

# Desarrollo Económico

## Revista de Ciencias Sociales

ISSN 0048-001X

### ARTICULOS

- 3 James P. Brennan  
El clasismo y los obreros. El contexto fabril del 'sindicalismo de liberación' en la industria automotriz cordobesa, 1970-75.
- 23 Osvaldo Guariglia  
El concepto normativo de 'persona' y los requisitos mínimos de justicia distributiva en una sociedad democrática.
- 35 Raúl García Heras  
Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: La Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda de Buenos Aires, Argentina, 1930-43.
- 57 Lilia Ana Bertoni  
La naturalización de los extranjeros, 1887-1893: ¿Derechos políticos o nacionalidad?

### COMUNICACIONES

- 79 Hernán Otero  
La inmigración francesa en Tandil. Un aporte metodológico para el estudio de las migraciones en demografía histórica.
- 107 Ernesto Aldo Isuani  
Política social y dinámica política en América Latina. ¿Nuevas respuestas para viejos problemas?

### DICTAMEN DEL JURADO

- 119 II Concurso Latinoamericano de Ensayos Críticos.

Facultad de Humanidades  
y Ciencias de la Educación

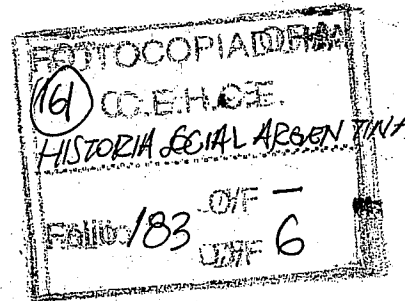
Centro de Investigaciones  
Socio - Históricas

La responsabilidad por las opiniones expuestas en las colaboraciones firmadas es exclusiva de los autores.

ABRIL - JUNIO DE 1992 Vol. 32

129

161183



## CRITICA DE LIBROS

- 121 Luciano de Privitellio  
Resistentes e integrados. La formación de una clase obrera en la Argentina, 1946-73. (Comentario a: *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, de James P. Brennan.)
- 129 Marcelo Sánchez y Pablo Sirlin  
Comercio internacional y ajuste externo: una perspectiva ecléctica. (Comentario a: *Comercio internacional y ajuste externo: una perspectiva latinoamericana*, de Benjamín Hoppenhayn y Pablo Rojo.)

## INFORMACION DE BIBLIOTECA

- 135 - Catálogo Permanente de Publicaciones de Centros de Investigación en Ciencias Sociales de la Argentina (Nº 5).
- Publicaciones Recibidas.
  - Reseñas Bibliográficas.
  - Convocatoria al III Concurso Anual Latinoamericano de Ensayos de Crítica Bibliográfica.

Esta edición de *Desarrollo Económico* —Revista de Ciencias Sociales— cuenta con el apoyo del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

## REALIZACION GRAFICA:

DEPARTAMENTO EDITORIAL DEL  
INSTITUTO DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL

Coordinador editorial: Getulio E. Steinbach.

Colaboradores técnicos: Héctor Carreira, Santos O. Jiménez y Angel Iribarne.

Colaboradores administrativos: Néilda E. Wechsler, Delfín Martínez Tica, Miguel Angel Ballarín, Irene Ororbía e Inés Cal de Galli.

## EL CLASISMO Y LOS OBREROS. EL CONTEXTO FABRIL DEL "SINDICALISMO DE LIBERACION" EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CORDOBESA, 1970-75

JAMES P. BRENNAN

### Los obreros mecánicos en América Latina

En los años '60 y '70, los sindicatos de la industria automotriz latinoamericana surgieron como líderes en los movimientos obreros de las tres economías más industrializadas de la región: Argentina, Brasil y México. De todos los sindicatos industriales de la posguerra los de los obreros mecánicos fueron tal vez los más activos y eficaces en proteger los intereses de sus afiliados en relación con los salarios, la estabilidad laboral y las condiciones de trabajo. Dada su importancia en las economías de esos tres países, la oposición sindical a las políticas laborales de sus gobiernos emprendida por ellos en esos años también implícitamente asumía un significado político. A través de esa oposición lideraron, en distintos grados, la democratización de sus movimientos sindicales, exigiendo la autonomía obrera y repudiando a las dirigencias ineficaces y poco representativas, atacando al "charrismo", "peleguismo" y "la burocracia sindical" de sus respectivos países. De esa manera, levantaron banderas reivindicativas que muchas veces sobrepasaban los intereses sectoriales, abarcando el reclamo del fin de los gobiernos no democráticos, se tratase de un partido único o un gobierno militar, y aún de reformas más profundas en la sociedad y el Estado. Efectivamente, si existía un sector de la clase obrera organizada que parecía representar las profundas aspiraciones de cambio en América Latina en esos años, éste era el de los obreros mecánicos<sup>1</sup>.

Las causas del protagonismo de los trabajadores mecánicos fueron múltiples y los estudiosos han elegido enfatizar las variables que mejor explicaban el caso particular analizado. Gran atención merecieron los factores institucionales y la estructura del movimiento sindical. Por ejemplo, un factor importante fue sin duda la naturaleza de los

<sup>1</sup> El mejor estudio general de la industria automotriz latinoamericana y sus trabajadores es el de Rich KRONISH y Kenneth MERRICLE (eds.): *The Political Economy of the Latin American Automobile Industry*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1984. El más importante estudio de Brasil sigue siendo el de John HUMPHREY: *Capitalist Control and Workers Struggle in the Brazilian Auto Industry*, Princeton, Princeton University Press, 1982. Para México, Ian ROXBOROUGH: *Unions and Politics in Mexico: The Case of the Automobile Industry*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1984, y Kevin J. MIDDLEBROOK: "The Political Economy of Mexican Organized Labor, 1940-1978" (tesis doctoral, Harvard University, 1982), son las principales referencias. Los obreros de la industria automotriz argentina han sido mucho menos estudiados que sus contrapartes brasileñas y mexicanas. El autor ha estudiado los obreros mecánicos cordobeses en "Peronismo, Clasismo and Labor Politics in Córdoba, 1965-76" (tesis doctoral, Harvard University, 1988). Todavía no hay un buen trabajo sobre los trabajadores mecánicos de Buenos Aires, aunque éstos representaban la mayoría de los obreros de esa industria al nivel nacional.

procedimientos de las negociaciones colectivas en esa industria. A diferencia de los casos de muchos sindicatos, no había convenios colectivos en la industria automotriz latinoamericana a nivel nacional. Más bien dichos convenios eran negociados generalmente en respuesta a la insistencia de las empresas automotrices mismas, empresa por empresa, en la Argentina y México, o regionalmente, en el Brasil. Tales políticas ponían a la dirigencia sindical y a sus bases en un contacto más estrecho, ayudando a prevenir la tendencia existente en los sindicatos industriales modernos de una burocracia alejada de sus bases, buscando arreglos más afines a sus propios intereses que a los de sus obreros. En la Argentina, las prácticas notoriamente antidemocráticas de la Unión Obrera Metalúrgica fueron indudablemente facilitadas por negociaciones colectivas sumamente centralizadas y prácticas secretas e inescrutables con mínima participación de las bases. Esto contrastaba con los procedimientos considerablemente más democráticos y participativos del SMATA cuyas negociaciones colectivas eran descentralizadas, siendo las seccionales, no la central, las responsables por las negociaciones y los arreglos finales.<sup>2</sup>

Otro factor al que se le ha dado mucha importancia en las investigaciones ha sido el carácter específico en las políticas laborales estatales y sus efectos en los sindicatos mecánicos. En Roxborough liga directamente las movilizaciones de los obreros mecánicos mexicanos de los '70 a la apertura democrática del presidente Echeverría y al apoyo dado por éste a las tendencias antiburocráticas en el movimiento obrero en ésta y otras industrias. John Humphrey, en cambio, ha argumentado que el tratamiento inflexiblemente autoritario hacia el movimiento obrero por los gobiernos militares de los '60 y '70 en Brasil y la combatividad de los obreros mecánicos en la zona industrial paulista, ABC, están estrechamente conectados. En la Argentina, está claro que similares políticas implantadas por gobiernos militares a fines de los '60 y comienzos de los '70 también tuvieron una influencia importante en las movilizaciones de los obreros automotrices cordobeses y en el surgimiento de los movimientos clasistas en esa ciudad.<sup>3</sup>

Una última línea argumental ha enfatizado la importancia de la naturaleza de la industria misma, la alta inestabilidad y los bruscos altibajos en el mercado, así como también lo que puede ser calificado como influencias del lugar de trabajo y sus efectos nocivos en los trabajadores del sector. Humphrey ha propuesto la alta inestabilidad en el trabajo y sus efectos negativos sobre los ingresos de los obreros como los factores aglutinantes para explicar las movilizaciones de los mecánicos brasileños a fines de los '70. Kevin Middlebrook ha argumentado que las fuertes presiones a las que son sometidos los obreros mecánicos mexicanos en una industria donde los costos laborales eran frecuentemente la variable de ajuste entre la rentabilidad o las grandes pérdidas en las empresas, agudizaron el activismo sindical.

Para México, el análisis que hace Middlebrook sobre las condiciones existentes en la industria y la mayor atención que pone en la relación entre el trabajo y el comportamiento de los sindicatos significan un avance sobre el enfoque estrictamente político e institucional que hace Roxborough. Middlebrook insiste en la relación entre las condi-

<sup>2</sup> Lo fundamental para esta línea argumental no son las características del sector sino la estructura del movimiento sindical. Por ejemplo, los obreros mecánicos en México, país cuya estructura sindical es mucho más diversificada que la de la Argentina, muestran mayores tendencias de combatividad y democracia según el nivel de independencia que posee la seccional. Ver Ian ROXBOROUGH y Ian BIZBERG: "Union Locals in Mexico: The 'New Unionism' in Steel and Automobiles", *Journal of Latin American Studies*, 15, N° 1 (mayo, 1983), p. 129.

<sup>3</sup> BRENNAN, op. cit., pp. 532-581.

ciones de trabajo y los movimientos de reforma. Asevera que los problemas generados en la fábrica motivaron a los trabajadores del sector a cuestionar las prácticas sindicales vigentes, específicamente el sistema del "delegado de planta", en el cual intermediarios profesionales asignados por la federación laboral, CTM, y no elegidos en elecciones democráticas funcionaban como el vínculo exclusivo con la patronal. El sistema de delegados, un estilo de representación altamente personalista y paternalista, no funcionaba, según el análisis de Middlebrook, en fábricas automotrices dado su mano de obra tan numerosa y con un sistema de relaciones laborales burocratizado e impersonal. Así, el trabajo agotador y tedioso en las plantas, sumado a la ansiedad causada por la inestabilidad laboral existente en ese sector, atizaban el descontento con una representación sindical rutinaria e ineficaz. El resultado fue un estallido de rebeliones de base y una serie de movimientos reformistas en la industria mexicana.<sup>4</sup>

Sin embargo, hubo grandes diferencias de empresa a empresa y hasta de planta a planta en México. Por ejemplo, las fábricas de Volkswagen en Puebla fueron centros de agitación y aún de militancia política, mientras las fábricas de la Ford en la ciudad de México lo fueron mucho menos y las plantas de General Motors en Toluca apenas fueron influidas por las corrientes reformistas. Es necesaria una explicación más allá de la que da Middlebrook sobre las falencias del sistema de delegados para mejorar las malas condiciones de trabajo en las plantas mexicanas. Un más profundo entendimiento del contexto fabril, de las específicas prácticas empresarias y de las relaciones concretas de trabajo en las distintas fábricas automotrices puede ofrecer algunas pistas para explicar esas diferencias. En efecto, en la industria automotriz argentina las influencias de trabajo y del régimen fabril en las plantas de IKA-Renault y Fiat fueron sumamente importantes para explicar las diferencias en la historia de las empresas cordobesas con respecto a las de Buenos Aires y ayudan a entender el surgimiento de los movimientos clasistas en Córdoba. Es decir, los conflictos entre la patronal y su fuerza laboral siempre latentes en esta industria han tenido, sobre todo en la América Latina de estos años, su propia dinámica, la que debe ser entendida si queremos dar cuenta de las variaciones producidas en esa industria.

¿Por qué las empresas cordobesas fueron centros de movilización y un semillero para el surgimiento de una "nueva" ideología obrera, el clasismo, mientras que las empresas bonaerenses —Chrysler, General Motors, Ford, Citroën y Peugeot— vieron la movilización de sus fuerzas laborales más tardíamente y con un carácter muy distinto? En gran medida, la explicación tiene que ver con las particulares características y la dinámica de la sociedad cordobesa de esa época y también con los cambios en la cultura política que tenían lugar a nivel nacional y que se manifestaron en Córdoba con mayor intensidad, específicamente la creciente fuerza de ideologías anticapitalistas en la sociedad y los intentos de la nueva izquierda para arrebatarle al peronismo su hegemonía sobre la clase trabajadora y para insertarse en los sindicatos más estratégicos. No obstante, el contexto fabril, los distintos mundos de trabajo existentes en las fábricas de IKA-Renault y Fiat, también tuvieron su influencia y constituyen el tema de este artículo.

<sup>4</sup> Los argumentos de Middlebrook son resumidos en su artículo "Union Democratization in the Mexican Automobile Industry. A Reappraisal", *Latin American Research Review*, 24, N° 2 (1989), pp. 69-94.

## La industria automotriz en la Argentina

Para entender cabalmente el significado que tenían para los trabajadores las diferencias existentes en las terminales en esta etapa de la fabricación automotor, es primero necesario comprender algunos elementos de la historia de esa industria en el país. La producción de automóviles llegó a la Argentina, como lo hizo en un puñado de otros países latinoamericanos, a comienzos del siglo. En 1917, Ford estableció su primera fábrica latinoamericana de montaje en Buenos Aires. Las fábricas de montaje no exigían enormes inversiones de capital como en el caso de las fábricas de producción integral y permitían que las empresas tomaran ventajas de las reducciones en los fletes para armar (CKD's, "knocked-down units") enviados por barco, dejando así que las empresas sirvieran al pujante mercado argentino a costos muy convenientes. Las operaciones argentinas de Ford brindaron ganancias que superaron los 6 millones de dólares durante 1925-26, convirtiéndola en la mayor sucursal de la empresa de todo Sudamérica<sup>5</sup>. Como resultado del éxito de Ford, General Motors instaló su propia fábrica de montaje en 1925, siguiéndola Chrysler algunos años más tarde. Para el fin de la década, las tres empresas norteamericanas monopolizaban casi totalmente las ventas de automóviles en el país.

En 1930, la Argentina poseía uno de los promedios más altos de propietarios de automóviles del mundo, existiendo un coche cada 27,6 habitantes, compitiendo favorablemente con las cifras europeas de esa época (27,1 en Francia y 29,5 en Gran Bretaña), un nivel de consumo que colocaba al país como el segundo mercado internacional, a continuación de Canadá, para la industria norteamericana<sup>6</sup>. La crisis que siguió a la caída de la bolsa de Nueva York, en 1929, contrajo la producción y las ventas de automóviles en la Argentina, aunque no de una forma violenta. La mayor resistencia de la perjudicada pero todavía poderosa economía agroexportadora argentina, sumada al programa de construcción de caminos llevado a cabo por el gobierno de Justo, mantenían el mercado para coches en una posición favorable comparada con los otros países latinoamericanos. La demanda y la producción de automóviles continuó creciendo hasta que la Segunda Guerra Mundial dificultó la importación de repuestos y de CKD's. Además, las políticas nacionalistas del primer gobierno de Perón introdujeron trabas para la importación de bienes industriales y prohibieron de una forma drástica las remesas de utilidades para las compañías extranjeras.

Las empresas automotrices extranjeras, esencialmente norteamericanas, fueron gravemente perjudicadas por dichas medidas y Ford cerró su planta de montaje en 1948. Como respuesta, y como una parte de su programa de independencia económica, Perón intentó satisfacer la demanda a través del desarrollo de una industria automotriz nacional. En 1949, estableció *Automotores Argentinos S.A.* en Buenos Aires e intentó más tarde reconvertir algunas de las fábricas del complejo industrial militar, IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado), en Córdoba, a la producción automotor<sup>7</sup>. Efectivamente, el primer coche de fabricación nacional, el Graciela (apodado "el Justicialista"), sería fabricado en esas fábricas militares, aunque en poca cantidad y con ventas insignificantes.

<sup>5</sup> María Beatriz NOFAL: *Absentee Entrepreneurship and the Dynamics of the Motor Vehicle Industry in Argentina*, New York, Praeger Publishers, 1989, p. 8.

<sup>6</sup> NOFAL, op. cit., p. 9.

<sup>7</sup> NOFAL, op. cit., pp. 15-16.

El bien conocido viraje de la política económica peronista y el intento de Perón de atraer inversiones extranjeras durante su segundo gobierno tuvo una consecuencia fundamental para la industria de autos. El aflojamiento de las restricciones que limitaban las remesas de utilidades junto a otras flexibilizaciones de su otrora programa nacionalista, ayudó a la venida de capitales extranjeros en la industria automotriz, preferentemente europeos, ya que los capitales norteamericanos todavía sospechaban de un gobierno cuyo discurso nacionalista fue dirigido en gran medida en contra de los Estados Unidos y de los intereses norteamericanos. Las compañías europeas habían sido menos molestadas, y en muchos sentidos menos afectadas en sus intereses, por el nacionalismo peronista y eso tuvo repercusión en la renuencia inicial de las empresas automotrices norteamericanas de reinvertir en la Argentina comparada la respuesta favorable de los europeos. Deimer Benz estableció una fábrica para tractores en 1952, Gilera y Siambretta otra para motocicletas en 1954 y, lo más importante, Fiat compró a IAME su fábrica de tractores en Córdoba ese mismo año. La inversión de Fiat fue el comienzo de lo que se convertiría en un importante complejo automotor en las afueras de la ciudad, en Ferreyra. Finalmente, un inversor norteamericano fue atraído, aunque no una de las "Big Three" empresas del sector (Ford, General Motors, Chrysler) todavía recelosas de Perón, sino Kaiser-Frazier Industries, la conflictiva rama automotor del imperio industrial Kaiser, que veía el traslado de todas sus operaciones a la Argentina como la única forma para continuar en la fabricación de autos<sup>8</sup>. Industrias Kaiser Argentina (IKA) se constituyó en enero de 1955 y la construcción de sus primeras plantas cordobesas estaba casi terminada para el fin de ese año<sup>9</sup>.

Afortunadamente para las compañías automotrices, su radicación en la Argentina coincidió con la caída del gobierno peronista y el levantamiento de las trabas a los negocios vigentes de ese momento. La fuerte represión que sufrió el movimiento obrero y casi eliminación del poder de los sindicatos en el lugar de trabajo, unido a una férrea disciplina y a un aumento en la productividad en la fábrica, constituyeron cambios imprescindibles para una industria cuya rentabilidad, más en la Argentina que en otros países, dependía en gran medida de sus costos laborales. Además, posteriores leyes que liberaron las remesas de utilidades bajo Aramburu y Frondizi y la prioridad estratégica dada a la industria automotor por éste como un elemento clave en el planeamiento industrial desarrollista, permitieron que este sector floreciera por un tiempo.

El resultado fue una explosión en la fabricación de autos, centrada en la IKA, entre 1956 y 1962. La IKA sola logró aumentar su producción anual de 7.522 en 1957 a 36.047 en 1961 y la elaboración de unidades a nivel nacional subió de casi nada en 1952 a 130.000 diez años después<sup>10</sup>. Con la demanda para coches sobrepasando ampliamente la oferta, y dados los incentivos impositivos, el envío más libre de utilidades y los créditos estatales que el gobierno de Frondizi otorgó, nuevas compañías invirtieron rápidamente. Respecto de las inversiones argentinas, gran parte de ellas estaban representadas por capitales de tipo golondrina que nunca produjeron muchas unidades. Hubo algunos emprendimientos nacionales transitoriamente exitosos. Siam Di Tella, Metalmecánica

<sup>8</sup> Norbert MACDONALD: "Henry J. Kaiser and the Establishment of an Automobile Industry in Argentina", *Business History*, vol. XXX, Nº 2 (julio, 1988), pp. 329-345.

<sup>9</sup> U.S. Dept. of State, U.S. Embassy in Buenos Aires: "Investigation of Industrias Kaiser Argentina, S.A. by the Provisional Government", 835.3331/12-1955, diciembre 19, 1955.

<sup>10</sup> Memoria y Balance, Industrias Kaiser Argentina, 1960-61.

y IASF, por ejemplo, produjeron un significativo número de coches y camiones bajo licencia extranjera por varios años. Sin embargo, la mayor parte de las inversiones procedían de las grandes empresas extranjeras. Ford, General Motors, Chrysler, Mercedes-Benz, Citroën y, un poco más tarde, Peugeot asentaron sus fábricas en el Gran Buenos Aires a principios de los '60, terminando de esa forma con el predominio en el mercado que poseían las empresas cordobesas Fiat y especialmente IKA-Renault.

Este alud de inversiones y producción saturó rápidamente la demanda y ya en 1962 había señales de un estancamiento en el mercado. En 1965 las compras de coches se recuperaron y, en ese año, la producción de automóviles en el país, por primera y última vez, excedió a la brasileña<sup>11</sup>. Pero sólo fue una recuperación momentánea y la disminución de las ventas, unida a la quiebra de casi todas las compañías argentinas, caracterizó los próximos años. La consiguiente reestructuración de la industria a mediados de los '60 significó no solamente una reducción en el número de empresas productoras de automóviles que bajaron de 21 al comienzo de la década a 11 en 1967, sino también un cambio cualitativo en la industria. En un mercado reducido y altamente competitivo, los productores adoptaron una política de diversificación de la gama de sus modelos, con cambios estilísticos, fabricando muchas y más ostentosas variedades, en lugar de mejorar la tecnología, para satisfacer los gustos sofisticados y veleidosos del privilegiado pool de compradores. De ahora en adelante el mercado se encontraba en las capas socioeconómicas de mayores ingresos, y los obreros que fabricaban los autos raramente podían acceder a los nuevos modelos. La alta inelasticidad de precios del sector es sólo una prueba de que ahora la industria destinaba su producción a una pequeña elite.

Como una estudiosa de la industria ha notado, estos cambios condujeron a ineficiencias de escala y elevaron los costos de producción, transformándola en una industria de "altos costos, altos precios y bajo volumen"<sup>12</sup>. No obstante, la demanda continuó inestable, altamente errática en efecto y vulnerable a los devenires de la voluble economía argentina. Aún los relativamente pudientes, sobre todo los compradores de la clase media, podían estar atemorizados en tiempos de torbellino social y político y postergar la compra de un automóvil, bien que históricamente ha sido sumamente susceptible a las fluctuaciones económicas hasta en los países más estables. Los fabricantes de automóviles en la Argentina hubieran preferido adaptarse a esta situación ajustando la producción y los costos laborales de acuerdo con las ventas, despidiendo a los obreros en tiempos de recesión y volviéndolos a contratar cuando la demanda se recuperara, como las compañías de todo el mundo en este sector lo han hecho históricamente. Sin embargo, las indemnizaciones por despido contenidas en las leyes argentinas, así como también el latente poder de los sindicatos en el país y especialmente en la Córdoba de esos años, hacían inviable las políticas de despidos cíclicos como se practicaban en sus similares en Brasil y México. Después que un intento en ese sentido en 1968 produjo fuertes protestas laborales y disturbios sociales en Córdoba, IKA, ya IKA-Renault, decidió que la reducción de sus costos laborales sería muy difícil y en lo sucesivo únicamente posible en términos muy graduales, mediante una lenta reducción de la fuerza laboral y una gradual reconversión industrial, y no a través de periódicos despidos en masa de acuerdo con los altibajos del mercado<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> NOFAL, op. cit., p. 38.

<sup>12</sup> NOFAL, op. cit., p. 42.

<sup>13</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction Financière, Finance Inter-

### Racionalización, productividad y la industria automotriz cordobesa

Para el golpe de 1966 y el establecimiento del régimen de Onganía era claro que la preeminencia de la industria automotriz cordobesa había sido seriamente dañada por la reciente aparición de las firmas en Buenos Aires. Particularmente en el caso de IKA, la competencia proveniente de las principales empresas norteamericanas, las mismas que habían forzado su traslado desde los Estados Unidos años atrás, reapareció en la Argentina en términos aún más amenazantes. Las ventas totales de IKA en 1965 todavía fueron las más altas en esa industria, pero su porción del mercado venía declinando desde la llegada de las otras firmas a comienzos de la década. En 1964, por primera vez, IKA no fue la industria líder en ganancias anuales, cediendo esa posición a Ford. En 1966, quedó rezagada ante Ford y General Motors, registrando sus primeras pérdidas en 1968<sup>14</sup>. Fiat tuvo algo más de suerte, pero sus tasas de crecimiento hasta 1969 estaban muy por debajo de las de Ford, una situación que ciertamente desalentaba a la firma italiana ya que sólo había tomado la decisión de reconvertir su fábrica de tractores, Concord, a la producción de automóviles cuando parecía que IKA y Fiat serían capaces de dividirse el mercado argentino<sup>15</sup>.

Para enfrentar la competencia creciente, IKA y Fiat emprendieron una serie de reformas administrativas y financieras, pero dependían en mayor medida de un aumento de la productividad y una baja en los costos laborales en lo que se había transformado en un mercado altamente competitivo. En las plantas de Fiat eso implicaba no tanto racionalizaciones en las fábricas como una profundización de las ya vigentes prácticas patronales y procesos laborales tendientes a maximizar la productividad de sus trabajadores. En las plantas de IKA fueron adoptadas, a su vez, reformas estructurales que incluían cambios en su tecnología y en la organización de la producción. La venta de IKA a Renault en 1967 significó el primer paso en un amplio proceso de racionalización en las plantas y otras reformas tendientes a incrementar la productividad. Como una empresa básicamente argentina, sin una casa matriz y totalmente dependiente de sus recursos locales, IKA carecía del apoyo financiero y de la capacidad tecnológica para modernizar sus plantas y superar las ventajas que las empresas localizadas en Buenos Aires disfrutaban en cuanto al acceso a capitales y proximidad al mercado. Informes de los equipos técnicos de Renault enviados a las fábricas de Kaiser durante los meses de negociaciones para comprar el complejo de IKA eran una mezcla de elogios para algunas secciones y plantas, especialmente la forja, y la decepción más marcada con la falta de maquinaria de trasbordo, la ausencia de disciplina laboral y métodos de producción y de montaje muy primitivos en la mayoría de las fábricas<sup>16</sup>.

national: "Grèves de IKA-Renault a Córdoba", 28 de agosto de 1968. Un estudio reciente sobre la historia de la Renault en América Latina afirma que su política de estabilidad laboral y su negativa de despidos cíclicos fueron consideradas necesarias si la empresa iba a mantener una política complementaria de debilitar el poder del SMATA en sus plantas y bajar los salarios. Ver Gilles GLEYZE: "La Regie Nationale des Usines Renault et l'Amérique Latine depuis 1945. Brésil, Argentine, Colombie", tesis de maestría, Université de Paris X-Nanterre, 1988, p. 181.

<sup>14</sup> Juan V. SOURROUILLE: *El complejo automotor en Argentina*, México, Nueva Imagen, 1980, pp. 60-61.

<sup>15</sup> U.S. Dept. of State, Papers Related to the Internal Affairs of Argentina: "Fiat Proposes to Manufacture Automobiles in Argentina", 835.3331/11-2458, noviembre 24, 1958.

<sup>16</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction Juridique, Situation IKA: "Visite à IKA, à Buenos Aires et à Córdoba les 5, 6, 7, 8, 9, Décembre, 1966".

Para apreciar la naturaleza y significación de los cambios en el trabajo y en el proceso de producción, primero es necesario entender la idiosincrasia de la producción automotriz en la Argentina y específicamente de la IKA antes del fin de la década del '60. En esta etapa de la producción de automóviles en América Latina en general y en la Argentina en particular, los fabricantes estaban produciendo unidades completas destinadas al mercado local y todavía no eran proveedores internacionales de partes y de componentes para una casa matriz. O sea, la estandarización e integración internacional en la fabricación y el intercambio de partes y componentes no llegarían a la industria argentina hasta fines de los '70. Aunque Renault tenía una estrategia industrial a largo plazo de convertir el complejo IKA-Renault en el eje productivo para sus plantas de componentes en Chile, Colombia y otros países latinoamericanos, esperando de esa forma ganar acceso a los grandes bloques comerciales que la compañía equivocadamente suponía se estaban formando en el continente a través de la formación de la ALALC-ALADI y el Pacto Andino, sus plantas seguían fabricando esencialmente para el mercado argentino. Las prácticas productivas y por lo tanto las relaciones laborales en IKA-Renault y para toda la industria diferían notablemente de compañía a compañía.

Desde el comienzo, las fábricas de IKA tenían ciertas características que las diferenciaban de las otras empresas automotrices. Una era la baja incidencia de las clásicas prácticas de producción fordista y un estilo de trabajo más informal. El volumen de producción de las plantas de IKA estaba muy por debajo de lo que se podían encontrar en plantas similares en los Estados Unidos y Europa. La modificación y adaptación de los modelos de Kaiser y de los fabricados bajo licencia eran comportamientos permanentes en el proceso productivo, llevados a cabo para adaptar los coches a las necesidades específicas del mercado argentino. Tales cambios eran generalmente cosméticos, pero algunas veces también modificaciones necesarias para las exigencias del mercado local. Por ejemplo, debido a la mala calidad de los caminos argentinos, las suspensiones y las resistencias metálicas del modelo Renault Dzyphine construido por IKA bajo licencia tuvieron que ser fortalecidos. Sin embargo, adaptaciones de esta clase eran frecuentemente un motivo de fricción entre IKA y los que otorgaban las licencias. Estos últimos estaban convencidos de que tales modificaciones eran muchas veces innecesarias, debido a su status de empresa de segunda línea y la baja calidad de control en sus fábricas. Por ejemplo, las modificaciones de IKA en el diseño del motor de ciertos modelos de Renault, y en consecuencia de todos los componentes que lo integraban, preocupaban mucho a la empresa francesa. Fue un factor más que convenció a ésta de que si sus coches iban a ser fabricados en Córdoba era necesaria una estandarización y racionalización a través de procesos productivos más cercanos a los que se utilizaban al nivel internacional, o sea más estrictamente fordistas<sup>17</sup>.

Bajo la gerencia de IKA, no obstante, los procesos productivos exigían una flexibilidad que significaba una menor incidencia del fordismo, de trabajo subdividido, integrado y rigurosamente controlado en el tiempo. En lugar de eso, una gran cantidad de trabajo era llevado a cabo siguiendo los ritmos de los obreros y desarrollado en tandas ("batchwork"), más que de acuerdo a los principios de flujos continuos. Para la fuerza laboral, especialmente para los obreros de producción en contraste con los obreros de

<sup>17</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction Juridique, Argentine, M. Maison. Carta de M. Maison al presidente de Industrias Kaiser Argentina, James McCloud, 16 de diciembre de 1965.

montaje, esto significaba que los operadores tenían que ser más flexibles si no más calificados que en la mayoría de las fábricas de automóviles. Por ejemplo, en una típica línea de producción había amoladoras, taladros, rectificadores, reguladores de presión y calibradores, todos en una sola línea pero combinados en una máquina-herramienta para usos generales ("all-purpose machine tools"). En las plantas norteamericanas y europeas, tales trabajos habrían significado muchas diferentes categorías y subcategorías laborales, esto es, cada operador llevando a cabo una tarea individual con una herramienta especializada en la línea de producción. En las fábricas de IKA, los maquinistas frecuentemente desarrollaban múltiples tareas en distintas secciones y luego trasladaban manualmente el material a la próxima. La flexibilidad en las categorías en un proceso productivo que estaba algo más cercano a las primeras etapas de la producción automotor que al fordismo se transformó así en el principio rector en todas las negociaciones de convenio con el sindicato<sup>18</sup>.

Para fines de los '60, las prácticas productivas de IKA fueron consideradas un anacronismo por Renault, cuyos modelos en 1966 ya constituían más de la mitad de las ventas de IKA<sup>19</sup>. En 1968, Renault comenzó su ambicioso programa de modernización que duraría casi cinco años y significaría un desembolso adicional de 100 millones de dólares, una cifra muy significativa tomando en cuenta que la inversión original de Kaiser había sido sólo de 10 millones de dólares. Tal programa de modernización era inusual en la industria automotriz argentina ya que las sucursales de las multinacionales de automotores eran por lo general no consideradas lo suficientemente rentables por las casas matrices para justificar costosas reformas. Las filiales argentinas de la Ford, General Motors, Citroën y otras compañías usualmente tenían que arreglarse con los recursos con que llegaron y hubo una mínima transferencia de tecnología e inversión en esa industria a partir de mediados de los '60. La inversión de Renault, sin embargo, se encontraba en la tradición de esa empresa pública de incrementar la competitividad mejorando la producción y reduciendo los costos laborales en lugar de desarrollar creativas estrategias de comercialización o invertir fuertemente en la publicidad<sup>20</sup>. Para IKA-Renault, existía el incentivo adicional de socavar una creciente movilización de su fuerza laboral con reformas que en última instancia impondrían una disciplina fabril más estricta.

La racionalización de Renault fue compleja y afectó casi todas las seccionales en cada fábrica del complejo IKA-Renault. Un objetivo fue simplemente racionalizar la producción de acuerdo con líneas fordistas, reducir la cantidad de "tiempos muertos" ("down-time") en el proceso productivo y hacer las tareas más pautadas en el tiempo y acordes al ritmo de las maquinarias. Renault no quería cambiar completamente el

<sup>18</sup> Carta de James McCloud, antiguo presidente de Industrias Kaiser Argentina al autor, 4 de setiembre de 1989. Todos los convenios de IKA entre 1956 y 1967 dan fe a las afirmaciones de McCloud de que la gerencia se mantuvo firme en el tema de la flexibilidad laboral y que la dirigencia peronista del SMATA renunció al tema de las categorías por los de beneficios salariales y la estabilidad laboral. La relativa debilidad de los delegados en las fábricas de IKA durante la gestión pre-Renault, comparada con el poder que detentarían después de la adquisición del complejo por la empresa francesa tenía mucho que ver con la falta de estrictas categorías laborales. Después de 1969, y especialmente durante los años del liderazgo clasista del sindicato, los delegados, quienes a diferencia de sus contrapartes mexicanos eran elegidos y representaban el vínculo más auténtico entre las bases y el sindicato, tuvieron un nuevo e importante papel en vigilar el cumplimiento de las categorías por la gerencia.

<sup>19</sup> GLEYZE, op. cit., pp. 95-96.

<sup>20</sup> Patrick FRIDENSON: *Histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise, 1898-1939*, Paris, Ed. du Seuil, 1972, pp. 167-175.

proceso productivo. Alguna flexibilidad laboral era esencial en una industria que abastecía únicamente al mercado local, que dependía fuertemente de los suministradores locales de partes y componentes, y donde frecuentes cambios debían llevarse a cabo en el diseño del producto y por eso en los procesos laborales. Además, en una industria caracterizada por un bajo volumen y una alta protección, las competitivas economías de escala no eran tan importantes como lo era mantener los costos laborales lo más bajos posibles. Por lo tanto, aunque la empresa francesa empezó a reemplazar la maquinaria no especializada por otras especializadas en 1968, continuó adquiriendo máquinas-herramientas "all-purpose" que los obreros de IKA venían usando desde los '50<sup>21</sup>.

No obstante, entre 1968 y 1970, Renault actualizó las plantas IKA significativamente, introduciendo maquinaria de trasbordo en la planta de matrices; instalando nuevas y racionalizadas líneas de montaje final, transformando completamente las secciones de pintura y control de calidad, agregando una variedad de maquinarias estampadoras en las líneas de producción e introduciendo herramientas automáticas y nuevos procesos laborales en la forja<sup>22</sup>. El programa de modernización se extendería hasta 1973 y significaría no solamente cambios fundamentales en la organización y la tecnología de las plantas, sino también en la naturaleza del trabajo y específicamente incrementos en los ritmos de producción. Al comienzo de su programa de modernización, Renault propuso una meta productiva de 20 coches por hora, plenamente consciente de que tal objetivo significaba un proceso productivo altamente integrado y fordista y por eso un corte con el pasado en las prácticas laborales de la IKA<sup>23</sup>.

A medida que las condiciones de trabajo en las plantas se tornaban más regimentadas, los asuntos relacionados con estas condiciones se volverían más insistentes entre los trabajadores, quienes ejercieron nuevas presiones sobre la dirigencia sindical. La empresa estaba completamente consciente de la relación entre la racionalización y la militancia laboral en sus plantas argentinas en esa época. Por ejemplo, en un largo informe sobre la reconversión de su planta de Perdriel —en cierta época fabricante de matrices con una mano de obra altamente calificada y transformada en una unidad de producción en línea ("unité de production de pièces en série")— Renault atribuyó directamente el descontento de los trabajadores y el creciente apoyo a la dirigencia clasista en la fábrica a la descalificación del trabajo y a la reclasificación de las categorías<sup>24</sup>. De forma similar, las reconversiones y reclasificaciones en muchas otras plantas y secciones (carrocerías en blanco, mecanizado, suministros, inspección y producción) desató la resistencia obrera y fue el detonante de paros durante el comienzo de los '70<sup>25</sup>.

Fiat también implementó programas de modernización y racionalización en esos años. Como en la Renault, la compañía italiana reformó completamente sus seccionales

<sup>21</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction Financière, Finance International: "Commandes de Machines", 15 de mayo de 1968. En el primer pedido que Renault realizó para reemplazar la vieja maquinaria en las plantas de IKA, solicitó 25 máquinas especializadas pero 19 máquinas de usos generales.

<sup>22</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction Juridique, IKA: "Augmentation du capital d'IKA-Renault", 6 de noviembre de 1970.

<sup>23</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction des Affaires Internationales, Constructions-Installation-Equipements-Lay Out et Capacité de Production, 1963-1970: "Etude IKA-Argentine", 22 de febrero de 1968.

<sup>24</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt, Direction des Affaires Internationales, A. Lucas, Argentine, 1973: "Perdriel S.A. Situation au 1er Mars 1973".

<sup>25</sup> IKA-Renault, Informe Mensual, julio de 1973, pp. 29-30.

de pintura. Fiat también introdujo herramientas especializadas de alta precisión para sus seccionales de producción, transformó los ritmos de producción y generalmente especializó su proceso productivo, trasladando el montaje final en 1965 a su nueva planta en El Palomar (provincia de Buenos Aires) y estableciendo otra para el montaje de camiones y tractores en Sauce Viejo (provincia de Santa Fe) en 1973. Eso dejó a la planta de Fiat Concord destinada estrictamente a la fabricación de motores y componentes para coches<sup>26</sup>. Sin embargo, en el caso de Fiat, más importante que las racionalizaciones de la planta, de ninguna forma tan extensas como en el caso de Renault, fue la profundización de las ya establecidas políticas de la empresa tendientes a maximizar la productividad laboral y reducir los costos de producción. Las políticas laborales de Fiat fueron excepcionales en la industria automotriz argentina. Una diferencia fundamental fue su incesante oposición a una auténtica representación sindical de sus obreros. Los trabajadores de Fiat fueron los únicos en toda la industria automotriz que no estuvieron afiliados al SMATA. En lugar de ello, Fiat presionó a los gobiernos de Frondizi e Illia para obtener sindicatos de planta (SITRAC-SITRAM), ignorando de esa forma las prácticas vigentes en el país de sindicatos por rama y asegurándose un interlocutor sindical meramente formal que sirviera para disciplinar y controlar a la fuerza laboral.

Una representación sindical débil permitió que Fiat implementara y sostuviera una serie de prácticas salariales y laborales que hubiesen sido impensables en cualquier otra empresa automotriz del país. Una de tales políticas fue la forma de remuneración denominada "premio a la producción", que ligaba los ingresos a la productividad del trabajador, práctica para ese entonces bastante común en otros sectores pero una anomalía en una industria en la cual los salarios por hora y mensuales, dependientes de la categoría, fueron la modalidad estándar de pago. El premio a la producción estableció ritmos de producción, revisados mensualmente y aún semanalmente, que la compañía calculaba como "130 %". El salario de bolsillo del obrero de Fiat dependió de alcanzar esos objetivos de producción. El salario base de categoría se consideraba por el rendimiento del 100 %, con un adicional calculado hasta una productividad 30 % mayor. La empresa otorgaba el plus de una forma errática e impredecible y los obreros lo consideraban un sistema inescrutable; efectivamente, el premio a la producción nunca fue explicado en los convenios colectivos de trabajo. Por buenas razones, este premio aparecía como arbitrario a los obreros de Fiat, sujeto al éxito o al fracaso en superar el ritmo del 100 % que aparentemente dependía de los caprichos de los capataces y la gerencia. Los beneficios para la empresa, en cambio, eran obvios. Tal sistema permitió a la Fiat ajustar la producción y los costos laborales de acuerdo con las condiciones del mercado, evitando por lo tanto las rígidas escalas salariales que incrementaban los costos laborales para las otras empresas automotrices radicadas en la Argentina<sup>27</sup>.

Las prácticas productivas de Fiat también fueron excepcionales. Una de ellas, cono-

<sup>26</sup> "Memoria y Balance", Fiat Concord, 1973.

<sup>27</sup> El premio a la producción también sirvió para desplazar la hostilidad de los obreros hacia ellos mismos en lugar de la empresa. Frecuentemente, una línea estaría rañada con otra por fracasar en mantener el ritmo necesario para ganar el adicional y aún dentro de la misma línea las animosidades crecían entre los trabajadores más rápidos capaces de mantener los ritmos de producción y los más lentos que no los alcanzaban. La eliminación del sistema del premio fue una de las principales demandas presentada en el anteproyecto de convenio colectivo propuesto por los sindicatos clasistas. Dicho anteproyecto, nunca aceptado por Fiat, intentó acercar a la empresa a las pautas y prácticas existentes en las otras terminales. Archivo de SITRAC, SITRAC: "Convenio colectivo de trabajo para el personal de la empresa Fiat Concord S.A.I.C.", Córdoba, mayo de 1972.

4

161183

cida en la planta de Fiat Concord como el "acople de máquina", intentaba asegurar la máxima productividad del trabajador no obstante las presiones físicas y mentales que imponía en la fuerza laboral. Esta particular modalidad se aplicó a los maquinistas y consistió esencialmente en extender sus responsabilidades en la línea de producción. Una máquina, por ejemplo una prensa para producir tornillos, sería la principal responsabilidad del operario. Estudios de tiempos y movimientos, sin embargo, frecuentemente calculaban el "down-time" para tales obreros, cortes en el proceso laboral que los ingenieros industriales juzgaban suficientemente prolongados para permitir agregar nuevas tareas. Por lo tanto, el trabajador operando la prensa antedicha podía ser asignado a otra máquina, quizás un amolador, y algunas veces a una tercera, con otra función distinta. Cada máquina requería su propia vigilancia y el stress y el esfuerzo físico que soportaba el operador eran enormes. A comienzos de los '70, los trabajadores de Fiat comenzaron a exigir que la empresa desacoplara la maquinaria debido a que el agotamiento físico y mental de los trabajadores estaba muy extendido en la planta Concord<sup>28</sup>.

Como en el caso de IKA-Renault, las políticas laborales de la Fiat estaban bastante influidas por las tradiciones y las prácticas establecidas en sus plantas europeas. En Italia, Fiat tenía una larga historia de hostilidad hacia los sindicatos y ponía reparos a la más mínima interferencia sindical que implicara una reducción en su absoluto control sobre la producción. De todas las compañías europeas automotrices, fue la empresa que más constantemente pregonó y practicó una política paternalista como una forma de lograr la armonía en el trabajo, previendo incentivos a través de prácticas como el premio contra la huelga ("il antisciopero") mientras empecinadamente resistía los avances sindicales sobre las prerrogativas gerenciales en la fábrica<sup>29</sup>.

En forma similar, Fiat tenía una larga práctica para comprimir sus costos laborales en tiempos de reducción de ventas y en bajas en el ciclo comercial más que en invertir directamente para mejorar su competencia productiva. Durante los '30, Fiat no adoptó la estrategia que habían desarrollado muchas firmas automotrices europeas, de enfrentar la competencia norteamericana reestructurando radicalmente sus plantas a través de reformas tecnológicas y organizacionales. En su lugar, en 1929 introdujo el sistema "Bedaux" que se concentró en aumentar las tareas, la flexibilidad laboral y la nivelación de los salarios para reducir los costos laborales<sup>30</sup>. Ciertos rasgos de sus políticas laborales, remuneraciones basadas en la producción de los obreros ("il cottimo"), por ejemplo, reaparecieron en una forma u otra en sus plantas de Córdoba. Ambas, IKA-Renault y Fiat, sin embargo, dependieron a su modo fuertemente de la reducción de sus costos laborales para sobrevivir a la reformulación de la industria automotriz argentina a mediados de los '60, permaneciendo competitivas con las terminales de Buenos Aires. Entre 1966 y 1973 —el primero, año de disminución en las ventas y después de un crecimiento mediocre—, las ganancias de ambas empresas dependieron principalmente de las racionalizaciones de planta, aumentos en la productividad y disminución de los costos laborales, lo cual les permitió seguir siendo competitivas con las otras empresas automotrices.

<sup>28</sup> SITRAC: *Boletín del Sindicato Trabajadores Concord*, año 1, Nº 1 (enero de 1971), p. 2; trata sobre los problemas y las condiciones laborales en la planta y también sobre las demandas sindicales para resolverlos.

<sup>29</sup> Gianfranco GUIDI, Alberto BRONZINO y Luigi GERMANETTO: *Fiat. Struttura aziendale e organizzazione dello sfruttamento*, Milano, Gabriele Mazzotta Editore, 1974, pp. 165-166.

<sup>30</sup> Duccio BIGAZZI: "Management and Labor in Italy, 1908-1945", *The Automobile Industry and its Workers*, Steven Tolliday y Jonathan Zeitlin (eds.), Cambridge, Polity Press, 1986, p. 86.

## El clasismo y el conflicto por el control del lugar de trabajo

Como es bien sabido por el lector argentino, la identidad peronista de la clase obrera sobresale como uno de los pocos elementos consistentes en la turbulenta política argentina contemporánea. Sólo una vez en casi medio siglo esta identidad fue cuestionada y sus postulados ideológicos fueron seriamente desafiados por los obreros argentinos. Los movimientos clasistas en Córdoba al comienzo de los '70 surgen como un enigma en la historia reciente del movimiento obrero argentino, una aparente aberración en lo que es, sin lugar a dudas, la relación históricamente más significativa en aquellos años, la existente entre el peronismo y la clase trabajadora. El clasismo tiene la apariencia de nada más que un capítulo interesante pero excepcional y, ciertamente, en alguna forma no es más que eso. En efecto, como un movimiento político, el clasismo falló en crear una alternativa al peronismo y no tiene ninguna resonancia en el sindicalismo actual. Sin embargo, como una forma de dilucidar las influencias en la política de la clase trabajadora en términos generales y, especialmente, para mejor comprender la realidad cotidiana del movimiento obrero y las influencias de las ideologías en la clase obrera en aquella época, su vigencia es considerable.

El clasismo, o el sindicalismo de liberación como indistintamente se llama, definido estrictamente fue un movimiento limitado a aquellos sectores de la clase trabajadora que a comienzos de los '70 adoptaron una ideología marxista de lucha de clases y se identificaron con un programa revolucionario que demandaba la abolición del capitalismo y el establecimiento del socialismo en la Argentina. El rol de liderazgo que el clasismo asignaba a los trabajadores en la lucha revolucionaria obviamente sugiere influencias marxistas-leninistas, pero la heterogeneidad de las tendencias políticas de los activistas clasistas hace imposible asignarle una única predisposición política e ideológica. Nunca existió un consenso, por ejemplo, acerca de la necesidad de formar un partido revolucionario e influencias maoístas, guevaristas y trotskistas existieron en sus filas. Generalmente, el lema de los sindicatos clasistas de Fiat —¡Ni golpe, ni elección, revolución!— ha legado al clasismo una imagen de un movimiento ultraizquierdista y algo utópico, un hecho que hizo que algunos lo interpretasen no como un producto del movimiento obrero en absoluto sino de ideólogos de izquierda o aún infiltrados de algunas de las múltiples organizaciones revolucionarias existentes a comienzos de los '70, mientras que hasta simpatizantes críticos han lamentado su reputada intransigencia ideológica y política<sup>31</sup>.

En realidad, los movimientos clasistas estuvieron fuertemente enraizados en los conflictos en el lugar de trabajo y en la cultura política local. La historia del clasismo es indudablemente inseparable de la historia de Córdoba en esos años. El movimiento obrero local tenía ciertas características que lo hacían único en la Argentina y que permitió la emergencia de un movimiento sindical disidente en la ciudad. Una de ellas fue su industrialización tardía y la creación de una nueva clase trabajadora concentrada en tres sectores —automotor, metalúrgico y de energía eléctrica—, cuya dirigencia estaba más interesada en fortalecer sus jóvenes estructuras sindicales que en seguir las directivas provenientes de Buenos Aires. Es un punto de debate si en los hechos la dirigencia pero-

<sup>31</sup> Roberto REYNA: "La izquierda cordobesa", *Crisis*, Nº 64 (1988), pp. 44-45. Ver las respuestas a las críticas de Reyna por el antiguo secretario general de SITRAC, Carlos MASERA: "SITRAC y SITRAM: la autonomía obrera", *Crisis*, Nº 67 (1989), pp. 78-79.

nista de un sindicato como el SMATA-Córdoba fue tan distinta en sus comportamientos y prácticas internas con respecto a sus contrapartes porteñas; el SMATA fue un sindicato con rasgos muy particulares no sólo en Córdoba sino también en Buenos Aires. Lo que sí queda claro es que el vandomismo fracasó rotundamente en su intento de incorporar a Córdoba en su estructura verticalista en los '60. Si al recelo se agrega la apenas disimulada hostilidad de los sindicatos locales por las intromisiones porteñas a la autonomía cordobesa, factores diversos como la independencia en las negociaciones colectivas del SMATA-Córdoba o el carácter verdaderamente democrático y comprometido de un sindicato estratégico como el de los electricistas (Luz y Fuerza de Córdoba), es posible entender cómo una tradición sindical disidente logró fortalecerse en la ciudad.<sup>32</sup>

Otro factor de suma importancia para el surgimiento posterior del clasismo cordobés fue la presencia mantenida por la izquierda marxista en el movimiento obrero local. La dirigencia peronista del SMATA toleraba la presencia de ésta por muchos años ya que las pequeñas agrupaciones marxistas en las plantas no amenazaban seriamente su control del sindicato. Además, los activistas marxistas, mayoritariamente en los años '60 militantes del Partido Comunista y de diversos grupos trotskistas, a veces fueron aliados muy útiles en resistir la interferencia del SMATA central en asuntos sindicales locales. El resultado fue la sobrevivencia de un núcleo de militantes marxistas altamente disciplinados y comprometidos en las plantas afiliadas al SMATA que le dieron al sindicato de los mecánicos cordobeses un carácter pluralista notable. A esto hay que agregar el papel importante desempeñado por Luz y Fuerza, donde una dirigencia de izquierda, a través de la figura de Agustín Tosco, controló el sindicato desde mediados de los '50 hasta la muerte de éste en 1975, manteniendo viva una tradición sindical alternativa, no sólo en su sindicato sino en toda la ciudad, casi inexistente en otras partes del país para ese entonces.

La fuerza de la izquierda en la ciudad, proscripta pero activa desde 1966, fue un factor primordial del surgimiento del clasismo. Su habilidad para apropiarse y reivindicar el Cordobazo de mayo de 1969, una compleja sublevación popular —en la cual, con respecto a la identidad política de la clase trabajadora local, se debería decir que hubo una mucha mayor participación peronista que marxista—, y su éxito en transformar la protesta en un acontecimiento mítico y legitimante —tan poderoso para los clasistas como la marcha obrera del 17 de octubre de 1945 en Buenos Aires fue para los peronistas—, atestiguan la poderosa presencia que la izquierda gozaba en Córdoba en esos años.

Las particularidades de Córdoba, sin embargo, probablemente no hubieran provocado movimientos clasistas de tanta envergadura si determinadas influencias en el lugar de trabajo en la industria automotriz local no hubiesen surgido para constituir un reto a la vieja dirigencia peronista más allá de lo político y lo ideológico. Efectivamente, los clasistas nunca lograron apartar a la mayoría de los obreros de su identidad peronista y los mismos obreros que votaron a los clasistas retuvieron sus lealtades al peronismo.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Los factores locales que se combinaron para crear un movimiento obrero con rasgos particulares en Córdoba con anterioridad a los movimientos clasistas son presentados en Mónica B. GORDILLO: "Los prolegómenos del Cordobazo: los sindicatos líderes de Córdoba dentro de la estructura de poder sindical", *Desarrollo Económico*, vol. 31, Nº 122 (julio-setiembre 1991), pp. 164-187.

<sup>33</sup> No obstante, dados los cambios que tuvieron lugar en el peronismo en aquellos años y especialmente después del Cordobazo, la distinción político-ideológica no es tan grande como se podría suponer. Los sentimientos antimprialistas mezclados con una profunda identificación con la lucha

Además, los anteriores errores y hasta desprolijidades del sindicalismo peronista no condujeron ineludiblemente al repudio de la vieja dirigencia por las bases. Las políticas antiobreras de la dictadura de Onganía, la pérdida del derecho a realizar convenios colectivos de trabajo y el deterioro general en los salarios, condiciones de trabajo y hasta en la estabilidad laboral que tuvieron lugar durante el régimen, crearon condiciones de malestar en las filas de la clase obrera cordobesa, como sucedió en el resto del país. El liderazgo peronista del SMATA-Córdoba, ciertamente bajo considerable presión proveniente de las bases, resistió fuertemente estas políticas y varias de las numerosas huelgas convocadas en esos años alcanzaron niveles de violencia no vistos en Córdoba desde la resistencia peronista de los '50.<sup>34</sup>

Entre 1966 y 1969, la dirigencia peronista del SMATA-Córdoba guió y protegió vigorosamente los intereses de los trabajadores siempre y cuando los problemas a resolver se mantuvieran dentro de los límites que ellos solían manejar. Pero una vez que los problemas en la fábrica superaban las disputas salariales y se vinculaban centralmente con la relación entre la patronal y los obreros en la planta, las debilidades de su ideología y la del peronismo, no definido como una cultura obrera o un movimiento político sino como un estilo sindical y una forma práctica de manejar asuntos gremiales, se hicieron evidentes. Con respecto a los programas de racionalización e intensificación de trabajo de Renault, el sindicato se mostró vacilante e ineficaz. El liderazgo peronista del SMATA no desafió nunca más allá del discurso el derecho absoluto de la empresa a controlar la fábrica o en cuestiones relacionadas con la producción. Ciertamente, aunque los delegados durante los gobiernos peronistas de los '40 y los '50 habían ganado una considerable fuerza y alcanzado una influencia no despreciable en la determinación de las tareas y ritmos de producción, para principios de los '60 el sindicalismo peronista había abandonado cualquier pretensión de autoridad en la planta.<sup>35</sup> Para los obreros de Fiat, sólo representados formalmente por sus comisiones de planta y aislados de la protección que la afiliación a un poderoso sindicato industrial como el SMATA podría ofrecerles, las posibilidades de influir en cuestiones de producción eran aún más remotas.

Los activistas clasistas tomaron ventaja del silencio de los sindicatos de planta de Fiat y de la dirigencia peronista del SMATA-Córdoba y construyeron sus programas basados en los problemas que los trabajadores estaban experimentando en la fábrica. Efectivamente, en el caso del movimiento clasista en Fiat, los obreros que lideraron las rebeliones de 1970 y que expulsaron a la desprestigiada dirigencia de SITRAC-SITRAM no tenían un programa político explícito; las posiciones clasistas fueron adoptadas más tarde y como resultado de la propia búsqueda de los trabajadores en dar alguna expli-

socialista, por ejemplo, se podría encontrar tanto dentro la izquierda marxista como dentro de un poderoso sector del peronismo para ese entonces. La clase obrera cordobesa aceptaba como parte de su identidad peronista muchas de las cosas que los clasistas pregonaban.

<sup>34</sup> GORDILLO, op. cit., p. 180.

<sup>35</sup> Daniel JAMES: *Resistance and Integration. Peronism and the Argentine Working Class, 1946-1976*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 135-143. En el SMATA-Córdoba, como en casi todos los sindicatos peronistas, había una constante demanda por la "cogestión", con el sindicato y la empresa compartiendo las responsabilidades gerenciales en la fábrica y en el planeamiento. Sin embargo, las invocaciones para la cogestión eran estrictamente retóricas y nunca presentadas seriamente a la empresa como una demanda sindical en las negociaciones colectivas de trabajo. Aún más importante, el tema de la cogestión tuvo una baja incidencia en el manejo cotidiano del sindicato, como lo demuestra el mínimo porcentaje de paros en reclamo de condiciones de trabajo (ritmos de producción, tareas insalubres, etcétera) antes de 1970. En efecto, en los acuerdos que había concretado con IKA, la dirigencia peronista había cedido todo derecho a tal papel.

167183

5

cación política e ideológica a los conflictos que estaban viviendo con la empresa, una explicación que la izquierda en Córdoba estaba dispuesta y preparada para brindar<sup>36</sup>.

En el caso de los clasistas en el SMATA, un grupo más organizado, disciplinado y con vínculos partidarios mucho más fuertes que sus contrapartes en Fiat, los problemas de trabajo (control obrero sobre los ritmos de producción, condiciones insalubres en la forja, representación sindical democrática y honesta) y no los políticos o ideológicos conformaron la plataforma de la opositora lista marrón, permitiendo que esta lista multipartidaria encabezada por René Salamanca triunfara sobre los peronistas en las elecciones sindicales de 1972<sup>37</sup>. Igualmente, su éxito en resolver muchos de esos problemas y el prestigio de que gozaban entre las bases por su honesto aunque algo borrascoso manejo del sindicato aseguró su reelección, con una abrumadora ventaja, en las elecciones de 1974, lográndolo a pesar del acoso constante a que los sometió el gobierno peronista<sup>38</sup>.

El diferente manejo de los asuntos sindicales desarrollado por los clasistas en ambas empresas fue más significativo en su directa confrontación con la patronal en la fábrica. Mientras la dirigencia peronista del SMATA y la propatronal de Fiat habían sido vacilantes y complacientes respectivamente para cuestionar la autoridad de la empresa en las fábricas, los clasistas practicaron la confrontación y la intransigencia en las plantas. Su prédica de lucha de clases fue llevada al lugar de trabajo pero expresada en términos que los obreros no solamente comprendieron sino también apoyaron. En Fiat, los capataces hoscos y abusadores aprendieron a tratar a los obreros con más circunspección o con el riesgo de una respuesta de los ahora vigilantes y levantiscos sindicatos. Durante los quince meses de la gestión de los clasistas en SITRAC-SITRAM, más que "golpe" o "revolución", el discurso del clasismo en Fiat enfatizó el "respeto", la "dignidad" y la "justicia" en la fábrica. Los esfuerzos realizados por los clasistas para eliminar el "premio a la producción", el "acople de máquina" y otras prácticas de la empresa motivaron un apoyo de los trabajadores aún más amplio. Las asambleas abiertas de los sindicatos y las reuniones para discutir asuntos sindicales tenían una asistencia masiva. La afiliación sindical y el interés que despertaban los ahora contestatarios sindicatos alcanzaron niveles nunca antes vistos en el complejo de Ferreyra y la dirigencia ganó una legitimidad y un apoyo de las bases en las plantas de Concord y Materfer verdaderamente excepcional<sup>39</sup>.

El clasista SMATA también se esforzó en conseguir un estilo sindical más participativo y logró ganar apoyo al confrontar directamente a la gerencia en problemas oca-

<sup>36</sup> La resucitación de la palabra "clasista" y aún más importante, de los postulados de un sindicalismo clasista se remontan a fines de los 60 surgiendo de las filas de la nueva izquierda (PRT, PCR, VC) y no del movimiento obrero. La palabra clasista no aparece en los volantes del movimiento espontáneo que echó a la enquistada dirigencia de SITRAC-SITRAM durante las rebeliones de planta entre marzo y mayo de 1970 y sólo se adoptaría más tarde. Ver Archivo de SITRAC, Carpeta A., Volantes, Impresos o Mimeos: "A los compañeros de Fiat Concord", "Expulsaremos a Lozano. Ni un paso atrás".

<sup>37</sup> Archivo de SMATA, SMATA-Córdoba: "A los compañeros de Transax" (volante de la lista marrón, febrero de 1972) presenta el programa completo de la lista opositora.

<sup>38</sup> U.S. Department of State, U.S. Embassy in Buenos Aires: "Automobile Workers in Union Elections", D740111-0775, mayo de 1974.

<sup>39</sup> La dirigencia clasista de Fiat ganó este respaldo también por su desempeño en otros asuntos laborales. Por ejemplo, sus esfuerzos para reducir la jornada de trabajo y establecer reformas en la notoriamente insalubre sección de forja le brindó un gran prestigio entre los obreros. Ver Archivo de SITRAC, Francisco Dellch: "Condición obrera y sindicato clasista", trabajo inédito, 1972.

CUADRO 1

Año	Número de paros	Horas perdidas
1967	27	451.498
1968	—	—
1969	54 (hasta octubre)	882.585
1970	132	1.353.924
1971	46	613.344
1972	49	583.061
1973	61	670.447
1974	120	947.289
1975	219	1.755.596
1976	61	414.249

Fuente: División Relaciones Industriales, Renault Argentina, S.A. Córdoba.

sionados por los programas de racionalización de Renault. Esto fue alcanzado en parte debido a la decisión de aumentar el número de delegados y de establecer un sistema rotativo para la comisión directiva que minimizara la falta de contacto con los obreros. Los clasistas también redujeron el número de puestos pagos, reformas todas que fueron emprendidas para evitar la formación de una alejada dirigencia burocrática, como había ocurrido durante los años de la gestión peronista del sindicato<sup>40</sup>. Los delegados llamaban a asamblea en sus secciones casi diariamente, tratando los problemas de trabajo de una forma más directa, cosa que también contribuyó a crear una cierta indisciplina en las plantas. Aún más importante fue el desafío de los delegados clasistas directamente relacionados con la producción. Renault tuvo que enfrentar este nuevo estilo de manejar el sindicato sobre todo en cuanto al control patronal absoluto sobre los ritmos de producción. Debido a la intervención continua de los clasistas, Renault vio disminuir el ritmo vigente ("cadencia normal") de 240 unidades por día a 200<sup>41</sup>. La empresa reconoció su vulnerabilidad en este tema, que la llevó a considerar el aumento de horas extras en determinados momentos para alcanzar sus metas productivas<sup>42</sup>. Sin embargo, ello no fue una verdadera opción dado que repercutía desfavorablemente en el presupuesto laboral de la empresa y realimentaba el conflicto con el sindicato sobre el tema de los ritmos de producción.

Las cifras de huelgas para las plantas de IKA-Renault no son un indicador infalible del comportamiento sindical, pero sí sugieren algunas diferencias en el manejo de los asuntos gremiales entre peronistas y clasistas (ver cuadro 1).

<sup>40</sup> Carlos E. SANCHEZ: *Estrategias y objetivos de los sindicatos argentinos*, Córdoba, Instituto de Economía y Finanzas, FCE-UNC, 1973, p. 115.

<sup>41</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt. Direction des Affaires Internationales: "Rapports de mission de M. Peyre, Voyage du 30/9 au 14/10/74", octubre de 1974. Los dirigentes clasistas vieron el tema del ritmo de producción como particularmente idóneo para enfrentar a la empresa y politizar a las bases. En sus volantes y en el diario del sindicato, el tema de los ritmos generalmente recibe una interpretación política-ideológica, intentando ligar los problemas en las plantas con una crítica sistémica del capitalismo. Ver, por ejemplo, el volante "Por un SMATA clasista". Núcleo de activistas clasistas, 30 de octubre de 1972. Archivo de SMATA, y el artículo: "Cómo se gasta la gente", en SMATA, SMATA-Córdoba, Nº 117 (21 de diciembre de 1973), p. 4. Después de un tiempo, lo mismo había pasado en SITRAC-SITRAM. Ver "Cómo funciona la máquina de enfermar" y "El obrero se usa y se tira", en SITRAC. *Boletín del Sindicato de Trabajadores Concord*, año 1, Nº 2 (junio de 1971), p. 2.

<sup>42</sup> Archives des Usines Renault, Boulogne-Billancourt. Direction des Affaires Internationales. Comité Argentine: "Réunions réparties sur les 2, 3, et 5 juillet 1973".

Las estadísticas sobre las medidas de fuerza y testimonios de los obreros de IKA-Renault demuestran un cambio cualitativo en las mismas entre 1969, el último año de control absoluto por los peronistas de la maquinaria sindical, y 1976, cuando el gobierno militar puso fin a toda actividad gremial en las plantas. Tanto durante los años de su gestión (1972-74) como en los años que le precedieron y le siguieron, los activistas clasistas fueron los principales promotores de las huelgas y los paros en las fábricas. En aquellos años, hubo una mayor tendencia a declarar paros, especialmente considerando el hecho de que 1969, el año del Cordobazo, fue de inusual actividad para la dirigencia peronista. Paralelamente, hubo una mayor propensión a parar por motivos políticos pero también por cuestiones de producción. Las medidas de fuerza tendían a ser paros salvajes, breves cortes en la producción que muchas veces estallaban en una sección y se desparramaban a otras sin seguir las normas establecidas del sindicato.

Por eso, las quejas de la empresa de "caos" o "anarquía" en las plantas no fueron totalmente infundadas ya que activistas de distintas fracciones de la izquierda con presencia en las fábricas, muchas veces parecían volcados en el *brinkmanship* político, intentando aventajar a sus rivales políticos en cuanto a muestras de militancia y combatividad. Pero muchos paros también respondieron al genuino descontento de las bases y existía un consenso en las plantas de aquellos años por un sindicato más contestatario al nivel de la fábrica. El apoyo de las bases a las clasistas quedó demostrado no sólo por la contundente reelección de la lista marrón en 1974, sino especialmente por la resistencia de los trabajadores, a través de paros y sabotaje, contra la intervención del sindicato efectuado por el SMATA central meses más tarde y por el poder que los delegados clasistas continuaron ejerciendo en las plantas durante meses después. En forma similar, la caída del número de medidas de fuerza y una mayor tendencia a llamar huelgas generales en lugar de paros salvajes, tanto como las cifras muy altas de ausentismo a partir de fines de 1975 cuando los restantes activistas clasistas son expulsados, indican una restauración del antiguo estilo de manejo sindical.

El tema de las categorías fue otro que utilizaron los clasistas para enfrentar a la empresa y ganar el apoyo de las bases. La necesidad de Renault de mantener un alto nivel de flexibilidad laboral en sus plantas significó que no pudo respetar en la práctica las categorías que surgieron de su programa de racionalización. En 1969, un estudio de las condiciones laborales en las plantas de IKA-Renault demostró una altísima incidencia de transferencias de puestos, con un 40 % de los obreros no calificados en las líneas de montaje, 30 % de los semicalificados como operadores de máquinas, 39 % de los obreros en inspección y reparación y 45 % de los obreros calificados sujetos a cambios mensuales en su trabajo<sup>43</sup>. Estas cifras no son particularmente significativas para los trabajadores calificados, para quienes una cierta variación en su trabajo no sólo es esperada sino frecuentemente deseada. Pero para el trabajador de línea, con un bien definido sentido de una jerarquización de tareas desagradables y una expectativa de pago compensatorio, tales traslados podían causar fuertes resentimientos. Ello dio margen para que los clasistas hicieran reclamos sobre tales traslados y fortalecieran su posición

<sup>43</sup> William H. FORM: "Auto Workers and Their Machines: A Study of Work Factory and Job Stratification in Four Countries", *Social Forces*, vol. 52, Nº 1 (setiembre, 1973), p. 12. A fines de los '60, el sociólogo norteamericano William Form llevó a cabo una serie de encuestas en profundidad en varias plantas automotrices en distintos países, entre ellas las de IKA-Renault. Estos datos salieron en diversas publicaciones y proporcionaron un caudal de información insustituible sobre las actitudes de los obreros, condiciones de trabajo y políticas patronales en las fábricas cordobesas.

CUADRO 2

## Reclamos. Comisión Interna de Reclamos, IKA-Renault

Año	Categorías	Otros
1972-73.	187	146
1973-74	216	84

Fuentes: Archivo de SMATA, SMATA-Córdoba, tomos "Reclamos de Comisión Interna", 1972-73, 1973-74.

en las plantas. Especialmente durante los dos años del control clasista del SMATA, los delegados repetidamente hicieron reclamos para protestar por el manejo de la fuerza laboral. La negativa de la empresa de respetar las categorías, en efecto, se transformó en la causa más común de quejas por los delegados.

En un solo mes, julio de 1973, presentaron más de 100 reclamos por transferencias. Esto contrastaba con su virtual ausencia durante el período 1956-69. A la larga, los clasistas llevaron el problema un paso más allá y cuestionaron las categorías de secciones enteras, no sólo de obreros individuales, cosa que provocó las más fuertes críticas del departamento de personal de la empresa<sup>44</sup>. Como resultado de sus esfuerzos, los clasistas consiguieron categorías para miles de obreros y de esa forma lograron aumentar su predicamento entre las bases considerablemente.

## Reflexiones finales

Los estudios del comportamiento político de la clase obrera han enfatizado cada vez más la importancia del lugar de trabajo en modelar las actitudes obreras e influir en el accionar de sus sindicatos. En la Argentina, la historia de los sindicatos mecánicos de Córdoba no puede ser entendida cabalmente sin prestar alguna atención a la fábrica. Otros factores ayudan a entender el fenómeno del clasismo cordobés. Uno ya mencionado, relacionado más con la expresión ideológica del clasismo, fueron los cambios en la cultura política argentina y especialmente cordobesa después del Cordobazo.

Efectivamente, los problemas del trabajo eran vistos con las muy cargadas mentalidades de aquella coyuntura histórica y ambos elementos, la fábrica y la sociedad, interactuaban en forma dinámica para dar cuerpo y empuje al clasismo.

Otros factores no considerados en este breve trabajo también podrían haber contribuido a las movilizaciones sindicales de comienzos de los '70. La relativamente alta incidencia de la estabilidad laboral en la industria automotriz cordobesa de aquellos años, por ejemplo, pudo haber permitido un más profundo cuestionamiento de las relaciones de producción tanto por parte de los obreros como de los dirigentes. El hecho de que también existiera una fuerza de trabajo homogénea étnica y racialmente pudo haber influido en el conflicto capital-trabajo más directamente, evitando que se desviara

<sup>44</sup> Archivo de SMATA, SMATA-Córdoba, Notas de Comisión Interna de Reclamos y Respuestas de IKA-Renault, 1972-73, Carta de Dept. de Relaciones Laborales a Comisión Interna de Reclamos, Segundo turno, 5 de julio de 1973.

hacia otros carriles que complicaran y confundieran el conflicto, como ocurrió en otras industrias automotrices<sup>45</sup>. Un reconocimiento de la multiplicidad de explicaciones sobre el clasismo cordobés, entre ellas las influencias específicas del lugar de trabajo, ayudará a modificar su imagen de algo foráneo al movimiento obrero argentino y lo ubicará firmemente en las experiencias vividas, en el trabajo y fuera de él, por aquellos que protagonizaron su historia.

## RESUMEN

El trabajo examina el surgimiento del movimiento clasista en la industria automotriz cordobesa. Señala que se han ofrecido distintas interpretaciones para explicar el comportamiento de los trabajadores mecánicos latinoamericanos en los '60 y los '70 y que, al menos en el caso de Córdoba, el contexto específico del lugar de trabajo fue una influencia importante en el activismo y la combatividad de éstos. La creciente competencia por el mercado en la industria automotriz, a partir de mediados de los '60, forzó a las empresas cordobesas a adoptar o profundizar políticas que incrementaban la productividad laboral, reduciendo los costos. En

IKA-Renault, la empresa francesa desarrolló una importante racionalización. En Fiat fueron adoptadas prácticas específicas creadas para maximizar la productividad de la mano de obra, en gran medida traídas de sus plantas en Italia. Las movilizaciones que llevaron al poder a las dirigencias clasistas en SITRAC-SITRAM y en el SMATA-Córdoba estuvieron arraigadas en los conflictos de trabajo causados por esa situación, conflictos que recibieron una interpretación política por la dirigencia clasista y que tuvieron eco entre las bases a nivel de la fábrica en la coyuntura radicalizada de los '70.

<sup>45</sup> Por depender de un alto porcentaje de obreros no calificados, y por eso provenientes de las antiguas colonias y las regiones más atrasadas del país, los problemas raciales y étnicos han sido especialmente notorios en esta industria. En la industria francesa (trabajadores franceses contra trabajadores argelinos y africanos), en la italiana (italianos del norte contra italianos del sur), y en la norteamericana (los blancos contra los negros), la existencia de una fuerza de trabajo heterogénea muchas veces desvió la atención de los problemas de trabajo hacia hostilidades raciales y rivalidades étnicas. Para el caso norteamericano, este tema es tratado de forma interesante en James GESCHWENDER: *Class, Race and Worker Insurgency: the League of Revolutionary Black Workers*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977, y en Eliot RUDWICK y August MEIER: *Black Detroit and the Rise of the UAW*, Oxford, Oxford University Press, 1979.