conclusiones

Sin lugar a dudas, el caso de la fabricación de autos representa hoy no sólo un puntal de la estrategia de la superexplotación de la fuerza de trabajo, sino que cada vez mas resulta una actividad emblemática del derroche capitalista en el mundo. El automóvil dentro de este modelo de sociedad es un elemento imprescindible del desarrollo de la estrategia consumista que se trata de imponer a la humanidad. La necesidad del mercado es imponer la visión burguesa, donde cada persona tenga un auto como expresión particular de su individualidad, al igual que cada familia tenga también el suyo. A esta cuestión, se agrega además la fabricación de modelos extraordinariamente suntuarios, situación que da cuenta de un fenomenal despilfarro de recursos humanos, económicos y de la naturaleza. **Es bajo esta visión, que debemos contextualizar la actual fase de la lucha de clases. Así, en esta etapa, los elementos predominantes para el análisis político del sector y de su relación con la sociedad, están dados esencialmente por la activa relocalización de plantas fuera de Estados Unidos y Europa Central como parte de una estrategia mundial. En este contexto, los bajos salarios y la productividad de los trabajadores son dos condiciones fundamentales de este proceso. Aún en su constreñida escala, el mercado argentino reúne ambas condiciones.**

Al igual que en otros momentos históricos, el nivel de luchas de clases que alcance la clase obrera del sector será determinante para la organización y disposición a la lucha de otras fracciones de la clase obrera. La sostenida lucha por aumentos de salarios por fuera de la pauta patronal entonces resultará un golpe fundamental a la política de las empresas y de su Gobierno.

²³. En la actualidad sólo funciona el área de Mecánica que fabrica motores, cajas de cambio y suspensiones.

²⁴. Actualmente sólo fabrica cajas de cambio y diferenciales.

²⁵. Esta es la planta donde operó la firma **Transax** que hasta 1995 había pertenecido a **Ford Motor**.

Contratapa

LA LUCHA ES DESDE ABAJO

La notable recuperación de la actividad de la clase obrera, día tras día, en pequeños y grandes conflictos el seno de la producción, va dando más elementos que confirman la voluntad y disposición al enfrenamiento de la clase, como consecuencia de las terribles condiciones de trabajo a que está sometida, de las injusticias y la superexplotación.

Con la debilidad de la burguesía sumergida en una profunda crisis política de dominación, todo lleva a la vanguardia obrera a pensar las soluciones para lograr la unidad de la clase, de todos los trabajadores y de ésta con el resto del pueblo para enfrentar a la oligarquía financiera.

Todas las pequeñas y grandes luchas han sido desarrolladas por nuevas organizaciones nacidas de las mismas entrañas de la explotación capitalista, bajo el formateo de la gran producción industrial - organización horizontal-, librándose de las viejas formas instaladas por la burguesía como formas “legítima de reclamar”.

La clase está encontrando, después de una largo camino de practica y error, las formas de cómo romper con las ideas de la burguesía que llevaban a controlar y catalizar hacia puntos muertos todo el ímpetu, toda la energía de la clase, cuando ésta quería hacer oír su voz y hacer efectivos sus reclamos a través de la masividad de la lucha.

Cientos de organizaciones obreras se han venido desarrollando y forjando al calor de las reivindicaciones cotidianas, -muchas generadas por la actividad política y organizada de la vanguardia revolucionaria- y otras por la iniciativa “espontánea” de la clase. Muchas formas de organización han tomado los trabajadores para llevar adelante la lucha de sus reivindicaciones, incorporando nuevos métodos de lucha por fuera de los “permitidos” por el Estado. En forma subterránea o semilegal, o legal, dependiendo de la correlación de fuerzas logradas en el cada ámbito, del carácter represivo de los mismos o del sector estratégico de la rama de producción. Pero todas han tenido características similares: decisión, masividad y democracia directa.

Hoy los trabajadores ya tienen un plan, un objetivo, que es quebrar las aspiraciones de la burguesía y el gobierno de Kirchner en la próxima ronda de paritarias, que pretende controlar las luchas por el salario para así garantizar la oligarquía financiera la instalación del salario chino, piedra angular del “proyecto de desarrollo industrial del país”. Para una vez más, ajustar hacia abajo y garantizar la renta de la burguesía.

Nos encontramos frente a una nueva e inédita experiencia de la clase, forjada en largos años de acumulación y experiencia de probar distintos caminos, para ir encontrando el método que garantice la unidad que facilite el éxito de la lucha.

Pero debemos decir que esto aún no alcanza para lograr las grandes aspiraciones revolucionarias de nuestro proletariado y de nuestro pueblo.

Es necesario forzar el andar y retomar las tradiciones de la clase a la que pertenecemos, pasar de un movimiento obrero con minúscula a un MOVIMIENTO OBRERO con mayúscula. Como lo han echo generaciones de revolucionarios en un pasado no tan lejano, que pusieron a la clase en la escena política, acaudillando a todo el pueblo por las aspiraciones democráticas. Pero esto ocurrirá sólo si tomamos los mejores ejemplos y experiencias de nuestra historia como clase, será desde abajo, desde la base de la gran producción, que es donde se están produciendo los fenómenos nuevos de construcción y organización del proletariado.

Para avanzar a un lugar de fuerzas desde donde construir la unidad, es necesario que la clase obrera rompa con las concepciones de que la política se hace exclusivamente desde los partidos de la burguesía o desde los partidos de acólitos pequeños burgueses que solo pretenden la “democracia espiritual” que les permita mantener su mediocre “estatus cultural” y algo de las sobras del gran banquete de la oligarquía financiera

Esto ocurrirá cuando una política, que contenga las grandes aspiraciones y busque soluciones de los grandes problemas nacionales, unifique la acción y la energía de los trabajadores y nuestro pueblo. Sin este paso, el carácter irreconciliable de los intereses de la clase y todo el pueblo con el

conjunto del sistema político social del orden capitalista, no podrá ser puesto en evidencia, no podrá ser jaqueado ni destruido.

El camino ya lo hemos emprendido, las luchas están en marcha, es hora de la política que movilice a la totalidad de los trabajadores. Es necesario hacer avanzar a los más “atrasados”, no en la comprensión de la explotación y la miseria –cosa que viven cotidianamente y sienten en su pellejo y en el seno de su familia- sino en la razones de este drama colectivo de los trabajadores. El camino es la lucha cotidiana, las pequeñas batallas que educan a la clase en saber dónde le duele al enemigo, dónde golpear, cómo golpear y cuándo golpear.

La tarea del partido y la vanguardia de la clase es más política, más organización y generar desde allí una matriz distinta, antagónica con la burguesía, que empiece a cuestionar desde él vamos el poder monopólico y ponga la dignidad como bandera, principal patrimonio de nuestra clase y nuestro pueblo. El camino es la masividad, la participación del conjunto de los trabajadores y la decisión de la vanguardia en hacer punta en la lucha siempre que sea necesario.