

El proceso de trabajo y la organización obrera en la industria del carruaje (1890-1940): Manufactura, trabajo a domicilio y heterogeneidad.

Ianina Harari

UBA, FCS, CEICS, investigadora auxiliar UBACyT 2004-2007 S134

ianinaharari@yahoo.com.ar

Introducción

En este trabajo nos proponemos analizar el proceso de trabajo en la industria del carruaje a principios del siglo XX como antecedente manufacturero del de la industria automotriz. Los avances que expondremos, son parte de una investigación que se plantea describir la evolución de la rama automotriz. Como esta rama nace ya como manufactura moderna, nos remontamos al ancestro del automóvil para entender el proceso de armado manual de un vehículo.

Sobre el período que nos proponemos investigar para la industria del carruaje (1890-1940), donde en los últimos años pretendemos observar el pasaje hacia la industria automotriz, planteamos que esta industria se encontraba en el estadio manufacturero y que existía una fuerte presencia del trabajo a domicilio.

Asimismo, sostenemos que todavía no se había desarrollado la subsunción real del trabajo. Es decir, que el capitalista aún no se ha adueñado por completo del control del proceso de trabajo, principalmente mediante la aplicación de la ciencia y la técnica, lo cual habilita a que los obreros que logren juntar un monto pequeño de capital puedan independizarse de la relación asalariada y convertirse, ellos mismos, en capitalistas o trabajadores autónomos. Incluso, para el caso de los pintores, suponemos que aún no se había desarrollado tampoco la subsunción formal.

A su vez, nos interesa indagar en las luchas obreras suscitadas en esta industria como forma de entender la composición de la clase y sus formas de acción bajo la etapa manufacturera. Lo que nos interesa indagar la estructura de esta fracción de la clase y su

formación. Tentativamente, sostenemos que en el período que estudiamos prima la heterogeneidad en la clase, por tratarse de la etapa manufactureras, y que sólo con la gran industria el proletariado va a ir ganando homogeneidad.

Cabe destacar que esta investigación se enmarca en un esfuerzo colectivo por parte del Grupo de Investigación de los Procesos de Trabajo del CEICS para dilucidar la forma en que se desarrollaron los cambios en los proceso de trabajo en la Argentina así como la conformación de la clase obrera.

Breve descripción censal de la rama

El censo del año 1895 muestra que existen un total de 341 fábricas de carros y carruajes. La mayoría de éstas se encuentran en Capital Federal, donde se ubican 146, seguido por la Provincia de Buenos Aires, donde hay 53, y Santa Fe, donde se encuentran 47. En el censo de 1914 este rubro aparece desagregado y se contabilizan 798 fábricas de carros y rodados de carga y 472 de carruajes y carrocerías de automóviles. En el censo de 1935, vuelve a aparecer “carros y carruajes” en un mismo rubro. Allí se incluye también herrerías y carpinterías rurales, donde se reparaban los vehículos. Las carrocerías para automóviles están ya claramente diferenciadas en otra categoría. El número de fábricas de carros y carruajes en ese año es de 1.051. En el Censo de 1939, los establecimientos de fabricación de carros y carruajes ascienden a 2.125.

Cantidad de fábricas por año¹

Año	Cantidad
1895	341
1914	1.270
1935	1.051
1939	2.125

¹ Según datos de los censos económicos nacionales.

En cuanto a la cantidad de trabajadores, en 1895 se emplean un total de 2.833 trabajadores de los cuales sólo 50 son mujeres. Además, sólo 894 son argentinos siendo el resto extranjeros. Para 1914, hay un total de 8.291 trabajadores empleados. Éstos se desagregan en 4.186 trabajadores de carros y rodados de carga y 4.105 en carruajes y carrocerías. El número de mujeres empleadas se mantiene estable. En el censo de 1935 tenemos que, entre obreros y empleados, hay 2.682 trabajadores. En este año se nota un marcado descenso del trabajo femenino, del cual sólo se contabilizan 2 mujeres como empleadas. En el año 1939, los trabajadores ascienden a un total de 3.054.

Trabajadores según género y nacionalidad por año.²

Año	Total	Sexo ³		Nacionalidad	
		Hombres	Mujeres	Argentinos	Extranjeros
1895	2.833	2.783	50	894	1.939
1914	8.291	7.829	58	4.530	3.761
1935	2.682	2.680	2	(sin datos)	(sin datos)
1939	3.054	3.047	7	(sin datos)	(sin datos)

En cuanto a la maquinaria utilizada, en el año 1895 las máquinas empleadas en esta rama se desagregaban en 40 a vapor, 158 caballos de fuerza y 785 en otras. En 1914 se observa que el número de máquinas empleadas ascendió a 3.882, siendo 1.262 de carruajes y carrocería de automóviles y 2.620 de carros y rodados de carga.

El proceso de trabajo

La mayor parte de los carruajes se realizaba a domicilio, lo cual explica la poca cantidad de obreros empleados en los talleres. Si se realiza la relación entre la cantidad de

² Según datos de los censos económicos nacionales.

³ En este cuadro no se desagregó el trabajo infantil, por lo tanto la suma de las sub categorías no será igual que el número total de trabajadores.

establecimientos y obreros empleados, se observa que en 1895 hay un promedio de 8 obreros por taller, mientras en 1914, uno de 6. Para 1935 esta cifra desciende a 2 y se mantiene hasta 1939.

El proceso comenzaba con el armado de la caja del vehículo, el cual se encargaba, en general, a un cajista que lo hacía desde su domicilio. Luego la caja era enviada a un herrero, quien se ocupaba del trabajo de colocado del herraje y del galvanizado. Recién entonces llegaba el carruaje, a medio hacer, al taller.

Allí se empleaba, en general, a un fragua, un limador y un charrón. Los charroneros, si los había, eran los encargados de armar las ruedas o repararlas, aunque éstas, en general, eran producidas afuera del taller. Los fraguas se encargaban de calentar el metal para molderalo y estaban acompañados de los limadores en el trabajo de terminado de la pieza.

Los pintores solían trabajar en el taller, aunque muchas veces gozaban de un status especial. Los había especialistas en filatería, por ejemplo, caso en el cual su virtuosismo determinaba una alta demanda de su trabajo. Por esta razón podían trabajar a destajo en más de un taller. En general, podía encontrárselos también en los talleres de talabartería, donde se tapizaban los carruajes. Al ser el tapizado y la pintura los toques finales del armado del vehículo se realizaban en un mismo lugar, fuera del taller de carruajes.

Un análisis sobre la descentralización del trabajo en la rama de carruajes realizado por la Federación de Constructores de Rodados revela que para fabricar por completo un carruaje dentro de la fábrica, sería necesario emplear alrededor de 35 obreros. Sin embargo, era muy raro encontrar un taller que ocupara más de cinco trabajadores⁴.

Esto demuestra lo extendido que en este período se encontraba el trabajo a domicilio que comúnmente es asociado a actividades más sencillas como confección⁵ o aparado de calzado⁶ pero que aparece aún en trabajos complejos. Esto se debe a que en el período

⁴ *El obrero constructor de rodados*, Año II, N°27, diciembre de 1908.

⁵ Nari, Marcela: *El trabajo a domicilio y las obreras (1890-1918)*, en *Razón y Revolución N°10*, Buenos Aires, primavera de 2002.

⁶ Kabat, Marina: *“Fatto in casa. El trabajo a domicilio en la industria argentina del calzado y sus vínculos con el desarrollo fabril, 1870-1940”*, en *Razón y Revolución N°9*, Buenos Aires, otoño de 2002.

manufacturero, esta forma de organización del trabajo, permite el incremento de la plusvalía, absoluta en un primer momento, relativa después. Por esta razón, a pesar de originarse en el trabajo artesanal, encuentra su lugar bajo el capitalismo.

Como señala Marcela Nari:

“El trabajo a domicilio no es una ‘forma’ o tipo de producción arcaica, tendiente a desaparecer, sino que constituye una parte fundamental de determinadas ramas y/o etapas del proceso de industrialización capitalista que presentan las siguientes características: posibilidad de fragmentación del proceso de producción, baja densidad tecnológica y alta intensidad de trabajo”⁷.

Esto se da en el período manufacturero donde la división del trabajo permite la realización de piezas del productos fuera del taller.

Otra de las formas de trabajo que encontramos en rama es la subcontratación de trabajo que también puede encontrarse en confección y calzado.

“...ya no tratamos aquí de la explotación que se efectúa por parte del verdadero patrón. Si no de la explotación que los contratistas efectúan contra sus ayudados que se presten a trabajar con ellos teniendo de ese modo dos patrones, uno directamente y otro indirectamente...”⁸

Estas dos formas de trabajo, a domicilio y subcontratado, son en general pagadas a destajo donde los capitalistas, sobre todo en los talleres más chicos, busca aumentar la productividad del trabajo y la plusvalía⁹.

⁷ Nari, Marcela: El trabajo a domicilio y las obreras (1890-1918)”, en *Razón y Revolución N°10*, Buenos Aires, primavera de 2002.

⁸ *El obrero constructor de rodados*, Año I, N°2, noviembre de 1906.

⁹ Marx, Karl: El Capital Fondo de Cultura Económica, , Mexico, 1986, Tomo I, p. 462.

Esta forma de trabajo, que encubre el asalaramiento, invierte la forma de medir el trabajo. En vez de medirse por el tiempo de trabajo gastado por el obrero, se mide por la cantidad de piezas producidas en un determinado tiempo. El control de la calidad e intensidad del trabajo a través del pago a destajo vuelve innecesaria gran parte de la vigilancia del trabajo. Esto, a la larga, tiende a desvalorizar la fuerza de trabajo ya que los obreros que cobran por pieza buscarán producir mayores cantidades en menos tiempo. Por esta razón,

Luchas obreras

Las luchas que se observan son principalmente huelgas a causa de despidos de un trabajador o por la reducción de la jornada laboral. Según los datos con los que contamos hasta ahora, para el año 1907 se contabilizan 12 huelgas, para 1908 14 y para 1909 el número desciende a 8. Esto seguiría la tendencia general observada para el conjunto del movimiento obrero donde hay un ascenso de luchas hasta el centenario. Tras la feroz represión de ese año comienza a decaer para en 1916 y ser derrotado en la huelga general de 1921¹⁰.

En estos enfrentamientos puede observarse la fortaleza que el trabajo de tipo manufacturero otorga a las organizaciones de la clase ya que existen profesiones especializadas que en un período de baja desocupación cuesta reemplazar. Los obreros lograban imponer ciertas condiciones de trabajo, como la jornada de ocho horas, el horario de verano, aumentos salariales y el pago de los días no trabajados por lock out o huelgas. Eran frecuentes, también, huelgas en contra de despidos o de la contratación de trabajadores no agremiados que, en su mayoría, resultaban triunfantes.

Por otro lado, la dispersión de oficios dificulta la organización del conjunto de los obreros de una fábrica. Por ejemplo, los obreros del gremio de constructores de carruajes de Mar del Plata manifiestan, en una carta dirigida a la Federación de Obreros Constructores de Rodados, la imposibilidad de unificar las distintas secciones de su interior¹¹.

Muchas veces existían reivindicaciones particulares que podían chocar con las del resto de los obreros. Esto sucede en las industrias manufactureras debido a la conciencia corporativa de los sindicatos de oficio. En el caso de los carruajes, además, se suma la

es la base de la industria doméstica y de un sistema de explotación articulado jerárquicamente. Pero es, también, una fuente de división dentro del proletariado y un obstáculo para su organización.

¹⁰ Sartelli, Eduardo: "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-22)", en *Razón y Revolución N°2*, Buenos Aires, primavera de 1996.

¹¹ *El obrero constructor de rodados*, Año I, N°2, noviembre de 1906.

forma en que se origina la manufactura. Esta rama que se nutre de distintos oficios, otrora artesanales y plausibles de ejercer en una amplia variedad de tareas. Cada uno de ellos se desempeñaba como tapiceros, pintores, carpinteros, herreros, etc. en una variedad de tareas y no sólo en la que le corresponde en la fabricación de carros. Con el tiempo, el trabajo continuo y la especialización exclusiva en esta tarea, su trabajo se va unilateralizando en forma cada vez más exclusiva para esta tarea. El obrero termina conformándose en un obrero manufacturero parcial, que sabe desempeñarse en una sola tarea¹². Por ejemplo, el tapicero se especializa en tapizar carruajes, el carpintero se transforma en charrón o cajista, es decir, un obrero que sólo sabe hacer rudas o cajas. El resultado final es idéntico que el de un oficio, como zapateros o sastres, que se subdivide: en ambos casos el proceso concluye con un obrero manufacturero especializado en una sola tarea parcial y, por ello, descalificado.

Pero si bien el resultado final es el mismo, a medida que este proceso se desarrolla, va dando lugar a diversos conflictos. Se agravan, por un lado, las diferencias entre oficios dada la distinta procedencia de cada uno, lo cual además implica la proveniencia de diversas tradiciones político gremiales. Incluso, este proceso de especialización puede tener distintos ritmos para las distintas profesiones y su paso al proletariado podría realizarse en diferentes etapas, lo cual dificultaría la unidad y refuerza la heterogeneidad.

Creemos que este podría haber sido el caso de los pintores, con quienes continuamente el gremio de constructores de carruajes mantiene conflictos. Uno de los problemas que existía con los trabajadores de este oficio era su renuencia a solidarizarse con el resto en la lucha por que el patrón les otorgue las herramientas de trabajo:

“Los pintores se compran esponjas y gamuzas y hasta pinceles (...) mientras todos los gremios que por su trabajo el obrero está obligado a

¹² Marx, Karl: *El Capital*, Siglo XXI, México, 1998, Tomo I, Vol. 2, Cap. XII, p. 409.

En su explicación de una de las formas en las que surge la manufactura, como es el caso del carruaje, Marx describe que originariamente aparece una combinación de oficios artesanales independientes que se va convirtiendo en una división del trabajo en las diversas operaciones particulares que lo componen y que van cristalizándose en función exclusiva de un obrero.

comprarse sus herramientas están luchando por imponer la obligación de que las dé el patrón, esos pintores que es el único gremio en la construcción de carruajes que no lleva herramientas exceptuando una triste cuchilla, en contra posición de los que luchan por la abolición de la herramienta comprada por el obrero, quieren introducir una nueva costumbre en perjuicio del gremio”¹³.

Otro de los problemas que presentaban los pintores es que aceptaban rebajas salariales, jornadas por encima de las 8 horas y se negaban, en general, a prestar apoyo a las luchas del gremio. Suele notarse en estos trabajadores una sensación de superioridad de oficio frente al resto. Reclaman para sí la libertad para trabajar las horas que les convenga así como establecer por su cuenta el precio de su trabajo, y se oponen a cualquier tipo de restricción sobre estos aspectos. Como se puede leer en el periódico sindical sobre la resistencia de los pintores a colaborar en las luchas y adherirse a las huelgas:

“Los tales indicadores [por los pintores] dicen que ganan veinte pesos por día y no necesitan de la sociedad [por la Sociedad Constructora de Carruajes] ni que un peón los mande”¹⁴.

Como hipótesis tentativa, creemos que los pintores eran aún pequeña burguesía en proceso de proletarización y por esta razón aún no se solidarizaban con el resto de los obreros, ya que su suerte no estaba atada a la del gremio. Esto se apoya en que varios éstos trabajaban por cuenta propia en varias fábricas y poseían sus propias herramientas.

Por otro lado, también existen conflictos por la sub contratación de trabajadores por parte de los maestros. No sólo se observa aquí el problema del trabajo a destajo sino también de las jerarquías al interior de la clase. Como aclaman los obreros en su periódico:

“Necesario es que desaparezca esa diferencia que siempre se ha tratado de hacer prevalecer en los talleres entre el maestro y el inferior

¹³ *El obrero constructor de rodados*, Año I, N°3, diciembre de 1906.

¹⁴ *El obrero constructor de rodados*, Año III, N°19, mayo de 1908.

como algo respetuoso cuando en su lugar debería interesarse por la dignidad del que en el taller de él depende”¹⁵.

Secundariamente, aparecen en la rama conflictos con trabajadores extranjeros, lo cuales, recién llegados de su país de origen aceptan condiciones de trabajo desfavorables, en contra de las conquistas alcanzadas por el gremio. Tal es el caso de trabajadores rusos, que trabajan por encima de las ocho horas y por salarios debajo del mínimo.

“Los patrones abusan de ellos cuanto quieren y cuando enyantán, los explotan hasta las ocho de la noche. (...) Se ha leído una nota de una nueva organización titulada Centro de Obreros Israelitas, cuya organización se propone difundir la propaganda en los idiomas necesarios. Como esta sociedad se compone de rusos, fácil nos será llamarlos al orden a tantos rusos que hoy nos perjudican y que no podemos entendernos con ellos porque su mala fe les dice: lo que no conviene no se debe entender”¹⁶.

Si bien esto aparece como un conflicto étnico, no es más que un conflicto de clase, donde los obreros se oponen a las condiciones de trabajo que aceptan los trabajadores rusos que actúan como competencia en detrimento de los logros alcanzados por el gremio.

Lo que demuestran estos conflictos es que la clase, bajo la manufactura, presenta un alto grado de heterogeneidad por tres razones principales: la diversidad de oficios que conviven en el mismo taller, las distintas jerarquías existentes y la extensión del trabajo a domicilio. Esta particularidad del período, sumado a la fortaleza que tienen los trabajadores dada la necesidad del capital de sus conocimientos, crea una tensión entre dos tendencias. Por un lado, los gremios constituidos gozan de poder en los lugares de trabajo. Pero, por el otro, se dificulta la creación de sindicatos amplios y fuertes, lo cual determina poco peso a un nivel político general.

Por otro lado, existían obreros que accedían a formar su propio taller, lo cual indica que aún nos encontramos en presencia de una subsunción formal. Era frecuente encontrar

¹⁵ *El obrero constructor de rodados*, Año I, N°2, noviembre de 1906.

¹⁶ *El obrero constructor de rodados*, Año II, N°18, noviembre de 1908.

en el periódico sindical notas que expresaban el repudio de obreros que se convertían en patronos¹⁷. Este elemento también obstaculiza el desarrollo de una conciencia corporativa, es decir meramente sindical, así como la acción conjunta.

Conclusiones

Estamos entonces, en presencia de una rama manufacturera donde el trabajo a domicilio, se encuentra ampliamente difundido, así como la subcontratación. Por otro lado, encontramos extendido la forma de pago a destajo tanto dentro del taller como por fuera.

La subsunción del trabajo al capital era aún formal y asistimos a un momento donde esta fracción de la clase está aún en formación. Estos factores, sumados a los diversos oficios y jerarquías de los trabajadores empleados en los talleres, refuerza la heterogeneidad de esta fracción de la clase y dificulta su unidad y la acción común. Sin embargo, el mismo carácter manufacturero y atrasado de la rama otorga a los obreros organizados un poder excepcional en el lugar de trabajo frente al patrón.

¹⁷ *El obrero constructor de rodador*, Año II, N°15, enero de 1908. Como ejemplo, puede leerse: “Estos dos ciudadanos que salieron recientemente de nuestras filas para convertirse en explotadores”.