



## **Conflicto en la autopartista Paraná Metal (2008-2010): Las máquinas se silenciaron y hablaron los trabajadores**

María de Lourdes González<sup>(\*)</sup>

### **Resumen**

*En el presente artículo se intenta encontrar las múltiples causas que provocaron en el período 2008-2010 la crisis y el posterior cierre de la autopartista Paraná Metal en la ciudad de Villa Constitución, Santa Fe, dejando un saldo de 600 trabajadores despedidos. El paro que los trabajadores realizaron por 14 días en mayo-junio de 2010 y la última huelga donde los obreros se mantuvieron por 33 días cortando la autopista Rosario-Buenos Aires en la intersección de Villa Constitución en septiembre del mismo año, fueron cruciales para comprender el desenlace final. A través de entrevistas, se analizó el accionar y el margen de negociación que tuvo el gremio junto a los trabajadores y las características particulares de las dos gerencias que dirigieron la autopartista en ese período. El artículo también da cuenta de la influencia de la implementación del modelo económico Neoliberal en la Argentina en la década del '70, para observar la crisis estructural del sector automotriz legitimada por un modelo de acumulación capitalista mundial que entra en crisis en 2008.*

**Palabras clave: autopartista; crisis; conflicto; huelga; neoliberalismo.**

### **Conflicts in Parana Metal, the auto parts manufacturer (2008-2010): The machines were silenced and the workers spoke**

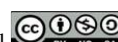
#### **Abstract**

*This article pretends to find the numerous reasons that caused the crisis and definitive closure of Parana Metal, an auto parts manufacturer, between 2008 and 2010 in Villa Constitución, leaving 600 redundant workers. The protest that the workers held for 14 days in May-June 2010 and the last strike in which the workers cut for 33 days the motorway that joins Rosario and Buenos Aires at the intersection of Villa Constitución in September of the same year, were crucial to understand the final outcome. Through interviews, the action and the negotiating margin that the union had, were analysed with the workers and the particular characteristics of the two management departments that ruled the motorway in that period. The article also accounts for the influence of the implementation of the Neoliberal economic model in Argentina in the 1970s to observe the structural crisis of the automotive sector legitimized by a model of global capitalist accumulation that goes into crisis in 2008.*

**Key words: auto parts manufacturer; crisis; conflict; strike; neoliberalism.**

---

<sup>(\*)</sup> Profesora en Historia. Egresada del Instituto Superior del Profesorado N° 3. Argentina. E-mail: mariadelourdes964@hotmail.com



## **Conflicto en la autopartista Paraná Metal (2008-2010): Las máquinas se silenciaron y hablaron los trabajadores**

### ***Introducción***

Con el conflicto y cierre de la autopartista Paraná Metal nuevamente el movimiento obrero de la histórica ciudad de Villa Constitución (Santa Fe, Argentina) vuelve a ser protagonista de un conflicto obrero-patronal que sensibilizará y recordará en el imaginario colectivo de los ciudadanos las huelgas y manifestaciones llevadas a cabo por los trabajadores en la década del '70. En este caso el contexto económico, político y social se ha modificado, la crisis del Estado de Bienestar, la apertura de la economía y la implementación de medidas neoliberales condujeron a un deterioro de las condiciones de trabajo del movimiento obrero y una reestructuración de las prácticas sindicales produciendo un apaciguamiento y un conformismo por parte de los trabajadores ante el avance del capitalismo.

De esta manera, trataremos de dar cuenta de la influencia en la realidad local y en este conflicto en particular, el neoliberalismo y su implementación en la Argentina en la década del '90 a partir de las políticas llevadas a cabo por el “menemismo” (convertibilidad, flexibilización laboral y privatización) y a los trabajadores inscriptos en este contexto. Estas políticas fueron legitimadas, además, por un modelo de acumulación capitalista tendiente a una concentración monopólica insaciable que ha superado a la “vieja” fase imperialista por una “nueva” llamada “neoabsolutismo”<sup>1</sup>.

El conflicto y posterior cierre de la fábrica autopartista Paraná Metal de la ciudad de Villa Constitución será el eje centralizador de la investigación, en un período determinado: 2008-2010, período de eclosión del déficit económico que presentaba la fábrica.

En diciembre de 2008 Paraná Metal presentó convocatoria de acreedores, los empresarios aludieron que no podían cumplir con sus obligaciones debido a la difícil situación económica que arrastra y a los efectos de una crisis internacional. Los trabajadores en pie de lucha se movilizaron en defensa de los puestos de trabajo en una lucha que llevó varias negociaciones y reclamos hasta el año 2010.

La situación se agudizó a mediados de 2010, luego de que se cayera su principal cliente Ford de Brasil durante el paro que los trabajadores realizaron a fines de mayo paralizando la fábrica por 14 días, porque los empresarios pretendían no implementar como correspondía el aumento surgido en las paritarias a nivel nacional. El conflicto desembocó en una última huelga en septiembre de 2010, que se desarrolló durante 33 días, con toma de fábrica y corte de la autopista Rosario-Buenos Aires en la intersección de Villa Constitución, en donde los trabajadores lucharon por la defensa de los puestos de trabajo y el fantasma de un inminente vaciamiento de personal, que luego se concretaría en el acuerdo final.

Este acuerdo finalmente, de características particulares, no derivó en la apertura de la autopartista, el mismo contemplaba una serie de condiciones que indefectiblemente se debían cumplir; la recuperación de clientes, el pago a los acreedores y el compromiso de los trabajadores de mantener la paz social para garantizar la producción, estableciendo como fecha de apertura el cumplimiento de estas condiciones.

La hipótesis que planteo en este artículo es que si bien la injerencia del factor económico adverso que presentaba la autopartista incidió en el surgimiento del conflicto, también considero que la crisis estructural de la empresa actuó como un “agente” extorsionador por parte de los empresarios para la resolución final; desentrañar los factores que determinaron el último paro que los trabajadores realizaron, previo a la última huelga, sobre el que me permito afirmar que fue inducido por los Directivos de la empresa para justificar su postura de reducir la plantilla de trabajadores y a partir de allí modernizar el proceso de producción, el cual, implicaba necesariamente una reducción de la fuerza laboral.

---

<sup>1</sup> NIGRA, Fabio “El neoabsolutismo: ¿etapa neoliberal (y superior) del imperialismo?” en: **Política y Cultura**, otoño 2005, núm. 24, pp. 63-96.

Con la presente investigación se busca dar cuenta de las causas que provocaron el fracaso de la última huelga de 2010. Además se pretendió explorar el accionar del gremio y los trabajadores, que terminaron por aceptar las condiciones que fue imponiendo la patronal como si fuera el último recurso que les quedaba, el acuerdo significó el despido de más 600 trabajadores y la incertidumbre sobre la apertura de la fábrica. En consecuencia, se trabajó para encontrar las diversas causas que produjeron que se desencadenase un conflicto de tal magnitud. El acuerdo que propició una resolución de tamaña magnitud resultó ser una nueva derrota para los obreros de Villa Constitución y un replanteo sobre la práctica sindical frente al avance del capital. Se utilizaron para la investigación fuentes escritas (periodísticas, documentación) y orales a partir de entrevistas no estructurales a obreros que participaron del conflicto para poder observar desde la mirada de los protagonistas la naturaleza del conflicto.

Entre las investigaciones que se han ocupado de este tema consultamos los trabajos, para el caso del conflicto por la flexibilización laboral en la fábrica Acindar en 1991, de Marcela Jabbaz<sup>2</sup> plantea que no son los argumentos técnicos los que se esgrimen para justificar la necesidad de cambios en la organización del trabajo sino la crisis económica, no es la modernización la que los legitima, sino el riesgo de la amenaza de desaparición de la empresa. Sergio Velázquez<sup>3</sup>, a través del uso de fuentes orales, concluyó que hubo complicidad entre el sindicato local y los empresarios, produciéndose luego del conflicto una burocratización de la conducción sindical. Para finalizar Valeria Filippa<sup>4</sup> indica que la reconversión productiva tuvo un impacto negativo sobre la subjetividad de los propios trabajadores y sobre la tradición combativa que se había construido desde el “Villazo”.

El trabajo de Virginia Majud y Noelia Codoni<sup>5</sup> sostienen que Paraná Metal no pudo constituirse como una fábrica con control obrero porque no se tomó con seriedad la idea de autogestionar la empresa a través de una cooperativa de trabajo ya que las Terminales no negocian con los trabajadores. Con respecto al rol que jugó el sindicato en este conflicto Mónica Peralta Ramos<sup>6</sup> afirma que, cuando la expansión de la producción y la organización social del trabajo dependen básicamente del reemplazo de fuerza de trabajo por bienes de capital, el volumen del desempleo aumenta erosionando de este modo la capacidad de negociación sindical.

Evidentemente la autopartista requería de un recambio tecnológico para adquirir competitividad, la política de los empresarios fue intercambiar mano de obra por bienes de capital para que a largo plazo la fábrica pueda producir en óptimas condiciones y hacerles frente a los altos costos de producción. En este contexto los dirigentes sindicales tuvieron poco margen de negociación para poder desequilibrar las fuerzas a favor de los trabajadores.

Este artículo está estructurado en cuatro apartados. El primero de ellos se detalla un recorrido sobre la historia de la fábrica dando cuenta del conflicto, 2008-2010; las fuentes documentales (periódicos de la zona) serán parte de este recorrido. El segundo apartado se detalla la crisis internacional de 2008 y su efecto en el sector automotriz. El tercer apartado se abocará a las consecuencias de las políticas neoliberales y su efecto en la producción automotriz. Por último, en el cuarto apartado, reconstruimos el conflicto a partir de las “voces” de los trabajadores, a través de entrevistas abiertas.

### *Auge, Latencia y Decadencia de la Autopartista Paraná Metal*

Villa Constitución es y forma parte de la historia del movimiento obrero, en sus raíces se encuentra la lucha, la combatividad, las huelgas, la persecución y la muerte de aquellos

---

<sup>2</sup> JABBAZ, Marcela; **Modernización social o flexibilidad salarial. Impacto selectivo de un cambio organizacional en una empresa siderúrgica argentina.** Centro Editor de América Latina. Buenos Aires. 1996.

<sup>3</sup> VELÁZQUEZ, Sergio; **Impacto de las políticas neoliberales en la ciudad de Villa Constitución durante la década de 1990. La flexibilización laboral en el marco de la empresa Acindar. El papel del sindicato local durante el conflicto de 1991,** Seminario de Historia Regional, Sección Historia. Instituto Superior del Profesorado, 2008.

<sup>4</sup> FILIPPA, Valeria “Neoliberalismo y flexibilización laboral. El conflicto del ’91 en la planta de Acindar de Villa Constitución. Sus efectos en la subjetividad de los trabajadores de base”; en: **Historia Regional**, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXV, N° 30, 2012, pp. 217-236.

<sup>5</sup> MAJUD, Virginia y CODONI, Noelia; **Acerca de la autogestión de Paraná Metal,** Seminario de Historia Regional, Sección Historia. Instituto Superior del Profesorado, 2010.

<sup>6</sup> PERALTA RAMOS, Mónica, **La Economía Política Argentina: Poder y Clases Sociales (1930-2006),** Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2007, pp. 120-121.

trabajadores que por convicción y solidaridad daban su vida por lo que consideraban que era justo.

Situada al sur de la Provincia de Santa Fe a orillas del Río Paraná, a 53 km de Rosario y a solo 7 km de San Nicolás su historia se remonta al desarrollo portuario-ferroviario en el contexto del modelo agroexportador de fines del siglo XIX y principios del siglo XX y el asentamiento industrial de la década del '40 y '50 en el contexto de consolidación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (I.S.I) donde la producción se orienta hacia el mercado interno, acompañado por la implantación de grandes industrias de capital extranjero químicas y metalúrgicas básicas. Este asentamiento industrial dará forma al territorio y a la geografía social del sur provincial a lo largo de más de sesenta años, concentrándose allí la mayor producción de acero y otros derivados industriales de la Argentina. Según el censo de 1960, “más del 60% de los establecimientos industriales estaba concentrado en los departamentos del sur, Rosario, San Lorenzo y Villa Constitución”<sup>7</sup>.

En esta panorámica nacional y provincial es que se crea en Villa Constitución en 1957 ACINFER (Industria Argentina de Fundiciones de Hierro y Acero S.A), esta firma fue creada por Acindar, industria siderúrgica que en ese momento se estaba expandiendo con la reapertura de varias plantas en la zona con el objetivo de diversificar la producción industrial. ACINFER S.A comienza produciendo material para la industria siderúrgica y ferroviario, ya en la etapa desarrollista con la aplicación de políticas destinadas a la radicación de capital extranjero, principalmente en el rubro automotriz, se transformará en proveedora de motores y otras piezas fundidas para las fábricas de automóviles y tractores que se estaban instalando en el país, como IKA (Industrias Kaiser Argentina) y Fiat Concord.

En 1966 ACINFER fue vendida a Ford Motor Argentina, pasando a llamarse METCOM (Metalúrgica Villa Constitución). En la década del '70 la firma desarrolló un plan de modernización en donde se instalan nuevas maquinarias con el objetivo de desenvolverse únicamente en la industria automotriz y se desactivan viejas instalaciones. Este plan trajo consigo algunos inconvenientes, los equipos fueron mal distribuidos y se necesitaba un alto componente de transporte interno que la fábrica no contaba.

Para 1987 las terminales automotrices Ford y Volkswagen de Brasil y Argentina formaron AUTOLATINA, las plantas industriales de ambas firmas ubicadas en ambos países pasaron a ser parte de la nueva corporación. Durante esta época METCOM cambia muy poco su fisonomía. Esta sociedad se disuelve en 1996 quedando Ford en solitario.

Como parte de una política global de todas las terminales automotrices, FORD se desprende de las plantas de producción y en el año 2002 METCON pasa a ser una Sociedad Anónima que toma el nombre de Paraná Metal. Ford siguió comprando block de motores lo que le permite asegurar a la nueva firma societaria un cliente de peso. La devaluación de 2002 significó, por un lado, achicar costos en detrimento de los trabajadores, impactando directamente sobre el salario, y por otro lado, los costos de producción de la fábrica se redujeron, ya que, Paraná Metal exportaba el 85% de lo que producía a Ford de Brasil. Esto implicó un crecimiento acelerado, que le permitió retornar a niveles productivos altos e incluso llegó a tomar nuevos empleados, se llegó a producir un ciento por ciento más alcanzando las casi 3500 toneladas mensuales para el 2008.

El período 2008-2010 fue crucial para la historia de esta fábrica porque es la etapa de transición en la cual tuvo lugar la eclosión del déficit económico que presentaba la autopartista y que venía arrastrando de largo tiempo producto de la falta de inversión y actualización tecnológica<sup>8</sup>. Esta crítica situación va a tener como protagonistas a los trabajadores en plan de lucha en defensa de los puestos de trabajo. En este caso, no será el salario el que puso en jaque a los trabajadores sino un posible quiebre y vaciamiento que impactó directamente sobre los 1200 trabajadores y, como efecto colateral sobre la economía de la ciudad.

---

<sup>7</sup> SIMONASSI, Silvia; “Perfil Industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe 1943-1976”, En: AGUILA, Gabriela (comp.): **De los cordones industriales al eje de integración Mercosur (1940-2005)**, Tomo 11 de BARRIERA, Darío (Dir.) Nueva Historia Santa Fe, La Capital, Rosario, 2006.

<sup>8</sup> “La autopartista necesita una urgente actualización tecnológica, Paraná Metal es una industria con un alto grado de obsolescencia y una necesidad impostergable de invertir en una urgente actualización tecnológica, si no lo resuelve, es una empresa que no es sustentable en el tiempo porque tiene que modernizar un sector que es muy antiguo para la capacidad que tienen los hornos de fundición”. Comentario extraído al ministro de trabajo de la provincia en *Diario El Sur*, Villa Constitución 18/11/2008, p. 4.

La fase “final” (2008-2010) puede dividirse en dos etapas diferentes que a su vez se complementan porque son producto de una misma problemática que tuvo que ver con la crisis económica que atravesaba la fábrica. Esta situación se dio en un contexto mundial de crisis financiera, que indirectamente repercute sobre la economía Argentina y principalmente sobre el sector automotriz.

### ***1. Etapas del conflicto: avances y retrocesos***

La primera etapa se dio entre fines 2008 y principio del 2009 cuando la autopartista presentó convocatoria de acreedores<sup>9</sup> aludiendo que no podían cumplir con sus obligaciones debido a la difícil situación que arrastraba y a los efectos de una crisis internacional. Si bien los Directivos se comprometieron a que la fábrica seguiría operando pero a un ritmo de menor producción, la situación se puso más tensa cuando se decidió paralizar la producción y suspender por un mes al personal sin goce de sueldo y pedir un procedimiento preventivo de crisis (PPC) debido a una fuerte caída en las ventas agravada por una situación de altos costos.

A partir de ese momento comenzó la lucha de los trabajadores junto con el sindicato de la U.O.M (Unión Obrera Metalúrgica) en defensa de los puestos de trabajo. El plan consistió en movilizaciones masivas junto con el acompañamiento y la solidaridad de los ciudadanos, cortes de ruta y la instalación de una carpa dentro de las instalaciones de la fábrica donde los trabajadores cumplían el horario de trabajo, además de organizar ollas populares.

El paliativo utilizado para destrabar la situación fue un acuerdo que si bien permitió la permanencia de los puestos de trabajo, impactó claramente sobre el bolsillo de los trabajadores. La propuesta fue votada en asamblea y fue aprobada por amplia mayoría de los trabajadores (657 contra 76) y estableció un régimen de suspensiones rotativas para el personal de planta permanente a cambio de no despedir a nadie; reducción del 70% del salario para los trabajadores cesanteados y la postergación de los aumentos salariales que surjan de las paritarias nacionales hasta 2010. Aquella circunstancia, lejos de mejorar se fue tornando cada vez más crítica, la producción de blocks había caído de 4000 toneladas que registraba previo a la crisis del 2008 a 500 toneladas por mes después del conflicto.

La segunda etapa se dio a fines del 2009 hasta finales del 2010, en un contexto de radicalización en el modus operandi de los empresarios hacia los trabajadores. Este cambio es advertido con la entrada de un nuevo Directorio, en el período de salvataje, del grupo inversor INDALO M&S liderado por el empresario Cristóbal López<sup>10</sup>. Como primera condición exigieron reducir en un 50% la nómina de trabajadores apelando a retiros voluntarios, este porcentaje representaba a 525 trabajadores. El plazo estipulado para reducir el personal es el 28 de febrero y el 1 de marzo si la producción seguía siendo deficiente, para equilibrar la planta, lo harían con suspensiones al 20% del salario<sup>11</sup>.

Esta postura se tornó más evidente cuando los trabajadores realizaron un paro a fines de mayo y paralizaron la fábrica por más de diez días ante la negativa de aplicar el aumento salarial acordado en paritarias nacional en abril (cumplido el plazo de postergación de aumento salarial vigente en el primer acuerdo). A raíz de este paro los empresarios señalaron que Ford de Brasil

---

<sup>9</sup> El concurso de acreedores es una instancia judicial donde puede haber cesación de pagos pero existen perspectivas de conservar la actividad. Durante este período se verifican las deudas y se busca un plan de pagos aceptables para los acreedores. Si no se llega a un acuerdo, se abre un período de salvataje, en el que el juez designa a un tercer administrador que no tenga relación con los dueños de la empresa. Si el administrador no logra salvar la situación, entonces se decreta la quiebra y se liquidan los bienes.

<sup>10</sup> Los padres de Cristóbal López crean una empresa familiar en la década del '60 que al poco tiempo se convirtió en la mayor forrajería de la Patagonia, comercializadora de productos avícolas y granos para toda la región. Diez años después Cristóbal López se hace cargo de la conducción de la firma. Sus empresas incluyen medios de comunicación, petroleras, constructoras, industrias alimenticias, bancas, industria automotriz entre otras. El empresario llegó a la fábrica Paraná Metal en febrero de este año, funcionarios del Gobierno Nacional son quienes lo acercaron para que viera la posibilidad de comprar la planta. La firma que se quedaría con Paraná Metal es MyS, una de las empresas pertenecientes al Grupo Indalo, que controla el empresario al que lo identifican como uno de los referentes del kirchnerismo en el mundo corporativo.

<sup>11</sup> “La pretensión de la adecuación del personal para la producción estimada no es nueva, ya sabíamos esto desde enero que arrancamos. Lo que no nos esperábamos era esta forma tan brusca”. Leandro Del Greco en *Diario El Sur*, Villa Constitución, 18/12/2009, p. 4.

dejaba de comprar autopartes a Paraná Metal por no haber cumplido con los pedidos estipulados<sup>12</sup>.

Considero que este paro fue crucial para el desenlace final del conflicto porque a partir de ese momento se intensificó aún más la posición empresarial de exigir que 600 trabajadores quedaran afuera y solo 300 permanecieron en la planta. ¿Por qué digo que fue crucial? porque si bien, hubo un elemento económico adverso, este fue utilizado para justificar un plan de inversión que implicaba necesariamente reducción de personal, ya que Paraná Metal estaba rezagado con respecto a la industria autopartista vigente como consecuencia de la falta de reconversión tecnológica que impusieron tácitamente las políticas neoliberales de los '90.

A partir de ese paro, el grupo inversor se erigió como un “benefactor” de la fábrica al que no se le podían poner condiciones. Causalmente, a partir de ese momento la negociación giraría en torno a la cantidad de despidos.

La estrategia de la Empresa no sería doblegada, ni por las sucesivas movilizaciones que se realizaron, con el acompañamiento y la solidaridad de la ciudadanía que apostó a la histórica lista Marrón<sup>13</sup>, ni los sucesivos cortes de la ruta 21 (sobre la entrada a la planta) y la autopista Rosario-Buenos Aires en la intersección de Villa Constitución por 33 días, donde los trabajadores pusieron a prueba su fortaleza ante tanta adversidad, ni por la lucha y la perseverancia de un sindicato que hasta último momento mantuvo su postura, negociando por la permanencia de todos los trabajadores.

Sin embargo, el gremio y los trabajadores terminaron aceptando las condiciones que fue imponiendo la Dirección como si fuera el último recurso que les quedaba. El fin de la huelga no posibilitó una mejora de las condiciones estructurales y materiales de los obreros.

El acuerdo<sup>14</sup> significó para más de 600 trabajadores un despido anticipado, la Dirección de la empresa se mantuvo firme en su posición de reducir el personal a solo 300 trabajadores, una cifra menor de la que había solicitado cuando se hizo cargo de la fábrica (525 trabajadores).

La rápida apertura de la fábrica estaba sujeta a tres condiciones que insoslayablemente se debía cumplir, la recuperación de clientes, el acuerdo de pagos a los acreedores y un compromiso de paz social con los trabajadores para garantizar la producción.

### 1.1. Crisis internacional del 2008

Analizar la crisis internacional de 2008 como crisis del modelo neoliberal a escala global es de gran importancia para comprender las consecuencias que tuvo en el sector manufacturero, principalmente en el sector automotriz a nivel local.

La reestructuración del sistema capitalista a mediados de los '70 implicó un cambio en el modelo económico mundial impulsado por la Escuela Monetarista de Chicago, la cual, proponía el regreso al liberalismo clásico, el libre funcionamiento del mercado y la desregulación del Estado como “recetas” a la crisis del modelo keynesiano. En América Latina este modelo económico se consolidó en la década del '90 expresadas en el Consenso de Washington, lo que implicó la subordinación de los Estados a las “recetas” que imponía el Fondo Monetario Internacional (FMI) a cambio de créditos y financiamiento para el gran endeudamiento que padecían. Durante la década del '80 y '90 el patrón de acumulación para mantener la tasa de ganancia en alza consistió en una concentración monopólica exacerbada a partir de las fusiones y megafusiones de empresas transnacionales, eliminando cada vez más las fronteras nacionales. Para que se diera este proceso esta burguesía más concentrada operó dentro del mercado interno

---

<sup>12</sup> “Hemos perdido a nuestro principal cliente, Ford de Brasil, que nos compraba el 84 por de la producción de planta, por un incumplimiento del acuerdo firmado en febrero del año pasado, que sostenía que las diferencias que podíamos tener debían ser resueltas en el Ministerio de Trabajo. La UOM no lo entendió así, paró la planta y no dejó despachar el material y eso hizo que Ford buscara a otro proveedor” Carlos Leone Presidente del Directorio de Paraná Metal. En *Diario El Sur*, Villa Constitución, 03/9/2010, p. 6.

<sup>13</sup> La Lista Marrón gana las elecciones sindicales en 1974 para representar la conducción local del Sindicato de la UOM, la cual, estaba constituida por trabajadores fabriles agrupados en el Movimiento de Recuperación Sindical. Este movimiento de tendencia combativa y antiburocrática se enfrentó a la burocracia sindical nacional de Lorenzo Miguel y a la represión que ejerció el Estado en 1975 sobre los trabajadores en un operativo piloto previo al Golpe Militar de marzo del '76.

<sup>14</sup> “Ingresaran a trabajar 300 operarios de 900. El resto, unos 600 trabajadores, permanecerán bajo un régimen de suspensiones rotativas por seis meses y otros seis meses de suspensiones fijas, cobrando 2001 pesos, con un plan de reinserción laboral. El gobierno se propuso abonar 1900 pesos de cada 2001 que cobren los operarios durante un año. Luego de un año, los trabajadores que no están dentro del plantel quedarán desvinculados de la compañía” en *Diario El Sur*, 05/10/2010, p. 4.

como externo y fue subordinando la autonomía política, social y económica de los grandes Estados nacionales y a las fracciones más débiles de la burguesía.

Fabio Nigra<sup>15</sup> plantea que esta etapa avanza sobre la tradicionalmente llamada “imperialista”, ya que la concentración monopólica ha sido cada vez mayor y ha superado a la anterior. El neoliberalismo representa el sostén teórico de esta fase particular del capitalismo, este desdibujamiento de las fronteras nacionales por esta burguesía altamente concentrada representan un “neoabsolutismo” político. Lo que entró en “crisis” en el 2008 en Estados Unidos como propulsor e intérprete de este modelo económico que le permitió perfilarse como potencia hegemónica a nivel mundial, es precisamente este modo de acumulación capitalista.

Entre mediados de 2000 y fines de 2004 se emitieron créditos hipotecarios por tres billones de dólares a particulares en un contexto donde los precios aumentaban y los salarios se estancaban. Mientras las familias se endeudaban con las hipotecas mantenían una calidad de vida con alto consumo y bajos ingresos mediante la compra con tarjetas de créditos. Este medio profundizó el consumo sin tener que aumentar los salarios. La crisis de las hipotecas impactó y repercutió sobre el pago de las tarjetas de créditos generando una crisis financiera generalizada que comenzó a sentirse entre 2007 y 2008.

El centro de la crisis se originó en el sector financiero pero la producción sintió inmediatamente sus efectos decayendo el consumo y generalizándose el desempleo y la pobreza.

### **1.2. Crisis internacional y su impacto en el sector automotriz**

Inevitablemente la “crisis internacional” se expande hacia toda la economía mundial como efecto domino, teniendo su correlato en América Latina. La dependencia económica que ha caracterizado al continente americano desde su inserción al sistema capitalista en la segunda mitad del siglo XIX ha condicionado su propio desarrollo económico, político y social. Esta dependencia la ha vuelto muy susceptible a cualquier cambio brusco que se produzca en el mercado externo afectando la balanza de pagos. En la Argentina cuando la balanza comercial era deficitaria los economistas aplicaban métodos ortodoxos para regular el mercado. Estas políticas económicas restrictivas tendían a contraer la economía a través de la aplicación de medidas como devaluación de la moneda, congelamiento de los salarios, desocupación, privatización de empresas públicas y aplicación de una política monetaria y crediticia constrictiva.

Después de la crisis de 2001-2002 la Argentina tuvo un crecimiento sostenido que le permitió tener un margen de maniobra más amplio para hacerle frente a la crisis internacional. El crecimiento de la economía a elevadas tasas y un Estado fortalecido por el intervencionismo económico permitieron obtener un desendeudamiento externo, un superávit comercial y superávit fiscal.

Martín Abeles<sup>16</sup> plantea que es la primera vez en varias décadas que un shock externo de magnitud no genera una crisis de balanza de pagos ni pone en jaque al sistema financiero local. La crisis internacional impactó en la Argentina fundamentalmente como una “crisis de comercio” y no como una típica crisis de liquidez de divisas.

De todas maneras, a mediados del 2008 y primer semestre de 2009 la crisis internacional empezó a sentirse, la economía comenzó a desacelerarse afectando con mayor fuerza a “la industria manufacturera y en los demás sectores productores de bienes”<sup>17</sup>.

Cuando la crisis comenzó a sentirse en América Latina, Brasil, el principal socio comercial y competidor de Argentina devaluó su moneda, esto abarató los productos brasileños en el mercado internacional afectando a algunas industrias de nuestro país. El Estado Argentino llevo el dólar a casi cuatro pesos para impulsar nuevamente la producción.

La desaceleración del nivel de actividad global se manifestó con mayor virulencia en la actividad industrial, la producción de las dos ramas más dinámicas dentro de la industria

---

<sup>15</sup> NIGRA, Fabio, “El neoabsolutismo: ¿etapa...”, op. cit., pp. 63-96.

<sup>16</sup> ABELES, Martín; “El impacto de la crisis internacional en la economía Argentina” en *Revista de Trabajo*, año 5, número 7, julio/diciembre 2009. Cepal, Buenos Aires, p. 185.

<sup>17</sup> BASUALDO, Eduardo y ARCEO, Nicolás; ¿Cómo nos afecta la crisis internacional??. CEFS. Marzo 2010, p. 15.

## “Conflicto en la autopartista Paraná Metal (2008-2010)...”

manufacturera se desplomó a comienzos del 2009: la industria automotriz redujo la producción a la mitad y la siderúrgica en un tercio<sup>18</sup>.

En este contexto la autopartista Paraná Metal se hundía no solo en una crisis interna de altos costos que le generó su ingreso en concurso de acreedores, sino también que comenzó a sentirse el efecto de la crisis internacional sobre la producción; “de 3500-3600 toneladas que estábamos haciendo en octubre bajaron a 1000 toneladas en diciembre”.<sup>19</sup>

A principios de 2009, con el advenimiento de los principales efectos de la crisis se manifestaron fuertes caídas en la producción automotriz. Esto puede observarse por ejemplo, en las caídas de enero 2009 (-54,6%) y febrero 2009 (-55,7%). Durante los meses siguientes, hasta julio, se observaron caídas de entre el 20% y el 30%. A partir del mes de agosto se evidencia que las caídas fueron cada vez menores y a partir del mes de noviembre la producción volvía a crecer con relación al año anterior. La tendencia positiva continúa hasta enero de 2010, en febrero los datos demuestran que dicha recuperación fue casi total<sup>20</sup>.

A pesar de esta recuperación del sector automotriz la autopartista no recuperó volumen de producción hasta principio de 2010; “en enero de 2009 arrancamos con 300 toneladas, nunca recuperamos el nivel de producción que hubo anteriormente y lo máximo que se llegó fueron 1800-1900 toneladas en abril de 2010”<sup>21</sup>. Esa leve recuperación coincide con el repunte que tuvo el sector ese año.

A fines de 2010 las exportaciones del complejo automotor incluidas las ventas de autopartes se incrementaron un 45% con respecto al 2009 y un 20% superior al 2008<sup>22</sup>. A pesar de esa situación favorable, en este mismo período Paraná Metal cerraba sus puertas por tiempo indeterminado hasta recuperar volumen productivo y saldar las deudas del concurso de acreedores.

### ***Política de “Desarme”***

A mediados de la década de 1970, en el contexto internacional marcado por la crisis del petróleo y la consecuencia inmediata de un proceso inflacionario en las economías de los países desarrollados, la Argentina se encontraba sumergida, desde hacía tiempo, en un proceso signado por la proscripción del peronismo y la carencia de un orden político y económico a causa de la incapacidad de la clase gobernante (civiles o militares) de poder construir legitimidad sobre la sociedad y superar el “empate hegemónico”<sup>23</sup> y los ciclos económicos de *stop and go*.

Con la entrada de los militares en marzo de 1976 el país se ve sumergido en el espanto de los desaparecidos y los centros clandestinos de detención. El objetivo era limitar las aristas interventoras y reguladoras del Estado y una drástica reducción del peso que tenían los trabajadores<sup>24</sup> en la sociedad. Los principales ejes de la política económica apuntaban a una creciente apertura de la economía, la desregulación de los mercados y el predominio del sistema financiero.

Durante la década del '80 se fortaleció el poder de una fracción concentrada del empresariado nacional en alianza con la burguesía extranjera, el cual, presionó sobre el estado por la puja distributiva entre los demás sectores, la denominada “patria contratista”, compañías<sup>25</sup> proveedoras del estado que se consolidaron en los '90 con la compra de empresas estatales. El gobierno de Raúl Alfonsín estuvo condicionado permanentemente por el peso del gran endeudamiento externo que tenía el estado, heredado del proceso dictatorial y agravado a partir

<sup>18</sup> ABELES, Martín; “El impacto de la...”, op. cit., p. 202.

<sup>19</sup> Entrevista a Leandro Del Greco- Secretario de Organización UOM Villa Constitución.

<sup>20</sup> BASUALDO, Eduardo y ARCEO, Nicolás “¿Cómo nos afecta...”, op. cit., p. 30.

<sup>21</sup> Entrevista a Leandro Del Greco- Secretario de Organización UOM Villa Constitución.

<sup>22</sup> *Los Andes*, Mendoza, 08/12/ 2010. Disponible en < <http://ww2.losandes.com.ar/notas/2010/12/8/industria-automotriz-cerrara-2010-como-mejor-historia-532006.asp>>

<sup>23</sup> PORTANTIERO, Juan Carlos; “Economía y política en la crisis argentina: 1958-1973”, en *Revista Mexicana de Sociología*, Universidad Nacional Autónoma de México, Vol. 39, N° 2, 1977, pp. 531-565.

<sup>24</sup> El sector manufacturero disminuyó de 1.114.000 trabajadores industriales en 1974 a 780.000 en 1981. ROXBOROUGH, Ian: “La clase trabajadora urbana y el movimiento obrero en América Latina desde 1930”. En BETHELL, L. *Historia de América Latina*. Crítica, Barcelona, 1997, p. 185.

<sup>25</sup> Grupos como Acindar, Techint, Macri, Pérez Companc, Garovaglio y Zorroaquin, Benito Roggio, Astra, Bunge y Born, Soldati y Loma Negra contaron con enormes ventajas para liderar el proceso de reestructuración y privatización. Ídem, p. 273.



de la estatización de la deuda externa privada<sup>26</sup>. En este clima de crisis la producción automotriz entre 1974 y 1982 declino en un 50%<sup>27</sup> como efecto de la desindustrialización que se estaba llevando a cabo. En la década de los '80 la industria automotriz se caracterizó por tener “un considerable atraso tecnológico y un alto nivel de contracción de la producción. La mayoría de las terminales extranjeras optaron por retirar sus filiales del país o por reducir su presencia como forma de enfrentar la contracción del mercado interno”<sup>28</sup>.

Con la llegada al poder de Carlos Menem en 1989 se consolidó el patrón de acumulación Neoliberal y se emprendió el camino del desarme y la descentralización del estado. El modelo económico se inicia en 1991, para hacerle frente a las sucesivas crisis de hiperinflación, con la Ley de Convertibilidad que establecía la paridad de la moneda nacional con respecto al dólar, obligaba al Estado a satisfacer cualquier demanda de divisas, el denominado “uno a uno”. Esta política fue acompañada por la reforma del estado<sup>29</sup> transfiriendo servicios que prestaba el estado federal a las provincias. La apertura de la economía, la desindustrialización, desregulación del mercado de trabajo a partir de la flexibilización laboral que arremetía contra derechos colectivos de los trabajadores y la acelerada privatización de empresas públicas. El balance comercial mostró un persistente déficit solo mitigado con un mayor endeudamiento<sup>30</sup>.

La industria automotriz se integró al Mercosur adoptando un comercio bilateral con Brasil, esto produjo una fuerte contracción del sector autopartista local como consecuencia de la reducción de la exigencia de contenido nacional de los vehículos fabricados localmente y la reducción de aranceles de importación de las autopartes, creando una protección negativa para dicho sector, el saldo comercial fue deficitario favoreciendo el intercambio a la economía brasileña.

En esta etapa se profundiza la transición desde modelos “fordistas” de producción hacia modelos “toyotistas”<sup>31</sup>, estos cambios tuvieron en la Argentina un alcance no generalizable a toda la industria automotriz, ya que las terminales fueron readaptando sus procesos de producción a esta nueva lógica de elaboración. Comenzaron a desarrollarse empresas autopartistas multinacionales<sup>32</sup> que abastecieron a las terminales con un alto grado de especialización tecnológica en sus procesos productivos. Estas modificaciones en la productividad demandaron otro tipo de producción de parte de las autopartistas “aumento en la responsabilidad de los proveedores en el diseño, el incremento en la fabricación de subconjuntos o conjuntos en lugar de piezas y por último, una mayor participación de las terminales en los sistemas de producción y calidad de proveedores”<sup>33</sup>.

Estructuralmente la crisis mexicana de diciembre de 1994 acompañada luego por la crisis asiática y brasileña en 1997 empujaron a la Argentina a una de las peores crisis económicas que desembocó en diciembre de 2001 en la abrupta salida del Presidente Fernando De La Rúa. Tras la crisis económica, social y política que siguió al estallido del régimen de convertibilidad, el gobierno de Néstor Kirchner rechazó lo acontecido durante los años 90 y sentó las bases para un modelo de acumulación con inclusión social. El nivel de la actividad económica se recuperó rápidamente, la industria lideró la recuperación económica con un incremento del 49%. Esta expansión se basó, en un principio, en la utilización de la capacidad ociosa que alcanzaba un 56% para el conjunto del sector y un 21% para la industria automotriz.

En este sentido, el sector automotriz se consolidó dentro del modelo económico, entre 2003-2012 la producción automotriz creció a una tasa anual del 18% y el año 2011 alcanzó un record

---

<sup>26</sup> Entre 1979 y 1980 la deuda externa privada se incrementó un 200%, gran parte de ella fue contraída por un número reducido de grupos económicos que tenían inversiones diversificadas en la producción y los servicios. BELINI, Claudio y KOROL Juan Carlos, **Historia económica de la Argentina en el siglo XX**, Siglo XXI, Buenos Aires, 2012, p. 239.

<sup>27</sup> Ídem, p. 266.

<sup>28</sup> JABBAZ, Marcela, DE MENDONCA Angel, JAIME, Analia y GONZÁLEZ, Natalia “**Industria Automotriz: reconversión, crisis y cambios en la relación laboral**”, Ponencia Quinto Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Agosto-2001, p. 4.

<sup>29</sup> Para una perspectiva más amplia de este tema ver OSZLAK, Oscar, “El Estado Transversal: el caso Argentino”. En **Encrucijadas**, Revista de la UBA, Año uno, N° 6, Abril 2001.

<sup>30</sup> La deuda externa local ascendió de unos 64.000 millones en 1990 a unos 100.000 millones en 1995 y a 146.000 millones al final de la década. La deuda pública continuó profundizándose año tras año hasta alcanzar los 130.000 millones de dólares en el año 2000 lo que representaba un incremento del 54% con respecto a 1990, BELINI, Claudio y KOROL Juan Carlos, **Historia económica...**, op. cit., pp. 255-256.

<sup>31</sup> Reducción de la mano de obra, mayor tecnología, reducido manejo de stocks y rápida adaptación a los cambios de la demanda.

<sup>32</sup> CASTAÑO, Angel “La Situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina”. Disponible en [<http://www.vocesenelfenix.com/content/la-situacion-C3%B3n-de-la-industria-automotriz-y-de-autopartes-en-la-argentina>]

<sup>33</sup> Documentos de Pro Argentina. Series de estudios sectoriales, autopartistas, Secretaría de industria, Comercio y Pymes, 2005, p. 3.

histórico de producción. Por otra parte, este sector presentó una dependencia tecnológica que debe ser importada y explica también el déficit comercial que presenta.

### ***Las “voces” del conflicto***

Este apartado dará cuenta del conflicto obrero-patronal a través de las “voces” de los trabajadores que participaron desde diferentes puestos dentro de la fábrica.

Resulta fundamental el aporte y las herramientas de las que dispone la “historia oral”<sup>34</sup> para darle fuerza y contenido a esta investigación que insiste en dilucidar el motivo por el cual una fábrica despide a 600 trabajadores después de un arduo conflicto de más de dos años, cerrando sus puertas. Consideramos que la última huelga de septiembre de 2010 fracasó en su objetivo de preservar las fuentes de trabajo y evitar el cierre de la misma, el acuerdo entre las partes puso condicionamientos a los trabajadores que iban a permanecer, en cuanto al salario y el rol que debían cumplir dentro y fuera de la fábrica, además de establecer el “número” de despidos.

Las entrevistas permiten observar el poco margen de negociación que tenía el gremio ante la posición de los empresarios. El principal objetivo que tuvo la primera gerencia desde que se hizo cargo en el 2002, fue sacarle la mayor ganancia económica y no invertir, produciendo en palabras de los propios trabajadores un “vaciamiento”.

Este grupo empresario, era denominado por los propios trabajadores como los “ex gerentes de Acindar”, porque provenían de Acindar y trían sobre sus espaldas el conflicto en 1991 en el contexto de flexibilización laboral, dejando un saldo negativo de más de 3600 trabajadores despedidos<sup>35</sup>. Con la entrada del Grupo Indalo a la gerencia a fines de 2009 se abrieron dos posibilidades, por un lado, que la fábrica pudiera acceder a una inversión tecnológica, y por el otro, el objetivo de reducir la nómina de trabajadores para después modernizar la planta y que pueda ser sustentable a largo plazo. El costo social de esta última maniobra recayó sobre los trabajadores los cuales fueron responsabilizados por la “pérdida” de su principal cliente Ford de Brasil, (posteriormente al paro que realizaron los trabajadores del 19 de mayo al 3 de junio, el cual consideramos que fue inducido por los empresarios para así adoptar una posición inamovible con respecto a la cantidad de despidos).

Para preservar la confidencialidad de los trabajadores entrevistados no vamos hacer uso de sus nombres originales y preferimos caracterizarlos por un nombre ficticio, a excepción de un trabajador que no tuvo inconvenientes en proporcionar su identidad y nos parecía relevante por ser un representante del gremio.

Contamos con el testimonio de Juan un trabajador con 20 años de servicio, pasó por diferentes puestos dentro de la fábrica y desde hacía varios años se encontraba en la sección de Despacho de Producción, al momento de la entrevista trabajaba en Paraná Metal. Se encuentra Rodolfo un operario con sectores a cargo, con 30 años de antigüedad, fue uno de los tantos trabajadores que acató el retiro voluntario. Esteban se encontraba trabajando en Paraná Metal para una contratista hacía más de 13 años en el área de limpieza y fue uno de los tantos despedidos, dicho en sus propias palabras “yo me quedé hasta que el barco se hundió yo fui uno de los tantos despedidos”.

Por último, Leandro Del Greco quién fuera en ese momento Secretario de Organización de la UOM Villa Constitución, venía de ser Delegado en empresa contratista dentro de Paraná Metal y ya en planta pasó por Comisión Interna, actualmente se encuentra trabajando en la fábrica en planta y es Delegado.

### **Estrategia de “vaciamiento” por parte de los “ex gerentes de Acindar”**

Leandro nos relata la estrategia que tenían los “ex gerentes de Acindar” cuando se hacen cargo de Paraná Metal en un lapso de 6 años del 2002 hasta el 2008; “cuál fue la estrategia de la

---

<sup>34</sup> “la práctica de la historia oral comporta una dimensión personal, subjetiva, afectiva, que se despliega en el trabajo de campo y que supone un intercambio constante y un constante movimiento de roles entre los sujetos involucrados en él, que lo diferencian cualitativamente del trabajo con “fuentes muertas”.” ÁGUILA, Gabriela y VIANO, Cristina; “Las voces del conflicto: en defensa de la Historia Oral”. En: GODOY, Cristina (ed.), **Historiografía y Memoria Colectiva. Tiempos y Territorios**, Buenos Aires, Miño y Dávila, 2002.

<sup>35</sup> FILIPPA, Valeria; “Neoliberalismo...”, op. cit., p. 3.

gerencia, plantea vamos a trabajar a la rotura y vamos a producir todo lo que se pueda producir, bueno con esta política Paraná Metal que hizo crecer de 1800 a 1900 toneladas hasta en algún momento vender hasta 4200 toneladas, pero cómo lo hizo, utilizó el resto de la planta que no se estaba utilizando, que es el resto, más turno, entonces pasó de un turno a tres turnos, entonces lo que hicieron fue hacer más producción y con más gente, a que llevó todo eso, a lo que nosotros habíamos dicho en el 2002 que iban a destruir la planta, la iban a superexplotar y una vez que estuviera la planta reventada se iban a ir, fue una estrategia que podría parecer un vaciamiento pero llenando la planta fijate que contradicción, ahora la terminó rompiendo, no invirtió un peso y después la vació”.

Resulta interesante lo que plantea Esteban sobre esta cuestión pero desde su lugar de trabajo; “en la planta del año 97 que estaba yo la planta paraba por 15 días para hacer una reparación importante de la misma, donde había una inversión importante no para innovarla pero si de mantenimiento, bueno desde el 2001 que asume la gestión de Zenos no hubo más paradas en la planta no se invirtió más nada. Y por qué si me da buena gaita y de acá a 5 años me quiero ir no sé si quiero repararla, vos fijate que esa planta durante una cantidad importante de años produjo una muy buena cantidad de block y ganancia tuvo, después queda a criterio de cada uno”.

Rodolfo nos cuenta los problemas que tenía con la gerencia cuando reclamaba por el cambio o arreglo de una máquina; “no pensaban a futuro, cuando yo pedía algo para reparar una máquina no se traía, una maquina en malas condiciones es ineficiencia de trabajo. No hicieron nada los pocos años que estuvieron apenas que la mantuvieron para producir a todo trapo, dejaron destruida la fábrica como estos se iban choreaban y se iban, yo te digo choreaban, vaciamiento de empresa.”

### **La posición del gremio...**

Esta situación va a termino por estallar con los efectos de la crisis internacional sumado a la propia crisis interna de la fábrica, Leandro Del Greco nos cuenta que desde el 2006-2007 la empresa planteaba reducir el personal, el salario y hacer una mejora porque a partir del 2005 empezaron a tener déficit; “lo que nosotros le propusimos desde el sindicato es colaboración para que la fábrica funcionara mejor, para mejorar los procesos productivos para ver donde estaban las perdidas, pero no íbamos aceptar despidos cuando la fábrica tenía 165 mil horas normales y entre 12 y 15 mil horas extras por mes, cómo un sindicato le explica eso a los compañeros. Empezó a caer toda la responsabilidad sobre los trabajadores, por qué, porque en teoría según la empresa ganábamos mucho y bueno esa fue la discusión eterna de tres años hasta que bueno, digamos, lo que beneficia la estrategia de la patronal a fines del 2008 fue que bueno se vino abajo el mundo”.

Comienzan a aparecer las limitaciones del sindicato en cuanto a su poder de negociación; “no es que nosotros nos callamos todo el tiempo o que no vimos, ahora también sabíamos que nosotros estábamos limitado en el accionar en función de que lo nuestro era denuncia yo no puedo ir agarrar la firma del presidente firmar esta inversión firmar este cheque y encima siempre discutiendo desde lo salarial, siempre la discusión rondó sobre lo que era salarial y puestos de trabajo hasta que bueno cerraron la planta”.

### **La estrategia del grupo Indalo durante el conflicto...**

La estrategia de la empresa fue solicitar desde un principio una reducción del 50% de los trabajadores a través de retiros voluntarios estipulando un plazo de no más de dos meses para poder equilibrar la planta económicamente y que pueda llegar a ser rentable. Esta estrategia fue visualizada por Esteban de una forma muy específica; “muchos se fueron con los retiros pero el retiro fue un despido encubierto”. El retiro lo acataron cerca 200 personas aproximadamente.

Pese a esto la empresa hasta el paro que realizaron los trabajadores por 14 días entre mayo y junio, (porque los empresarios pretendían no implementar como correspondía el aumento surgido en paritarias nacional de 2010) no habían planteado como estrategia el despido masivo.

### **El paro de mayo-junio...**

Con respecto al paro Esteban nos explica cómo llegan a esa situación; “El paro se hace por la siguiente razón en el acuerdo del 2008-2009 que se votó donde la gente resigna muchas cosas

para activar a la planta, porque la gente quería esa planta vos me preguntas a mí yo quiero a esa planta y la extraño, entonces la gente resigna muchas cosas durante una equis cantidad de tiempo la gente no iba a recibir los aumentos que dieran a nivel nacional se cumple ese plazo hay una paritarias que en teoría teníamos que cobrarla no se paga la gente adopta la medida y va al paro”.

Por otra parte, Leandro Del Greco nos da una explicación técnica sobre esta situación; “cuando nosotros tomamos la definición de parar que fue primero a través de una junta de delegados y después ratificada por una asamblea, el 18 de mayo nosotros tuvimos una reunión con la empresa a la 5 de la tarde, nos indican que no van aplicar el aumento sobre el básico sino que va a dar lo mismo que significa el aumento sin tener en cuenta adicional empresa, adicional posición y lo va a dar como un ítems aparte hasta que terminemos de discutir la aplicación, ellos querían otro año más de no aplicar el aumento, ya no lo habían aplicado en el 2009 tampoco lo querían aplicar en el 2010. Logramos sacar que den esta guita pero no estábamos de acuerdo porque no figuraba en el básico figuraba como un ítems aparte, el 19 hacemos una junta de delegados, la junta de delgados determina paro total de actividades hasta que nos atienda el Ministerio de Trabajo de la Nación”.

Desde el sindicato plantean una alternativa para evitar llegar al paro y generar un conflicto en el que claramente se encontraban en desventaja; “hay dos cuestiones que son llamativas, primero nosotros le dijimos que inclusive demorara la entrega de los recibos de sueldos que demorara el pago y que nos sentáramos a discutir, que hasta ahí teníamos aire con los compañeros para demorar unos días el pago y negociar, la empresa dijo que no, por otro lado, la empresa nunca jamás utilizo lo que cualquier empresa utiliza que es el pedido de conciliación obligatoria porque lo principal que tiene que hacer la empresa es preservar los bienes y uno de los bienes más preciados es la producción y la tiene que preservar a toda costa porque es responsabilidad de ellos la producción, con la UOM nacional coincidimos que lo debía pedir la empresa, son dos elementos muy llamativos dentro del conflicto que no hayan pedido la conciliación obligatoria, en ese momento tampoco lo puedes pre visualizar después le dijimos ustedes lo hicieron a propósito porque nosotros le tiramos alternativas”.

En esta circunstancia, el paro se levantó cuando después de varias reuniones se alcanza una propuesta superadora, los Directivos terminaron por aplicar el aumento vigente sobre el adicional Empresa y un congelamiento sobre el adicional personal, las suspensiones pasaron al 65% en lugar del 70% que se venía pagando.

En el mes de agosto los empresarios sostienen su postura en el Ministerio de Trabajo de no pagar las quincenas que incluye a trabajadores activos y retirado hasta que no se reduzca la plantilla de trabajadores de 900 a 300, de aquí en adelante la discusión ya no será por el salario sino por la cantidad de despidos. El paro, según los empresarios, había propiciado perder como cliente a Ford de Brasil al cual se le destinaba un 85% de la producción.

Al respecto Del Greco explica que; “Paraná Metal dice que pierde Ford, inclusive no se le dejó sacar la producción que estaba hecha, entonces ellos alegan que ese paro de 14 días al paralizarle la planta de motores principalmente a Ford hace de que Ford pierda la confianza y le retire la producción. Ahora también hay algo encubierto que la empresa nunca dijo que nosotros si se lo dijimos a todos los compañeros que Paraná Metal había recuperado producción de blocks en 2010, en septiembre de 2010 iba a ver una nueva renegociación con Ford que podía terminar en que no le de los blocks, nunca lo vamos a saber porque no se llegó, nosotros tampoco sabemos si detrás de la estrategia de no pagar ellos ya sabían de que no iban a tener producción, vos puedes tener todas la predisposición a acordar, nosotros nos bancamos la reestructuración de salario no cobramos un aumento, los aguinaldo proporcionales, las vacaciones proporcionales, si la empresa te quiere acorralar para que vos pares en algún momento lo haces. A ver en el diario del lunes vos ves que la empresa logró lo que tal vez pensaba desde el 2005, porque más allá que hubo un cambio de gerencia nunca dejó de presionar sobre el salario y luego sobre los puestos de los trabajadores”.

Esteban fue uno de los trabajadores que estaba en contra de este paro porque consideraba que la empresa lo podía utilizar como estrategia para perjudicarlos; “con ese paro discrepé mucho yo, un paro medio raro en una circunstancia quizás no la más óptima, estratégicamente yo no lo hubiese hecho. A esta gestión (refiriéndose a los Empresarios pertenecientes al grupo Indalo)

“lo más conveniente era provocar una crisis tener la excusa en el bolsillo, si yo cierro la planta políticamente no daño a nadie porque la culpa es de los trabajadores, ahora qué momento espero y bueno que momento justo que sacarle las paritarias que sabía que la gente iba a reaccionar, hacía dos años que no cobrábamos el aumento, la gente iba a reaccionar iba al paro y listo cierro la planta no me conviene perdí el último cliente me voy”.

Al respecto Del Greco teniendo una mirada retrospectiva del conflicto considera que este paro le permitió tener una ventaja significativa para la estrategia de la Empresa; “vos me podes decir y bueno el paro ustedes sabían que iban a generar un problema y todos los paros generan problemas, no hay uno que no te genere problema sino perdés compañeros perdés horas, la reconversión del '91 se hizo y se paró y nadie le echo la culpa a los trabajadores, vos podes ser muy diplomático menos belicoso si la empresa no te paga el sueldo a fin de mes vos paras, de acá a dos años podes decir grosor favor le hice porque paré pero contextualizándote vos te pones contemporáneamente en la situación y cuando vos vez que los compañeros cuando vos ibas a la planta, loco sino está el aumento paramos, los compañeros delegados que entraban en la comisión interna o en la junta de delegados, che loco no da más, se pudre, paramos, bueno había todo un caldo de cultivo efervescente que ya no había más sostén para darle otra ventaja más a la empresa. Con el diario del lunes yo te podría decir que lo defendería de la misma forma ahora tal vez no haría el paro o si hago el paro le dejo sacar las piezas porque yo ahora sé que eso le dio las herramientas la justificación para echarnos la culpa a nosotros ante el gobierno ante los mismos compañeros ante la sociedad ante los clientes”.

### **Reestructuración tecnológica versus reestructuración de personal...**

Los trabajadores fueron quienes pagaron el costo social que implicó un conflicto obrero-patronal que derivó en despidos masivos y el cierre mismo de la planta por tiempo indeterminado; no cabe dudas que la planta demandaba de una reestructuración tecnológica para obtener mayor competitividad a largo plazo. Para lograr este objetivo había que realizar un intercambio de mano de obra por bienes de capital.

¿La reestructuración de la fábrica consistió en sacar trabajadores para introducir tecnología?; “sí, todavía no lo han hecho, en teoría esto les iba a dar a ellos una empresa más ordenada, más controlada, con la meta de llevar esta empresa a tener tecnología de punta de las mejores de la región”. Leandro Del Greco.

El trabajador que optó por el retiro voluntario, Rodolfo, nos cuenta sobre la situación edilicia en la que se encontraba la fábrica; “a esa empresa había que hacerle una reestructuración, para hacer una reestructuración había que sacar gente. No lo pudieron mantener (por Ford de Brasil) porque no tenían las piezas homologadas, no hubo arreglo con Ford, estaban pidiendo el pre mecanizado para que no haya tanto rechazo, las mayorías se mecanizan en Brasil y el costo del viaje se encarece. Cuando agarró la gente que era de Acindar ellos prometían el pre mecanizado para hacer la pieza completa, para que ya no tuviese que mandarlo a Brasil y de allá mandarlo de vuelta, todas las terminales las reclaman para abaratar costos, porque una pieza pasearla es cara, el transporte no es barato”.

Para Juan, que en aquel momento era el encargado de revisar los pedidos que le realizaban a Paraná Metal sostiene que, “el cliente ya estaba perdido porque Ford de Brasil ya había avisado que quería la pieza completa sumado a que se le habían entregado pedidos fuera término”.

De esta manera, Del Greco concluye; “ellos lo que planteaban que tenían una perspectiva de crecimiento y en esa perspectiva de crecimiento si habían analizado las inversiones, si habían analizado el mecanizado”.

En una entrevista del 2004 el vicepresidente de la empresa Enio Locatelli planteaba la desventaja en la que se encontraba la autopartista por producir una pieza simple, “vender solo la pieza fundida nos hace mucho más vulnerables que si vendiéramos una pieza mecanizada, y mucho más aún si pudiéramos entregar un conjunto armado”<sup>36</sup>.

### **El poder de negociación del gremio ante el conflicto...**

---

<sup>36</sup> Disponible en <<http://www.villaconstitucion.com/noticias.php?id=000000630>> [29/12/ 2004].

## “Conflicto en la autopartista Paraná Metal (2008-2010)...”

El poder de negociación se volvió a erosionar en función de que la producción no dependía de la introducción de fuerza de trabajo sino del ingreso y del reemplazo de mano de obra por bienes de capital. “Al tener una empresa que está paralizada es difícil llevar una discusión. Obviamente que la herramienta fundamental que tiene el trabajador ante una discusión es la producción, los ritmos de producción al no tener el elemento principal vos lo que menos quieres es ir a una pelea.”. Leandro del Greco.

De esta manera, la postura del grupo inversor fue inamovible en cuanto a los despidos y en función de que Cristóbal López había abandonado las negociaciones en medio del conflicto, con el fantasma ya no del cierre de la fábrica sino de la quiebra misma; “ahí volvieron con fuerza ahí vinieron con las condiciones ahí si ya se fue encaminando para lo que sucedió después, la empresa dijo yo retomo pero con estas condiciones. El acuerdo podía haber sido en un día, nosotros en vez de estar 34 días en la autopista podríamos haber estado 15 o 16 porque la empresa planteaba de movida despidos y toda la reestructuración de laburo”. Leandro Del Greco.

Teniendo en cuenta el poco margen que tenía el sindicato para negociar se mantuvo firme en su posición de preservar las fuentes de trabajo hasta el último momento; “yo termino con mucha discrepancia con la gente que estaba pero lo justo es justo con un gremio en ese tiempo con una fuerte resistencia a lo que es el despido, el gremio salvaguardo y protegió a los trabajadores hasta el final”. Esteban.

Finalmente el conflicto termino siendo un “juego de desgaste” donde ambas partes se mantuvieron firmes en su posición, los trabajadores no tuvieron el peso para desequilibrar las fuerzas a su favor y terminan firmando el acuerdo por despidos.

La planta requería de un recambio en el modo de producir y además, era condición indispensable para mantener al cliente, resulta interesante el aporte de los trabajadores cuando plantean que Ford de Brasil se había perdido porque demandaba de una pieza mucho más sofisticada que Paraná Metal en las condiciones en las que se encontraba no estaba preparada para abastecer el mercado. De esta forma, el grupo Indalo debía invertir para darle competitividad y esto implicaba indefectiblemente desprenderse de una porción importante de trabajadores. En este contexto; entendemos que el paro de mayo-junio de 2010 fue utilizado por la empresa para justificar la pérdida de su mayor comprador y de esta forma iniciar un proceso de “negociación” que culmino con 600 despidos; en este sentido es claro que esta medida de fuerza fue beneficiosa para la estrategia del grupo Indalo. Por lo tanto y como dejan en claro los trabajadores es que sostenemos que desde la empresa se presionó a los trabajadores, en el marco de negociaciones salariales, para que llevaran adelante un proceso de lucha que implicó un paro de actividades.

### *Conclusiones*

Expansión y crisis son dos fenómenos simultáneos que se desarrollan dentro del sistema capitalista y que intrínsecamente conviven en él, ambos se necesitan simultáneamente para sobrevivir y ambos engendran las contradicciones mismas del sistema.

La etapa Neoliberal es una fase más del sistema capitalista, la teoría nuevamente se choco con la realidad. Sus ideólogos no pudieron evitar que el sistema colapsara en una crisis a escala mundial que trastocó los procesos productivos sobre los que se cimentaba, lo que entró en crisis fue el modelo económico neoliberal, el cual, por razones históricas había alcanzado un agotamiento razonable. En Argentina el modelo colapsó en el 2001, la feroz desindustrialización, la inequidad y desigualdad llegó a límites insostenible.

El modelo económico fue nefasto para la industria nacional, contribuyo a erosionar el desarrollo productivo, en este caso en particular el del sector automotriz. Las políticas de Estado, totalmente alejadas del proteccionismo de otros tiempos, alentaron la desinversión en un mundo que avanzaba hacia el desarrollo tecnológico. La apertura de la economía contribuyó a que las autopartistas nacionales se encontraran en desventaja con las demandas que las Terminales transnacionales requieren, una mayor tecnificación en los procesos productivos.

La autopartista Paraná Metal es un estudio de caso de las transformaciones que el modelo económico Neoliberal genero en nuestro país, es un reflejo, la cara más cruel de la desinversión

y la desindustrialización. Los trabajadores fueron en esa instancia la variable de ajuste del proceso de “modernización”.

Los trabajadores resistieron hasta el final en una huelga que estaba perdida de ante mano y son varios los factores que incidieron para que ello suceda. La gerencia conformada por los “ex gerentes de Acindar”, como los denominan los trabajadores, llevo a cabo una gestión con una muy alta producción y ninguna intención de desarrollar el sector a partir de una mejora en los procesos productivos y comerciales de la misma. Provocando una sobreexplotación de la capacidad productiva de la fábrica y llevando adelante una política de contratación de personal que en el contexto de esta particular forma de vaciamiento no era sostenible en el tiempo. El resultante de esta gestión es fundamental para poder entender esto como un elemento que da cuenta, a escala local, de las causas que cimentaron la crisis posterior.

Los Empresarios pertenecientes al grupo Indalo claramente presionaron sobre los puestos de trabajo y el salario, el motivo es la reestructuración tecnológica. Para llevar a cabo este proceso de modernización necesariamente implicó realizar un intercambio desfavorable para los trabajadores, lo que estaba en juego eran los puestos de trabajo que claramente iban a ser intercambiados por bienes de capital.

El costo político y social de esta jugada va a recaer sobre los trabajadores que son acusados por la empresa de ser los responsables por la pérdida de su único comprador Ford de Brasil después del paro de mayo-junio de 2010 que los trabajadores llevan a cabo por 14 días y así justificar el despido masivo. A través de las entrevistas pudimos corroborar que los trabajadores fueron inducidos para llevar adelante esta medida de fuerza y permitir que los Empresarios pusieran condiciones y adoptaran una postura radical en cuanto a los despidos. Además de considerar que el cliente les había retirado la homologación para fabricar Block de motores, previo a dicho paro, por no contar con las normativas que impone el mercado.

En este punto es interesante analizar las características que asume la negociación por la posición de cada una de las partes, en este sentido, nos interesa resaltar algunas características del grupo Indalo. Este grupo inversor se hizo cargo de la fábrica “por pedido” del gobierno nacional. Estos empresarios asumen un rol de “salvadores”, trayendo consigo un proyecto de empresa en el cual no contemplaba perder dinero en el mediano o largo plazo, esta postura le permitió no aceptar condiciones. Tan así era la situación que en algún momento de la negociación los mismos empresarios frente a las exigencias de los trabajadores amenazaron con devolverle la fábrica.

Hasta que punto será la presión de los Empresarios, y por otra parte, la fragilidad de las posibilidades reales de los trabajadores, que finalizado el conflicto e iniciado el proceso de selección de los trabajadores que se quedarían en la fábrica, los empresarios decidieron descartar de esta lista a los Delegados gremiales, los cuales por ley no pueden ser despedidos, una vez confeccionada esa lista se despidieron a 32 de esos empleados justificándose en que los delegados gremiales debían conservar su puesto. Esta medida persecutoria tuvo como objetivo socavar la idea de la organización obrera como herramienta de lucha.

Por otro lado, sobre la base de que el elemento fundamental que tienen los trabajadores para presionar y desnivelar las fuerzas a su favor, es la producción, es claro que, la pérdida de Ford de Brasil significó que su poder de negociación se viera erosionado, debilitando las posibilidades de resolver el conflicto a favor de los intereses de los trabajadores.

Es nuestra intención dejar en claro que estas características que describimos en cada una de las partes de la negociación significaron el fortalecimiento de una de las partes y el debilitamiento de la otra.

## **Bibliografía**

- ABELES, Martín “El Impacto de la crisis internacional en la economía Argentina”; en **Revista de Trabajo**, año 5, número 7, julio/diciembre 2009. Cepal, Buenos Aires
- ÁGUILA, Gabriela y VIANO, Cristina; “Las voces del conflicto: en defensa de la Historia Oral”. En: GODOY, Cristina (ed.), **Historiografía y Memoria Colectiva. Tiempos y Territorios**, Buenos Aires, Miño y Dávila. 2002.
- BASUALDO, Eduardo y ARCEO, Nicolás “¿Cómo nos afecta la crisis internacional?”. Centro de Estudios de Formación Sindical. Marzo 2010.
- BELINI, Claudio y KOROL, Juan Carlos, **Historia económica de la Argentina en el siglo XX, Siglo XXI**, Buenos Aires, 2012.

## “Conflicto en la autopartista Paraná Metal (2008-2010)...”

CASTAÑO, Ángel **La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina**. Disponible en [http://www.vocesenelfenix.com/content/la-situaci%C3%B3n-de-la-industria-automotriz-y-de-autopartes-en-la-argentina]

Documentos de Pro Argentina. Series de estudios sectoriales, autopartistas, Secretaría de industria, Comercio y Pymes, 2005.

FILIPPA, Valeria “Neoliberalismo y flexibilización laboral. El conflicto del '91 en la planta de Acindar de Villa Constitución. Sus efectos en la subjetividad de los trabajadores de base”; en: **Historia Regional**, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXV, N° 30, 2012, pp. 217-236.

JABBAZ, Marcela **Modernización social o flexibilidad salarial. Impacto selectivo de un cambio organizacional en una empresa siderúrgica argentina**. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires. 1996.

JABBAZ, Marcela, DE MENDONCA, Angel, JAIME, Analía y GONZÁLEZ, Natalia; “Industria Automotriz: reconversión, crisis y cambios en la relación laboral”, Ponencia Quinto Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Agosto-2001.

MAJUD, Virginia y CODONI, Noelia; **Acerca de la autogestión de Paraná Metal**. Seminario de Historia Regional, Instituto Superior de Profesorado N° 3 “Eduardo Lefferriere”, Villa Constitución, 2010.

NIGRA, Fabio, “El neoabsolutismo: ¿etapa neoliberal (y superior) del imperialismo?” en: **Política y Cultura**, otoño 2005.

OSZLAK, Oscar, “El Estado Transversal: el caso Argentino”, en **Encrucijadas Revista de la Universidad de Buenos Aires**, Año uno, N° 6. 2001, Buenos Aires.

PERALTA RAMOS, Mónica, **La economía política argentina: poder y clases sociales (1930-2006)**, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2007.

PORTANTIERO, Juan Carlos; “Economía y política en la crisis argentina: 1958-1973”, en **Revista Mexicana de Sociología**, Universidad Nacional Autónoma de México, Vol. 39, N° 2, 1977, pp. 531-565.

ROXBOROUGH, Ian; “La clase trabajadora urbana y el movimiento obrero en América Latina desde 1930”. En BETHELL, L. **Historia de América Latina**. Critica, Barcelona, 1997.

SIMONASSI, Silvia “Perfil industrial y dinámica social en la Provincia de Santa Fe, 1943-1976”. En: AGUILA, Gabriela (comp.): **De los cordones industriales al eje de integración Mercosur (1940-2005)**, Tomo 11 de BARRIERA, Darío (Dir.) **Nueva Historia Santa Fe**, La Capital, Rosario, 2006.

VELÁZQUEZ, Sergio; **Impacto de las políticas neoliberales en la ciudad de Villa Constitución durante la década de 1990. La flexibilización laboral en el marco de la empresa Acindar. El papel del sindicato local durante el conflicto de 1991**. Seminario de Historia Regional, Instituto Superior de Profesorado N° 3 “Eduardo Lefferriere”, Villa Constitución, 2008.

### Fuentes hemerográficas

*Diario El Sur*, Villa Constitución, noviembre de 2008 a marzo de 2011.

### Fuentes orales

Entrevistas realizadas a trabajadores de Paraná Metal protagonistas del conflicto.

Recibido: 30/01/2017  
Aprobado: 11/03/2017  
Versión Final: 26/05/2017