

Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México

*Jorge Carrillo V.
Patricia García*

LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA automovilística en México data de 1925, cuando la Ford establece su primera planta en este país. A partir de esa fecha se pueden fijar diferentes etapas caracterizadas por las formas de producción y el destino de la misma. Las principales fases por las que ha atravesado el sector automotriz son: *a)* el montaje de partes para los vehículos importados que circulaban en México; *b)* la producción y ensamble de autos y sus partes para el consumo nacional, y *c)* la producción y el ensamble en México de autos y sus partes para el mercado mundial. Estas etapas han correspondido a procesos más amplios de desarrollo industrial, en donde los grandes modelos o estrategias industriales para el desarrollo que adopta el Estado mexicano han sido precisamente los que han definido la historia económica del sector automovilístico en México. Con esto no queremos negar el peso de los factores internacionales en el tipo de desarrollo del sector, fenómeno que se presenta con mayor claridad en la tercera fase. Sin embargo, para efectos de este trabajo el interés principal no es el examen de los factores que originan los tipos y modalidades de desarrollo sino las manifestaciones de dichas estrategias industriales. Así, las fases de importación de productos manufacturados y de exportación de materias primas, de sustitución de importaciones y de industrialización para la exportación, son las que engloban a las etapas históricas del sector automovilístico.

Esta primera caracterización del desarrollo del sector en fases industriales es importante por dos razones principales: *a)* per-

mite caracterizar los periodos y comprender las pautas de producción y distribución con base en las prioridades industriales, y *b*) permite hacer formulaciones analíticas sobre los procesos de trabajo, la organización de los trabajadores y los conflictos laborales.

Dos preguntas destacan ante el anterior planteamiento: ¿quién define las estrategias industriales de desarrollo?, y ¿son las fases industriales las que definen las formas específicas de los procesos de trabajo, de la mano de obra utilizada y de las formas de organización laboral existentes? A ellas trataremos de dar respuesta.

Acerca de la definición de los modelos de desarrollo existe una discusión aún no resuelta que tiene como base diferentes corrientes teóricas. El abanico de la discusión va desde los que consideran las transformaciones económicas, políticas y laborales desde una lógica nacional, hasta los que argumentan que éstas responden a una lógica internacional. En términos generales, tres corrientes merecen especial atención, a las que nos referiremos a continuación.

La primera corriente analítica, identificada con la perspectiva de la nueva división internacional del trabajo, explica las transformaciones en la industria automotriz y el establecimiento en México de plantas dedicadas a la exportación, a la luz de una lógica económica internacional. Dentro de esta corriente hay una línea economicista que subraya todos aquellos elementos económicos que explican estas transformaciones y basan su explicación en la búsqueda de la reducción de los costos de producción y en el desarrollo tecnológico (véase Minian, 1981, 1983 y 1984 y Fróbel *et al.*, 1981). La otra línea, más sociológica, privilegia los aspectos políticos laborales. Bluestone (1981 y 1982) y Shaiken (1982, 1984 y 1986), entre otros, hacen hincapié en que uno de los problemas centrales de la restructuración del sector automotriz es la destrucción de las organizaciones obreras a través del incremento de su vulnerabilidad y de la pérdida de la capacidad de negociación.

La segunda corriente explica las transformaciones de las políticas de industrialización, basándose en la evolución de los productos. La teoría del ciclo de vida del producto originada por Raymond Vernon, con actual sede en el Instituto Flagstaff en Arizona, menciona que la competencia internacional entre las empresas por el control del mercado precipitó el desarrollo de

los productos y de las formas de producción desde su nacimiento hasta la madurez en que ahora se encuentran (véase Vernon, 1966, y Drucker, 1979 y 1980). Las dos corrientes, sin embargo, coinciden en explicar los procesos de restructuración productiva a partir de una lógica internacional.

Por último, la tercera corriente, antepone una lógica nacional para explicar la restructuración productiva. La fuerte participación estatal en la planeación o en la creación de infraestructura y en la formulación de leyes, acuerdos y decretos, ha llevado a otorgar al gobierno mexicano el peso principal en la definición de estos cambios. A partir de un análisis económico-institucional, Dombois (1985) plantea que los grados de integración nacional que adoptan las empresas extranjeras de la rama automovilística y las políticas de producción para el mercado externo están definidas por obligaciones que marca el gobierno mexicano, a las cuales las empresas se sujetan con tal de conservar el control del mercado interno y de seguir incrementando las ventajas económicas. Aguilar García (1982), desde un análisis político-laboral, observa la restructuración de la industria de automotores a partir de las políticas del Estado y de la adecuación a éstas de las centrales obreras.

En este trabajo se privilegia al Estado debido a su muy importante papel en la orientación de las fases industriales y porque ello posibilita una mejor comprensión de los conflictos laborales en el marco de la relación Estado-sindicato. Resaltando una crítica central a los enfoques que no consideran al Estado como factor importante en el contexto de la restructuración industrial, tenemos que la teoría de la nueva división internacional del trabajo que explica el desarrollo de empresas altamente intensivas en mano de obra en países como México no permite dar cuenta del reciente y creciente desarrollo de empresas con un elevado grado de automatización, como es el caso de la industria de automotores. La ventaja relativa del reducido costo de la mano de obra ya no representa, por lo menos en este tipo de empresas automatizadas, una proporción importante del valor total del producto. Por su parte, la teoría del ciclo de vida del producto, al basarse en el desarrollo de productos y empresas, no permite explicar el desarrollo de los sectores industriales en su conjunto. Una derivación de este enfoque podría ser el caso de autores que proponen escenarios para el cercano y mediano plazos en el sector automotriz, basados en los proyectos de la General Motors y la

Ford en escala mundial (véase por ejemplo Hinojosa y Morales [1986]).

De lo anterior se desprende que el análisis para caracterizar las fases industriales y su relación con los conflictos laborales debe tener en cuenta de manera especial las políticas gubernamentales, porque establecen la periodización del desarrollo industrial, permiten lograr la competitividad internacional en costos de producción por medio de exenciones y facilidades, y permiten explicar la heterogénea complejidad productiva y laboral que experimenta el sector automotriz.

Una vez dicho lo anterior, sólo nos resta señalar que el objetivo del artículo es analizar los conflictos laborales en tres empresas en el marco de las fases del desarrollo de la industria de automotores en México. Abordaremos, en primer lugar, las fases industriales con el objeto de caracterizar brevemente la historia de esta industria en México, y, en segundo lugar, analizaremos la situación de tres empresas (General Motors, Ford y Volkswagen). Por último, haremos algunas consideraciones finales.

I. Fases históricas del desarrollo de la industria de automotores

Tres fases históricas son claramente observables a partir de los decretos que ha establecido el gobierno mexicano en el caso de la industria automovilística en México. Tomamos como base —para caracterizar los periodos— un trabajo reciente de Rainer Dombois (1985), además de otras fuentes de datos y estudios.

A. PRIMERA FASE: *Fomento de la importación de automóviles terminados y montaje de juegos CKD* *

La primera fase se inicia en 1925 con la instalación de la primera planta armadora de automóviles en México, la de la Ford, y termina con el decreto de 1962 para fortalecer la industria automotriz nacional por medio de la sustitución de importaciones. En esta fase, todos los componentes de los vehículos que se arma-

* CKD: *completely knocked down*. Son juegos completos de partes y piezas de automóviles que se despachan en tal estado y para montarlas posteriormente (Dombois, 1985: 85).

ban en el país eran importados y se inicia una modesta operación de montaje de juegos CKD. La producción de componentes nacionales era prácticamente nula y por ello el trabajo se limitaba al armado de los conjuntos mecánicos y de las carrocerías. En 1935 la General Motors (GM) establece una planta de montaje en la ciudad de México y en 1938 Automex (más tarde Chrysler) inicia sus operaciones. Durante casi 35 años las empresas estadounidenses dominarán el mercado interno. Hacia mediados de los años cincuenta llega la Volkswagen (VW) y a principios de los sesenta se establecen en el país la Renault y Nissan. En 1961, el 71% del mercado estaba controlado por los europeos, el 27.8% por los norteamericanos y el 1.2% por los japoneses. Es importante destacar aquí que la industria automotriz en México, desde sus orígenes hasta el presente, ha estado controlada por empresas extranjeras.

Las seis empresas mencionadas no eran las únicas que trabajaban en México. En 1941 las ensambladoras cubrían el 60% de la demanda nacional y en 1950 el 89%. Estos porcentajes son importantes porque dan cuenta de una tradición del montaje desde los inicios de la industria, fenómeno que se verá exacerbado en la última fase, como veremos más adelante.

La tasa anual promedio de crecimiento del sector automotriz fue del 2.1% de 1951 a 1960, aunque Aguilar García menciona tasas de crecimiento del 6% para la industria terminal y auxiliar de 1940 a 1954, y del 8% de 1955 a 1961.¹ En 1950 se vendieron 37 000 unidades, de las cuales el 69.1% se montaron en México y el 30.9% se importaron (Dombois, 1985: 39). Aguilar señala que la ventaja principal para las empresas, a pesar de no contar con economías de escala (es decir, un volumen de producción importante), son las expectativas excelentes de un cuasi monopolio nacional.

Durante esta fase el empleo fue escaso. Las siete empresas más grandes contaban con 5 610 trabajadores en 1960, con un promedio de 801 por empresa.² No obstante este reducido sector obrero, el promedio de trabajadores por planta habla ya de una industria con una alta concentración de obreros. Sin embargo, en términos generales a esta fase correspondió el desarrollo de

¹ Aguilar García (1982: 122) utiliza como fuentes *Examen de la Situación Económica de México*, vol. LV, núm. 639, Banamex, 1979, pp. 87-99, y Bolsa de Valores de México.

² Middlebrook (1982: 263).

numerosas empresas pequeñas y medianas con una baja inversión de capital y mecanización (recuérdese que no existen economías de escala) y con un grado de desarrollo tecnológico obsoleto en comparación con plantas similares en Estados Unidos. Estas características propiciaron la existencia de una cantidad de mano de obra reducida y un contingente de trabajadores fragmentado y con bajos niveles de sindicalización. No obstante estos elementos generales, los sindicatos de la GM en 1937 y de la Chrysler en 1938 se afilian a la Confederación de Trabajadores de México (CTM), delineándose desde esa época una característica fundamental de este sector: su alta propensión a la sindicalización.

Desde mediados de los años cuarenta se fortalece la política de sustitución de importaciones con el fin de desarrollar la industria nacional y disminuir el saldo negativo de la balanza de pagos con el extranjero. En 1948 el gobierno mexicano expide el primer reglamento que establece restricciones a la importación de automóviles, cuotas de importación de vehículos y montaje, cuotas de ensamble para reducir modelos y marcas (de 75 se redujeron a 24). La gran fragmentación del mercado que se deseaba eliminar se observa en las ventas de 1960: 754 unidades por modelo, correspondiendo 2 600 unidades a cada una de las 19 empresas (Dombois, 1985:39).

Así, la gran diversificación de empresas, marcas y modelos de las 19 empresas (75 marcas y 117 modelos en 1960) implicó una enorme fragmentación del mercado, de la producción y de los trabajadores. La consecuencia más grave de esta fase es que este sector era uno de los que generaban gran parte del saldo negativo de la balanza comercial y, por tanto, significó una contribución al endeudamiento del país. Este resultado negativo para la economía mexicana trató de corregirse con el decreto de 1962.

Si bien la producción nacional de autopartes era de poca importancia, al final de esta primera fase representaban entre el 15 y 20%. La integración nacional, que será la base que definirá la siguiente fase, ya estaba contenida en la primera; así, como se podrá observar, cada fase de desarrollo tiene previsto lo que caracterizará a la siguiente.

B. SEGUNDA FASE: *crecimiento del sector terminal y de autopartes dentro de la política de sustitución de importaciones*

La segunda fase, que se inicia con el decreto del 25 de agosto de 1962, se caracteriza por la sustitución de partes y piezas importadas. Es decir, por el desarrollo de una producción nacional que va desde insumos intermedios y motores hasta la fabricación de vehículos terminados. Gran parte de la producción está dirigida fundamentalmente al mercado interno y una pequeña parte a la exportación.

Varios autores caracterizan esta etapa como la fase de expansión y desarrollo real de la industria automotriz en México y, sobre todo, de la de autopartes (Aguilar García, 1982; Othón Quiroz, 1980). Los trabajos analíticos sobre este periodo se basarán precisamente en esta taxonomía entre industria terminal y de autopartes. Asimismo, esta fase se caracteriza por la constitución de un sector obrero numeroso.

El periodo se inicia con la drástica reducción de las empresas que controlaban el mercado interno. De las 19 empresas existentes a principios de los años sesenta, sólo siete quedarán al frente de la industria. Una de las características principales de estas empresas es su expansión por medio del establecimiento de nuevas plantas (para fundición y ensamble de motores) y de un proceso de integración vertical, esto es, del establecimiento de complejos industriales. Así, por ejemplo, en 1964 la Chrysler establece una planta de motores en Toluca, y en ese mismo año la Ford inaugura en Cuautitlán sus plantas de motores, fundición y montaje. En el mismo año la vw abre una planta en Xalostoc que posteriormente, en 1967, traslada a Puebla, donde cuenta con equipo para la producción de prensas y motores, una fundidora y una línea de montaje. En 1965 la GM establece una planta fundidora y otra de motores en Toluca, y Nissan construye su complejo industrial en Cuernavaca en 1967.

La expansión del sector se refleja claramente en las cifras de ventas: de 32 152 unidades en 1960, se pasó a 231 108 en 1975. En cuanto a las cifras de producción de autos, camiones y autobuses, ésta pasó de 49 807 a 360 678 unidades en el mismo periodo, un crecimiento de 7.24 veces. Aguilar García menciona una tasa de crecimiento del orden del 14% anual de 1962 a 1970 para la industria terminal y de 10% para la de autopartes, y para el

periodo 1970-1976, del 9 y 13%, respectivamente.³ Paralelamente a esta expansión productiva, el empleo aumentó de manera considerable: de 7 072 trabajadores en 1960 a 41 635 en 1975, es decir, un incremento de 5.8 veces. Por empresa, el aumento de los puestos de trabajo fue como sigue: Ford, que en 1962 ocupaba a 1 029 trabajadores, llegó a 4 418 en 1975; GM pasó de 1 480 a 4 951, y VW de 250 a 9 515 (véase el cuadro 1).

Sin embargo, el subsector fabricante de autopartes registró un crecimiento mayor, puesto que pasó de 3 000 trabajadores a principios de los años sesenta a 19 548 en 1975, es decir, creció 6.5 veces. El valor de la producción total creció 3.9 veces entre 1960 y 1975 para llegar a 11.4 millones de pesos (915 458 dólares). Cabe mencionar que, pese a su dinamismo, este subsector no logró superar el valor de la producción de la actividad de "construcción y ensamble de vehículos", el cual representó, en 1975, 22 190 millones de dólares.⁴ Con esa expansión de la industria de autopartes se vio cumplido uno de los principales objetivos del decreto de 1962: incrementar significativamente el empleo y la planta industrial del país. En cuanto a los componentes de automóviles, en 1975 cerca de 80% de los materiales de montaje eran de origen nacional. El crecimiento del subsector fabricante de autopartes provocó una dicotomía entre la industria terminal y la de autopartes. El 32% de los trabajadores de todo el sector automotriz* estaba concentrado en algunas decenas de empresas pequeñas y medianas, y más del 60% tan sólo en siete empresas terminales.

En esta fase las industrias se localizaron en o alrededor de las grandes ciudades. Guadalajara, Monterrey, la ciudad de México, Puebla, Toluca y Cuernavaca han sido los centros principales de producción y distribución del sector automotriz. La industria de autopartes, en general, se estableció en lugares próximos a los complejos industriales, aunque algunas se ubicaron en diversos puntos del país.

Paralelamente al desarrollo de la industria automotriz, se sindicalizó una gran parte de los trabajadores. La expansión eco-

³ *Ibid.*, p. 122.

⁴ Las cifras sobre valor de la producción fueron calculadas con base en los censos industriales de 1965 y 1975 y representan la suma de las clasificaciones 3813 a 3819 que representan teóricamente a las autopartes.

* Cuando mencionamos todo el sector automotriz estamos hablando de la industria de automóviles, tractocamiones y autobuses y de autopartes.

Cuadro 1
Empleo en la industria automotriz terminal en México (1970-1975)

	Ford		GM		VW		Chrysler		Nissan		DINA		VAM	
	Abs.	Índice	Abs.	Índice	Abs.	Índice	Abs.	Índice	Abs.	Índice	Abs.	Índice	Abs.	Índice
1960	1 029	100.00	1 480	100.00	250	100.00	1 024	100.00	15	100.00	1 362	100.00	450	100.00
1965	3 931	3.80	4 330	2.92	1 821	7.28	2 411	2.35	200	13.3	2 002	1.47	1 158	2.57
1970	4 437	4.31	4 325	2.86	3 625	14.50	3 999	3.90	1 067	71.1	4 080	2.99	1 982	4.40
1975	4 418	4.29	4 951	3.34	9 515	38.06	5 649	5.51	2 735	182.3	7 622	5.60	1 892	4.20

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y cálculos de los autores.

nómica y la creciente organización laboral mejoraron las condiciones de trabajo; así, se incrementaron los salarios, se estableció el salario por hora y se aumentaron considerablemente las prestaciones. Aguilar García señala que en 1978 el salario promedio por hora en la planta de GM, era de 3.42 dólares; de 2.55 para la Chrysler y de 1.61 dólares para la VW. El salario por hora más bajo correspondió a la VAM, con 0.87 dólares, y el más alto a la GM, con 4.25 dólares.⁵

En la industria terminal, prácticamente el 100% de los trabajadores está sindicalizado, y aunque no se establecen —en términos generales— programas de incentivos económicos, las remuneraciones se incrementaron en 50% con las prestaciones alcanzadas. La mayoría de los obreros logra obtener contratos de planta. Dombois habla de un 90%, lo que significa que la mano de obra es estable. Desafortunadamente no se cuenta con información de las tasas de sindicalización en la industria de autopartes y la que se tiene sobre empleo es contradictoria (véase el cuadro 2). No obstante, elaboramos un cuadro para tener una idea aproximada de la importancia de esta industria.

Cuadro 2

Tasas de sindicalización en el sector automotriz, 1975

	Ocupados	Sindicalizados	Tasa de sindicalización
Terminal (7 empresas)	36 782	34 476	93.7 ^a
Tractocamiones y autobuses	4 853	3 173	65.4 ^a
Subtotal	41 635	37 649	90.5 ^a
	19 548 ^b		
Autopartes	70 000 ^c	—	—
	61 183 ^b		
Total	111 635 ^c	—	—

Fuentes: AMIA y Aguilar García, (1982).

^a Datos aproximados deducidos a partir de la información proporcionada por Aguilar García, (1982: cuadros xvii y xxxiv).

^b Datos basados en el *Censo Industrial 1975*.

^c Información presentada por Aguilar García (1982: cuadro xii).

⁵ Aguilar García (1982: 149).

Se sabe poco del tipo de obrero, y de las condiciones de trabajo que prevalecen en esta fase. Una primera diferencia que se podría establecer entre la industria terminal y la de autopartes es que la primera tiene mejores salarios, prestaciones y condiciones de trabajo, altas tasas de sindicalización y mayor estabilidad en el trabajo, lo que seguramente se traduce en una política más selectiva de la mano de obra, en contraste con la industria de autopartes. Una segunda diferencia es la señalada por algunos estudios: que las empresas transnacionales emplean trabajadores calificados y semicalificados, hombres, con niveles de escolaridad superiores a la media de la industria manufacturera y más jóvenes que la mano de obra de la primera fase. En cuanto al origen de los obreros, Roxborough (1983) señala que es, en términos generales, urbano, mientras que en las nuevas plantas que se construyeron en los complejos industriales en esta década se observa una alta procedencia rural (Universidad Autónoma de Puebla, 1985).

La procedencia rural es un dato importante que debería ser objeto de más precisión, pues a partir de él se sustentan diversas hipótesis sobre la acción sindical de los obreros del sector. Por un lado, Augusto Urteaga señala, por ejemplo, que el origen rural en la planta de DINA-Renault en Ciudad Sahagún permitió que se acrecentaran los lazos familiares dentro de la fábrica, lo que significó un alto grado de cohesión. En cambio, en otros estudios, como el efectuado en la VW en Puebla, señalan que el origen rural es un elemento de sumisión de la fuerza de trabajo, lo cual facilita un control más eficaz de los obreros por parte de las empresas (Urteaga, 1977, y Universidad Autónoma de Puebla, 1985). La expansión del sector automotriz durante esta segunda fase favorece, aunque en forma marginal, el comienzo de la exportación de autopartes. En 1975, el 66% de la producción destinada al mercado externo consistía en partes y piezas, y comenzaba ya la exportación de motores. No obstante esta participación marginal, el alto valor de los productos producidos llevó al sector automotriz a ser, en 1975, la segunda industria exportadora de México después de la petrolera, con 2 602 y 5 436 millones de dólares, respectivamente.⁶ Se delineaba la característica de lo que en la tercera fase será la prioritario: la exportación.

⁶ Fuente: Asociación de la Industria Automotriz (AMIA), tomado de Aguilar García (1982: cuadro IX).

El éxito aparente logrado por el gobierno mexicano con el incremento del empleo y de los componentes nacionales fue contrarrestado por un continuo incremento del déficit de la balanza de pagos, el cual fue de 9 223 millones de pesos en 1976.⁷ El Estado expidió tres decretos en 1962, 1969 y 1972, con el objetivo de incentivar la sustitución de importaciones y el desarrollo de la industria nacional de automotores al amparo de medidas proteccionistas para contrarrestar el desempleo; no obstante, sólo se logró una incipiente industria nacional, la cual representó una carga en el balance de las divisas del país. El decreto de 1962 estableció que el 60% de los componentes de los vehículos deberían ser de origen nacional y prohibió la importación de ciertas partes, como motores, baterías y neumáticos. De 1960 a 1972 la integración nacional se incrementó de 20 a 63%. Además, se asignaron ciertas especializaciones a las empresas: VW, Dina y Nissan debían producir autos pequeños y las empresas estadounidenses modelos grandes. Los dos siguientes decretos significan la continuación de la misma política, y el elemento novedoso fue que impulsan el fomento de las exportaciones. En 1972 se enviaron al exterior 19 117 unidades terminadas.⁸ Lo sobresaliente en esta segunda fase es la mayor participación estatal en la conformación de un modelo industrial para la industria de automotores.

Las medidas gubernamentales impuestas a las empresas extranjeras no las benefician, puesto que además de obligarlas a usar componentes nacionales, con costos más altos y de menor calidad, fijan precios máximos a los vehículos. Sin embargo, como señala Dombois, para estas empresas el mercado interno, aunque continúa sin ser de escala, es lo suficientemente importante, al igual que las ganancias, como para que cedan el monopolio que detentan. Según Baranson, si se toman como base 100 los costos de producción de autos con requisitos de integración nacional de Estados Unidos, resulta que a México, con una integración del 60%, corresponde un índice de 164, y de 171 para Brasil con integración de 98-100%.⁹ Sin embargo, la tasa de ganancia era mayor en México que en Estados Unidos o Japón por las

⁷ "Producción de autopartes presente. . .", *Examen de la Situación Económica de México*, cit.

⁸ AMIA, *Boletín* núm. 169, México, 1980.

⁹ Los datos sobre costos de producción en Estados Unidos, México y Brasil provienen de J. Baranson, "La industria automotriz en los países en desarrollo", Madrid, 1971, p. 48. Tomado de Dombois (1985: cuadro 23).

franquicias y aranceles tributarios. La Ford pronosticaba que en 1980 los costos de cada motor, incluyendo el transporte, serían de 1 233 dólares en Japón, 1 325 en Estados Unidos y 821 en México, lo que arrojaba una tasa de ganancia de 0, 1 y 29%, respectivamente.¹⁰

Esta fase, que empezó en 1962, llega a su fin en 1976 con el comienzo de la primera recesión fuerte de la economía mexicana, después de la guerra, la que afectó seriamente a la industria automotriz. El gran crecimiento que se observó en este sector de 1960 a 1975 cayó drásticamente en 1975-1977. La producción disminuyó en más de un 20% mientras el 10% de los trabajadores perdió su empleo. Entre fines de 1976 y durante 1977 fueron despedidos 8 000 obreros.

Durante esta segunda fase el sector tuvo un fuerte crecimiento y pudo consolidarse gracias al establecimiento de complejos industriales con una alta integración vertical. De modo paralelo la industria nacional de autopartes, abastecedora de las grandes empresas transnacionales, registró un importante desarrollo. Asimismo, se constituyó un sector obrero concentrado en pocas empresas, se fortaleció la organización de los trabajadores, se mejoraron las condiciones de trabajo, y se incrementó significativamente la integración nacional. Sin embargo, no se logró uno de los objetivos principales de los decretos, que era el de cambiar el signo negativo de la balanza comercial. Asimismo, se desarrolló un fuerte monopolio de la industria, las organizaciones laborales se integraron en su mayoría al sindicalismo oficial y se incrementaron los subsidios y los costos de producción.

C. TERCERA FASE: *reconversión industrial e industrialización para la exportación*

Esta etapa se inicia a principios de los años setenta en la frontera norte con el establecimiento de empresas maquiladoras de autopartes para la exportación, y repunta al término de la crisis de 1975-1976, cuando se expide el decreto del 20 de junio de 1977 que fortalece la orientación exportadora y establece una reordenación económica de la industria. La característica principal de

¹⁰ Alternativas de la Ford para la provisión de motores de la Oficina del Senado H. Metzenboun. Dombois (1985: cuadro 25).

esta fase es la orientación hacia la exportación articulada con la producción de automóviles y autopartes para el mercado interno. Dombois señala correctamente que en este periodo se “induce una expansión de la capacidad para la exportación”. Se prosigue en forma acrecentada la exportación de unidades completas y crece exponencialmente la de motores y partes para el sistema eléctrico. En esta etapa la producción también se hace más compleja. Si en la segunda fase se podía hablar de una industria terminal y otra de autopartes, ahora esta división pierde mucha utilidad analítica, para conformarse, según nuestra consideración, en cuatro categorías: *a*) la industria terminal que surgió en la segunda fase (producción para consumo interno), *b*) la industria de las grandes empresas de autopartes y de vehículos para exportación (como el caso de las plantas de motores y de la Ford en Hermosillo), *c*) la industria de autopartes que abastece tanto a la categoría uno como a la dos, y *d*) la industria maquiladora fronteriza de autopartes para la exportación (como las plantas de arneses).

Las dos modalidades industriales que diferencian a la tercera fase de la segunda es la instalación de plantas ensambladoras para la exportación y de maquiladoras de autopartes. En cuanto a la primera modalidad, desde principios de los años ochenta se observan claramente reubicaciones fabriles y el establecimiento de nuevas plantas. La GM, Chrysler y Ford, entre otras, establecen en el norte de México importantes plantas que darán un giro de 180 grados tanto a la industria automotriz en su conjunto como a las localidades donde se ubican (véase el cuadro 3).

La expansión del sector automotriz ha sido sostenida por lo menos en los primeros cinco años de esta fase. Entre 1976 y 1980 creció a una tasa del 7.9% y, para 1981, considerado el año de oro de la industria de automotores, lo hizo en un 21.7%. En 1977 se produjeron 280 813 unidades y en 1981 eran ya 596 518. En el empleo, en este mismo periodo, el volumen de ocupados paso de 37 830 a 66 700.

Como se observa en el cuadro 4, en 1982 comienza un periodo crítico para el sector con la segunda crisis más importante en su historia. Si en 1981 se habían producido 566 518 unidades, en 1983 esta cifra se redujo a 295 000. Todavía en 1985 no se alcanzaba la cifra de 1981, puesto que se produjeron sólo 385 000 autos. Se despidió a 19 900 trabajadores, lo que llevó el empleo a 46 800 personas en 1983. Las grandes empresas todavía no se

Cuadro 3
Reestructuración de la industria automotriz. Orientación exportadora

	<i>Año de inicio</i>	<i>Actividad</i>	<i>Ciudad</i>	<i>Capacidad instalada (miles)</i>	<i>Porcentaje de exportación</i>
GM	1980	Motores	Ramos Arizpe, Coah.	400	80
GM	1981	Ensamble de autos	Ramos Arizpe, Coah.	63 ¹	50
Chrysler	1981	Motores	Ramos Arizpe, Coah.	270	80
Ford	1982	Motores	Chihuahua, Chih.	400	80-90
	1986 ²	Ensamble de autos	Hermosillo, Son.	130	100
VW	1981 ³	Motores	Puebla, Pue.	300	85
Renault	1984	Motores	Gómez Palacio, Dgo.	350	80
Nissan	1984	Motores	Aguascalientes, Ags.	450	65

¹ En 1984 como trabajaba al 30% de su capacidad, produjo sólo 25 000 autos.

² Hasta noviembre.

³ Este año representa la reestructuración dentro de su misma planta de Puebla.

Fuente: Elaboración de los autores con base en información proporcionada por las empresas.

reponen de la crisis ni alcanzan el nivel de empleo que tenían en 1981 (véase el cuadro 4). Actualmente prosiguen los despidos masivos, y es previsible que continúen durante 1987-1988 (lo cual se reafirma con declaraciones oficiales y por los conflictos actuales en Dina, Ford y vw). Hay que señalar que, mientras la producción y el empleo en el sector dirigido al mercado interno descienden, se crean nuevas plantas que mantienen un crecimiento sostenido gracias a las exportaciones. Precisamente, son los inicios de los ochenta los que marcan esta reconversión y la clara dicotomía entre los sectores orientados al mercado nacional y los orientados al mercado exterior (Barnet y Müller, 1974).

Cuadro 4

Empleo en la industria automotriz en México, 1977-1985

	1977	1980	1981	1983	1985
Ford	5 218	7 819	8 931	5 500	6 570
GM	5 120	6 463	8 595	7 200	10 347
vw	7 401	13 396	14 978	11 408	14 353
Chrysler	5 826	7 622	9 258	5 104	10 483
Nissan	2 972	3 437	4 126	4 010	5 934
Dina/Renault	6 972	9 397	11 515	8 489	— ^a
VAM	1 453	2 656	2 977	1 802	1 193
Total	34 962	50 790	60 380	43 513	48 800

^a La planta de Ciudad Sahagún cerró definitivamente en agosto de 1986.

Fuentes: AMIA, cálculos de Dombois (1985: cuadro 19) y cálculos propios. 1985: Revista *Expansión*, México, agosto de 1986.

En cuanto a la segunda modalidad de este nuevo modelo exportador, tenemos a las maquiladoras de autopartes, las cuales establecen un poco antes de 1979. En 1978 la GM había establecido en Ciudad Juárez dos plantas de ensamble de conductores y componentes de cableado para sistemas eléctricos (mejor conocidos como arneses) cuya producción total se exporta a Estados Unidos. En 1982 la Chrysler también establece una planta de arneses para la exportación. Nissan, por su parte, en 1985 instala en Tijuana una planta para exportar el 100% de los transjes que fabrica. El cuadro 5 muestra el crecimiento de la industria maquiladora de autopartes en los municipios fronterizos del norte de México. Cabe señalar que la maquiladora de exportación es la industria que menos resiente los efectos recesivos en el nivel nacional. Mientras que otros sectores manufactureros,

incluyendo el automotriz, tuvieron un descenso por la crisis de 1982-1983, y ahora por la de 1986, la maquiladora creció 7.1 veces entre 1979 y 1985, y continuará expandiéndose, según declaraciones recientes del Secretario de Comercio y Fomento Industrial.

Una característica que diferencia la exportación de la segunda fase con la actual es que prácticamente todos los componentes que emplea son importados y posteriormente los reexporta. Así, mientras que antes la exportación suponía una mayor capacidad del desarrollo industrial nacional, ahora requiere casi exclusivamente el desarrollo de las capacidades de montaje del país. A diferencia de la primera y segunda fases, en la tercera se incrementan considerablemente las ventajas que ofrece el país a este tipo de producción: *a)* por vez primera se presentan economías de escala, por ejemplo en la producción de motores; *b)* una cercanía geográfica inigualable que representa una reducción de costos de transportación y de tiempos de circulación del capital; *c)* la frontera, y en general el norte de México, cuenta con una infraestructura industrial, el *know how* y el *do how* para la exportación; *d)* abundante mano de obra calificada o no; *e)* costos de mano de obra más bajos que en el centro del país (en las plantas de la frontera se paga 1.6 veces menos el salario mínimo en contraste con las plantas del centro); *f)* ventajas arancelarias inigualables en el régimen de maquiladoras; *g)* bajas tasas de sindicalización y centrales con un gran control sobre los trabajadores, y *h)* debilitamiento del sindicalismo del ramo automotriz en Estados Unidos por efecto de las reubicaciones industriales desde aquel país hacia el norte de México.

La participación estatal, al igual que en la segunda fase, es decisiva. En 1977 se expide un decreto de reestructuración de la industria. Se busca aumentar el 60% de integración nacional para llegar al 75%; se estimula la exportación apoyada por un sistema de subsidios y exención de los derechos de importación y de franquicias tributarias. El objetivo central es, de nuevo, alcanzar el equilibrio de la balanza comercial. En septiembre de 1983 se emite un nuevo decreto para fomentar la exportación y racionalizar la producción. El ordenamiento reduce el número de modelos, prohíbe la fabricación de motores de ocho cilindros y autoriza la fabricación de nuevos modelos siempre que el 50% de la misma se destine a la exportación, retirándoles la obligación de que estos autos contengan un determinado porcentaje de integración nacional.

Cuadro 5

Número de establecimientos, obreros, técnicos en producción y empleados administrativos de la maquiladora de exportación, en la rama de construcción, reconstrucción y ensamble de equipo de transportes y sus accesorios, municipios fronterizos, 1975-1985

Año	Número de establecimientos	Incremento anual (%)	Total de obreros	Incremento anual (%)	Técnicos en producción	Incremento anual (%)	Administrativos	Incremento anual (%)	Total de personal	
									Absoluto	Incremento anual (%)
1979	38	100.0	n.d.	—	n.d.	—	n.d.	—	5 035	100.0
1980	50	31.6	5 981	100.0	627	100.0	492	100.0	7 100	41.0
1981	41	-10.0	8 621	44.1	787	25.5	700	42.3	10 108	42.4
1982	40	-2.4	9 824	14.0	984	18.3	782	11.7	11 537	14.1
1983	43	7.5	16 150	64.4	1 652	67.8	1 012	29.4	18 814	63.0
1984	46	6.9	23 475	45.3	2 685	62.5	1 610	59.1	27 770	47.6
1985	53	15.2	30 385	29.4	3 626	35.0	2 164	34.4	36 175	30.2

Fuente: Elaboración del autor con base en la Secretaría de Programación y Presupuesto, *Estadística de la industria maquiladora de exportación, 1975-1983*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, México, 1983, Subdirección de Estadísticas Económicas, *Estadística de la industria maquiladora de exportación*, México, Dirección General de Estadística, Geografía e Informática, 1984 y febrero de 1986.

En el Plan Nacional de Desarrollo y en otros más específicos, el Estado ha definido a este sector como prioritario, al igual que a la zona norte del país, lo que se traduce en mayores ventajas para el sector. Se privilegia a las empresas que exporten, se liberalizan los precios, se permiten traslados, despidos y cierres. La exportación se convierte en un claro proyecto industrial para el país. El fortalecimiento que actualmente se da a dicho proyecto es claramente entendible si observamos que desde 1975 las exportaciones de autos y autopartes ya representaban una fuente importante de divisas. En julio de 1986, las exportaciones de este sector ocuparon el segundo lugar en importancia, con 661 887 millones de dólares, es decir, el equivalente al 21.6% del valor de las ventas de petróleo. Por otra parte, las exportaciones de la industria automotriz significaron el 17.6% de las de productos no petroleros en ese mismo año.¹¹

Con este viraje del sector se adoptan nuevos patrones productivos y laborales. La mayor complejidad y diversidad de la industria —como se señaló— tendrá como efecto una mayor heterogeneidad productiva, tecnológica y laboral. Las exigencias que implica destinar la producción al mercado mundial está obligando a una reestructuración profunda de las empresas automotrices. Los procesos de automatización, de flexibilización y estandarización del trabajo, de empleo de una mano de obra nueva y calificada, entre otros factores, van a imprimir un sello distintivo a esta fase. Es la primera vez que se utilizan en forma extendida contingentes obreros femeninos en el ensamble de motores y en toda la producción de la industria maquiladora. En la planta de motores de Ramos Arizpe, Coahuila, GM actualmente ocupa a 500 mujeres, o sea 25% del total de obreros.¹² Las maquiladoras de autopartes empleaban a 15 831 mujeres en 1985, 52.1% de sus trabajadores. La feminización del sector ha ido acompañada con la reubicación de plantas en el norte de México, lo que ha significado, como se verá más adelante, un cierto deterioro de las condiciones de trabajo logradas y un desplazamiento de mano de obra de la segunda fase. Asimismo, se observa un deterioro de los contratos colectivos y una mayor complejidad en las relaciones laborales por la creación de los *joint-ventures* (inver-

¹¹ *Examen de la Situación Económica de México*, vol. LXII, núm. 730, septiembre de 1986, cuadro 7.

¹² Entrevista de los autores con el Ing. en Relaciones Públicas de la planta de motores de la GM en Ramos Arizpe, Coahuila, 13 de junio de 1986.

siones conjuntas) tanto entre empresas privadas, como mixtas (gobierno y transnacionales).¹³ Otro fenómeno de la reconversión son las nuevas formas de organización en el trabajo (por ejemplo, la adopción del modelo japonés). También se observa que aunque las grandes firmas (Ford, GM, Chrysler) cuentan con sindicatos muy antiguos, sus plantas en Cd. Juárez no los tienen.

Los resultados que se están observando en esta tercera fase, aunque algunos en forma prematura, son los siguientes: *a*) un crecimiento importante del sector orientado a la exportación y un detrimento del destinado al mercado interno; *b*) se logra un pequeño excedente de divisas principalmente por la orientación exportadora y en segundo término por las restricciones a las importaciones —en 1985 hubo, por primera vez en la historia de la industria automotriz, un superávit en la balanza de pagos del sector—; *c*) se acrecienta la sensibilidad del sector orientado al mercado interno a los vaivenes de la economía nacional, y el orientado a la exportación, a los de la economía internacional; *d*) se observa un crecimiento heterogéneo en su dinamismo por categoría, actividad, producto y región; *e*) se presenta una heterogeneidad en la tecnología y en la mano de obra; *f*) el norte del país se especializa en las autopartes para exportación y se convierte en la región principal para el desarrollo del sector automotriz (ya en 1975 la frontera norte se dedicaba en un 99.1% a la producción de autopartes, en contraste con el 30.6% en el nivel nacional); *g*) el sector automotriz se convierte definitivamente en el segundo exportador después de la industria petrolera (tan sólo la GM de Ramos Arizpe pasa a ser la segunda empresa exportadora más importante del país, después de Pemex), aunque, según Dombois, absorbe el 61% de los subsidios que el gobierno ofrece a la industria nacional; *h*) se pone en práctica la reducción de inventarios en las empresas (KANBAN* y tecnología flexible); *i*) se da una segmentación en la producción y en la fuerza de trabajo con la producción para el mercado interno y para el mercado mundial; *j*) se presenta una creciente flexibilización en el trabajo y un proceso de segmentación en las estructuras de calificación y del empleo, y *k*) una reestructuración productiva internacionalmente racionalizada, estandarizada y

¹³ Entre las principales inversiones conjuntas tenemos conocimiento de las siguientes: Ford y Togo Koyo en Hermosillo, GM y Vitromex en Ciudad Juárez, entre otros.

* Método japonés de reducción de inventarios.

automatizada con reubicaciones en nuevos centros fabriles.

Antes de pasar al segundo y último apartado sobre los conflictos laborales en tres empresas del sector, conviene señalar tres conclusiones de esta primera parte que nos permiten ubicar con mayor claridad los movimientos sindicales:

- la industria de automotores no sólo ha sido importante para la economía mexicana, sino que en la nueva fase se le ha definido, y de hecho lo es, como prioritaria para el desarrollo industrial del país;
- la participación del Estado ha sido definitiva y ha marcado los virajes de las políticas industriales adoptadas por el sector. Sin embargo, en la tercera fase es clara la pérdida de capacidad del Estado para continuar orientándolo, debido a que la reestructuración productiva de la industria responde crecientemente a una lógica internacional;
- la industria automotriz en México ha sido tradicionalmente sindicalizada, al igual que en otros países como Estados Unidos, Canadá y Francia. En los dos últimos modelos de industrialización (de sustitución de importaciones y para la exportación) el sector ha tenido tasas altas de sindicalización.

II. Conflictos laborales y organización sindical

En este apartado intentaremos hacer un análisis comparativo de las formas de resistencia colectiva y de la lucha de los trabajadores de tres empresas automovilísticas, General Motors, Ford y Volkswagen, tomando como ejes las fases industriales.

Seleccionamos estas empresas por las siguientes razones: el caso de General Motors es muy significativo por el nivel de combatividad y movilización de los trabajadores de esta empresa, una de las más antiguas de la rama. El caso de Ford resulta relevante porque permite establecer una comparación con la GM, a pesar de que la Ford produce el mismo tipo de autos y camiones, y de que su proceso de trabajo es casi idéntico, al igual que la maquinaria, el nivel de combatividad de los obreros ha sido mucho menor que el de los de la GM. En cuanto a la vw, se caracteriza por producir el típico auto europeo (pequeño y de bajo consumo de gasolina), cuyo proceso de trabajo integra *todas*

las fases de fabricación (fue la primera empresa que tuvo la fase de estampado). Asimismo es la armadora más grande de México y la que concentra al mayor número de trabajadores en una sola planta (más de 10 000 en 1986), los cuales han alcanzado niveles de movilización importantes.

A. *El caso de General Motors*

Esta empresa cuenta actualmente con cuatro plantas (dos en Ramos Arizpe, Coahuila, una en el Distrito Federal, y otra en Toluca, Estado de México, en su primera fase). La primera planta surge en 1935 en la capital de la República;¹⁴ 48 obreros constituyen en 1937 el Sindicato de Obreros y Empleados de la Planta de Montaje de General Motors de México, afiliado a la Federación Obrera Local del D.F., la cual había pertenecido a la Confederación Revolucionaria de Obreros de México (CROM).¹⁵ Esta organización se caracterizó por su posición crítica hacia la CTM. Así, en 1947 el sindicato, con 837 afiliados, decide ingresar a la Central Única de Trabajadores (CUT), integrada por los sindicatos nacionales de industria y por varios grupos de izquierda, uno de cuyos principales dirigentes era Valentín Campa. Sin embargo, la fuerza de esta central no duró mucho (un año) debido a que los sectores oficiales se fortalecieron en las direcciones de los sindicatos nacionales, con la consecuente expulsión de los sectores democráticos. En 1952 la CUT junto con otras organizaciones forman la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), a la cual se incorpora el sindicato de la GM.¹⁶

Este es el contexto que nos permite entender que el sindicato lograra negociar una cláusula que posibilitaba su fortalecimiento en la revisión contractual de 1955. Este factor marcó las luchas del sindicato hasta 1980, año en que es fuertemente golpeado. El contenido principal de tal cláusula, la quinta, era el derecho del sindicato a intervenir en la contratación del personal en cual-

¹⁴ Destaca el hecho de que en esos años los obreros de esta empresa en Estados Unidos estaban dando luchas muy importantes por el reconocimiento de su sindicato y por la negociación en materia de horas, salario y ritmo de trabajo. Quiroz (1982).

¹⁵ Archivo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, tomado de Aguilar García (1982).

¹⁶ *Ibid.*

quier planta que la empresa estableciera en territorio mexicano. La primera reacción de la empresa contra esta cláusula se da en la revisión contractual de 1963 —inicio de la segunda fase—, con el resultado de que logró su modificación; desde ese momento, la empresa sería la que contrataría al personal en las diferentes plantas que estableciera en el país y con diversos sindicatos.¹⁷ Este es el primer golpe importante que recibe el sindicato por parte de la empresa y constituye la base de la actual división sindical.¹⁸ De esta manera, al amparo del decreto de 1962, en el año de 1965 se establece la planta de fundición y motores en Toluca, en condiciones totalmente favorables a la empresa, pues ésta efectúa la contratación de los trabajadores sin ninguna injerencia del sindicato del Distrito Federal. Además, el sindicato de la nueva planta de Toluca quedó integrado a la CTM.¹⁹

En este contexto estalla la primera huelga, la cual se prolonga por 15 días. Los objetivos centrales fueron la defensa de la existencia de la planta en el Distrito Federal y de las prestaciones conquistadas, así como la solicitud de incremento salarial. Como resultado, la empresa se comprometió a no retirar sus instalaciones del Distrito Federal, a respetar la materia de trabajo en dicha planta y a mantener las prestaciones conquistadas. Se logró, asimismo, un incremento salarial del 14% y el pago del 55% de los salarios caídos.²⁰ Este movimiento marca un punto de referencia fundamental en lo referente a la participación política de los obreros, y constituye el inicio de la estrategia de las empresas de buscar la descentralización geográfica de sus procesos de producción (exceptuando a la VW). Ello tenía dos objetivos: uno económico (por ejemplo, incremento de la productividad), y otro político; sobre este último aspecto la empresa quería debilitar la organización lograda hasta entonces por los obreros y disminuir el poder de éstos en el proceso productivo. No obstante, a lo largo de sus luchas los trabajadores de la planta del

¹⁷ Esta cláusula fue cedida a cambio de 250 plazas, las cuales se adquirirían después de 15 años de servicio continuo, siendo por tanto el número de plazas muy escaso. La propuesta de la empresa funcionó como un “gancho” muy fuerte para los trabajadores. López (1982).

¹⁸ Cada una de las cuatro plantas con que cuenta la empresa tiene su sindicato, tres afiliados a la CTM y uno a la CROAC.

¹⁹ La empresa pretendía trasladar a los trabajadores del Distrito Federal a la planta de Toluca e imponer un contrato de salarios y prestaciones de menor nivel que los establecidos en la capital. López (1982) y Aguilar García (1980).

²⁰ *Ibid.*

Distrito Federal lograron incorporar al contrato colectivo de trabajo (CCT) cláusulas que les permitieron tener cierto grado de "control" sobre el proceso de trabajo.

El periodo que va de 1972 a 1975 es el de las grandes movilizaciones de la clase obrera mexicana. Los ejes sobre los cuales giró este movimiento fueron, por un lado, el mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo, y, por otro, la lucha por la democracia e independencia sindicales. En estas movilizaciones estuvieron presentes los trabajadores de la industria automotriz, cuya organización había madurado, destacando los obreros de la GM. En 1975 realizaron su cuarta huelga que tuvo una duración de 37 días. En esta ocasión se mostró una mayor oposición y combatividad frente a la dirección sindical volviendo a aparecer en la mesa de negociaciones la cláusula quinta. Sin embargo, la empresa no aceptó su discusión. Un elemento importante que quedó incorporado en el nuevo contrato fue la existencia de delegados departamentales, aunque sin especificar sus funciones, derechos y obligaciones; además, se logró la planta en el trabajo para aquellos que tenían cinco años de labores ininterrumpidas. Después de cada movimiento huelguístico la empresa históricamente ha seguido la política de despedir a los trabajadores que destacaron por su participación durante el mismo. Sin embargo, en esta ocasión por primera vez surge una respuesta organizada de los obreros en contra de esos despidos. No obstante, los trabajadores en cuestión son cesados. Es en este contexto que surge una corriente democrática, "Departamentos Unidos", cuya característica principal era la de estar integrada por representantes de cada departamento de producción. En 1976, gracias a la actividad de esta corriente opositora al Comité Ejecutivo, son destituidos los secretarios general y de finanzas.²¹

La quinta huelga estalla en 1977 y dura 62 días; el motivo central de ésta fue el rompimiento del tope de aumento salarial del 10%, lo cual no se consigue. Sin embargo, el sindicato logró que la empresa aceptara conceder la planta en el trabajo a quienes cumplieran tres años de labor ininterrumpida, además de prestaciones que buscaban complementar el salario. Por primera y única vez en la historia de este sindicato se obtuvo la reinstalación de los despedidos.²²

²¹ López (1982).

²² *Ibid.*

La revisión contractual y salarial de 1979 conduce a la sexta huelga del sindicato y la quinta en un periodo de siete años; su duración fue de 14 días. Este es uno de los movimientos más polémicos en la historia del sindicato, surgiendo una fuerte lucha por su democratización. En este movimiento de nuevo aparece como motivo central la recuperación de la cláusula quinta. Para ese entonces la empresa ya tenía en proyecto la instalación de sus plantas en Ramos Arizpe, Coahuila. Al concluir la huelga se desató un fuerte movimiento contra la dirección sindical, cuyo resultado fue la destitución del Comité Ejecutivo y la elección de uno democrático que estuvo en funciones de 1979 a 1981. Este ha sido el intento democratizador más importante de la historia del sindicato.

Al nuevo Comité Ejecutivo tocó conducir el movimiento huelguístico de 1980, el más prolongado y difícil del sindicato, pues duró 106 días. Las demandas centrales esta vez fueron el aumento de salarios y las violaciones al CCT en lo referente al derecho de contratación y a la defensa de la fuente y la materia de trabajo.

En marzo de 1979 la empresa había firmado un contrato con la CTM en Ramos Arizpe, cuando solamente se encontraban el terreno y las instalaciones de la planta de fundición y de ensamble en esa ciudad. Se habían firmado dos contratos con el Sindicato de Trabajadores de Oficinas, de la Industria y del Comercio-CTM, uno por obra determinada que marcaba salarios de 90 y 89 pesos y otro para el ensamble de vehículos automotores con los mismos salarios; en aquel momento, el salario medio de la planta del Distrito Federal era de 450 pesos diarios.²³ En este movimiento la empresa dio un fuerte revés a los obreros de la planta de la capital de la República pues, por una parte, continuó con la descentralización del proceso de producción iniciado en 1965, profundizando de esta manera la división sindical ya existente (de dos pasaron a ser cuatro sindicatos) y, por otra, se logró debilitar de manera considerable al sindicato de la planta del Distrito Federal (represión al Comité Ejecutivo democrático, cambios en la estructura sindical, despidos, etc.). En el periodo comprendido de mayo de 1981 a abril de 1982 la empresa despidió a 2 200 obreros de un total de 3 225 de esta planta, incrementó el ritmo de trabajo, ya que si los 3 225 trabajadores pro-

²³ López (1982) y Contrato Colectivo de Trabajo de la planta de ensamble de Ramos Arizpe, 1979.

ducían entre 90 y 100 unidades, tras los despidos se fabricaban entre 160 y 170 unidades con sólo mil obreros y nuevos ritmos de trabajo, ya que también se había reducido la jornada (y por supuesto también el salario).²⁴ En este tiempo la empresa había visto con desagrado cómo los trabajadores de la planta del Distrito Federal habían acumulado gran experiencia en ciertos niveles que le resultaban extremadamente peligrosos. Por ejemplo, había un grupo de 900 obreros cuya edad promedio era de 40 años y su antigüedad oscilaba entre 20 y 30 años; en comparación, en las plantas de Ramos Arizpe la edad promedio era de 26 años; asimismo, otro grupo de 2 100 obreros "jóvenes" tenía una antigüedad de 1 a 15 años.²⁵ Lo anterior nos permite observar que un número importante de trabajadores tenía una experiencia laboral nada despreciable y, por tanto, un amplio conocimiento de su proceso de trabajo, lo cual constituía un factor de amenaza para la empresa.²⁶

Estos obreros habían acumulado una gran experiencia sindical, cuyos resultados habían quedado plasmados en el contrato colectivo (altos salarios y prestaciones superiores al promedio de los trabajadores de la industria, entre otros). La apertura de las plantas de Ramos Arizpe es, por lo tanto, una de las manifestaciones del proceso de reestructuración que la GM había iniciado en escala mundial; otro aspecto de dicho proceso fue la modernización de la planta del Distrito Federal, para lo cual trasladó la producción de autos a Ramos Arizpe, dejando en la capital sólo el ensamble de camiones y camionetas.

Ya hemos señalado que uno de los principales beneficios que tuvo la apertura de estas plantas para la empresa fue el profundizar la división sindical entre sus trabajadores, lo que se tradujo en salarios y prestaciones muy por debajo de las que tienen los obreros de la planta del Distrito Federal. En ésta la jornada de trabajo era de 40 horas, mientras que en Ramos Arizpe era de 48.

El salario diario promedio en la planta de la capital en agosto de 1986 fue de 7 049 pesos, y en Ramos Arizpe, en la planta

²⁴ Entrevista con un obrero de la planta GM del Distrito Federal.

²⁵ Quiroz (1982) e información proporcionada por la empresa (junio de 1986).

²⁶ En la planta del Distrito Federal, debido a la antigüedad de la maquinaria (50 años) era alto el número de trabajadores de mantenimiento. Éstos se caracterizan por su elevado nivel de calificación y, presumiblemente, su mayor control sobre su proceso de trabajo.

de motores, 2 400 pesos diarios. Las prestaciones también resultaron menores (por ejemplo en el número de días de vacaciones, prima vacacional, días de descanso obligatorio, seguro de vida y aguinaldo), resultando de todo lo anterior un ahorro para la empresa calculado en 667 millones de pesos anuales.²⁷

Otro tipo de beneficio que obtuvo la empresa con esta nueva relación es que el contrato con los obreros de Ramos Arizpe no contiene ninguna cláusula que tenga que ver con el control sindical sobre las normas de trabajo. Se acentúa además la división entre los obreros de la planta de ensamble y la de motores en aquella ciudad, pues hay diferencias tanto en el salario como en las prestaciones, siendo menores las de los trabajadores de Ramos Arizpe.

Es interesante destacar el alto nivel de rotación de trabajadores en estas plantas. Entre 1981 y 1984 el personal obrero había cambiado en un 60%;²⁸ según información proporcionada por la empresa, el índice de rotación anual para 1984 fue superior a 35%; en 1985 habían logrado disminuirlo al 24% anual, teniendo como objetivo reducirlo a un 18% en 1986.

Dicha movilidad tiene orígenes diversos. Por una parte están los despidos (por reducciones en la producción o de tipo político), y por otra las renunciaciones voluntarias, fenómeno nada despreciable en estas plantas.²⁹ Este último aspecto puede explicarse por la inconformidad con el tipo de trabajo (la intensidad es alta sobre todo en la línea de ensamble) y con el salario (difícilmente un obrero que se encuentre directamente en la producción puede rebasar la categoría "C").

Las manifestaciones del conflicto en estas plantas surgen paralelamente con estas nuevas condiciones, sobre todo en los terrenos laboral y sindical. En 1974 habían estallado cinco huelgas por demandas económicas y se habían efectuado algunos paros departamentales. Al interior del sindicato la inconformidad con los representantes ha tenido un papel de importancia, como en el caso de la planta de motores, donde hasta ahora ningún comité ejecutivo ha concluido su periodo pues todos han sido destituidos.

Hasta aquí hemos querido destacar el nivel de movilización

²⁷ Dávila Flores (1981).

²⁸ Sandoval Palacios (s.f.).

²⁹ En diversas entrevistas efectuadas a obreros de la planta de motores de la GM, señalaron que era común que compañeros de su misma área de trabajo renunciaran de manera voluntaria al trabajo (junio de 1986).

expresado por los trabajadores de la GM a lo largo de su historia (con excepción de la planta en Toluca), en relación con las nuevas condiciones que van moldeando las fases industriales. Veamos ahora el caso de la Ford.

B. *El caso de la Ford*

La Ford cuenta actualmente con un complejo industrial en Cuautitlán, una planta de motores en Chihuahua y otra de ensamble en Hermosillo que empezaría a funcionar en noviembre de 1986. El primer intento de sindicalización de los trabajadores tuvo lugar en 1927, pero ello sucedió en 1932, con 100 obreros. Recibió el nombre de Unión de Obreros y Empleados de la Industria Automotriz y Similares del D.F., afiliada a la CROM. En 1936 la abandona y participa en la asamblea constituyente de la CTM. Sin embargo, no ingresa en ésta, pues el sindicato decide afiliarse a la Central General de Trabajadores (CGT) efectuándose su ingreso formal en 1938;³⁰ permanece en ella hasta 1942, cuando se afilia a la CTM. Durante la década de los sesenta y hasta 1973, permanece el mismo secretario general; en este año rompe con la CTM para formar la Confederación Obrera Mexicana (COM). Este periodo es caracterizado por los propios trabajadores como del "sindicato blanco",³¹ pues no existía de hecho para los trabajadores; así por ejemplo, no se les descontaban cuotas sindicales pues la empresa daba al sindicato una determinada cantidad mensual (no fue sino hasta 1976 en que se empezó a efectuar dicho descuento).

Cuando el antiguo secretario trata de que el sindicato de la Ford se afilie a la COM, la CTM le disputa la titularidad, obtiene su registro como Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexas de la República Mexicana y gana la titularidad del contrato en 1975. Sólo un año después el sindicato efectúa la primera huelga, cuya duración fue de 21 días; sus demandas centrales eran el reconocimiento de los representantes sindicales de las plantas y que los problemas se trata-

³⁰ Ahora (1986) la empresa exige como mínimo para entrar a trabajar la secundaria, a diferencia de los inicios de las plantas que exigía sólo primaria. Es probable que con ello se busque mano de obra más estable.

³¹ Archivo de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, E-390-L-1. Citado por Aguilar García (1982).

ban por medio de los delegados y no de los dirigentes nacionales. Uno de los principales dirigentes de este movimiento fue elegido como secretario general nacional y hasta la fecha continúa en el puesto.

A diferencia de esta primera fase, caracterizada por la presencia de un sindicato blanco, surge la movilización y lo que después será la insurgencia sindical característica de esta segunda fase. El movimiento de huelga de 1976 tiene como antecedente la movilización de los trabajadores de Cuautitlán (1966-1967), los cuales efectuaron una "visita colectiva" a las oficinas de administración —para ello pararon la producción durante tres horas—; en esa ocasión la exigencia era negociar las cargas de trabajo, pero fundamentalmente la lucha contra los castigos. Ahí se planteó por primera vez la demanda de que los problemas cotidianos se trataran directamente con los trabajadores o por intermedio de los delegados, exigencia que la empresa rechazó pero que reaparece en la huelga de 1976. En este movimiento se logró negociar la primera reglamentación de los castigos. Por ejemplo, si un trabajador cometía errores en la producción la empresa lo cambiaba de puesto, sin que el sindicato tuviera la posibilidad de defenderlo. Se lograron también incrementos salariales, pero no se consiguió reducir las cargas de trabajo.

En 1975, como resultado de la organización departamental, surgen núcleos de trabajadores democráticos que se interesan por participar en la dirección del sindicato en oposición a los "charrros". El primer Comité Ejecutivo resultado de este proceso surge después del primer movimiento de huelga, pero, paradójicamente, el secretario general llega también con el apoyo de Fidel Velázquez, líder de la CTM.

Cabe resaltar que, a pesar de las condiciones similares existentes para los trabajadores de la planta de GM en el Distrito Federal y de la Ford en Cuautitlán, los grados de movilización son muy contrastantes. Por ejemplo, en ambas plantas los salarios son los más altos y tienen las mejores prestaciones del conjunto de industrias terminales, así como una cierta injerencia de los sindicatos en el proceso de trabajo. Un elemento que permite explicar estos diferentes niveles de movilización lo constituye el tipo de control que lleva a cabo la Ford. Éste se ha caracterizado por tener como eje la búsqueda de una mayor integración del sindicato con la empresa; por ejemplo, después de cada revisión contractual o salarial en la GM, la Ford otorgaba aumentos

o prestaciones similares o incluso superiores a sus obreros.³² Actualmente, las diferencias entre la Ford y GM son del 10% en favor de los primeros en cuanto a salarios se refiere y del 15% en cuanto a prestaciones económicas. Esto provocó que, hasta antes de 1975, los obreros de la Ford no tuvieran la posibilidad de vivir una experiencia sindical autónoma, a diferencia de los obreros de la GM, quienes han tenido una rica experiencia sindical, basada en que la empresa ha tenido una política de mayor enfrentamiento con el sindicato (en 1985, por ejemplo, después de un movimiento de huelga, la empresa no dejó entrar a la planta de motores al representante de la CTM en Saltillo).

Otro elemento que permite diferenciar los grados de movilización es el tipo de organización sindical. Así, en el caso de la GM, el hecho de que en sus orígenes el sindicato tuviera relación con sectores democráticos de la sociedad fue determinante en el tipo de organización sindical que se conformó, pues no obstante pertenecer a una central similar a la CTM —la CROM—, los obreros lograron crear mayores espacios de participación democrática al interior del sindicato. Otro es el caso de la Ford, que se encuentra encabezado, desde hace muchos años, por un secretario general que funge a la vez como secretario general nacional, como líder importante de la CTM y, actualmente, como presidente municipal de Cuautitlán-Izcalli.

En 1976 se da un proceso democratizador en la planta de la Ford en Tlalnepantla; dicho proceso continúa, y en 1981, en la planta de la Villa, se destituye al comité local, eligiendo a un comité democrático. Cuautitlán, que había estado a la cabeza de este proceso, logra elegir un comité local democrático sólo en 1984. A pesar de este proceso democratizador, el desarrollo reciente de la restructuración de la empresa ha afectado seriamente las plantas de la Villa y de Tlalnepantla, que en la actualidad sólo cuentan con 400 y 100 obreros, respectivamente, encontrándose en un acelerado proceso de desaparición. Cuando fue trasladada la producción de la Villa a Cuautitlán fueron despedidos 3 500 trabajadores, cuya principal característica era su gran antigüedad. Durante ese proceso el nuevo comité renunció y hasta la fecha no existe ni comité local ni delegados departamentales, siendo los representantes del CEN los que asumen estas funciones. El grueso de los obreros se encuentra ahora en el complejo indus-

³² Entrevista a obreros de la Ford Cuautitlán (agosto de 1985).

trial de Cuautitlán, donde también han llegado los efectos de la restructuración: a principios de 1986 contaba con 4 000 trabajadores distribuidos en cuatro plantas, y en octubre del mismo año sólo ocupaba a 2 700.

La tercera fase se refleja en el caso de la planta de motores de Chihuahua, la cual empezó a funcionar en 1982, y cuenta actualmente con 384 trabajadores. En ella es notable el nivel de ausentismo así como el alto nivel de rotación de la fuerza de trabajo, lo cual se observa en la gran cantidad de renunciadas. Al parecer, sólo quedan tres obreros de los que entraron a laborar desde que la planta comenzó a funcionar. Esta planta efectuó su primera huelga durante la revisión de contrato de enero de 1986, la que duró 15 días.

Si comparamos las condiciones de trabajo y los niveles salariales de los obreros sindicalizados de la GM o incluso de la Ford en el centro del país, los trabajadores de Ford-Chihuahua no tenían ningún tipo de vida sindical (que bien se puede equiparar con el periodo del sindicato blanco), lo cual *no significa* de ninguna manera que no existen tensiones y conflictos, ya que éstos se manifiestan, predominantemente, de manera individual más que colectiva.

No obstante que es un sindicato nacional el que afilia a los trabajadores de la Ford, éste mantiene tres contratos diferentes con la misma empresa, los cuales se revisan en tres fechas distintas (tal es el caso de Cuautitlán, Chihuahua y Hermosillo).

C. El caso de Volkswagen

En 1954, durante la primera fase y con la razón social de Promexa (en Xalostoc, Estado de México), la Volkswagen surge como ensambladora de vehículos. En ese año se constituyó también la Unión Sindical de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Similares y Conexas del Estado de México, a la cual pasaron a formar parte los obreros de Promexa; dicha Unión se integró a la CGT. En 1964, los obreros de VW constituyen parte de una nueva organización: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Mecánica de Precisión, Similares y Conexas de la República Mexicana, incorporado también a la CGT. En 1966 Promexa se transforma en VW de México con el objeto de producir y ensamblar vehículos, lo que lleva a que la empresa

traslade sus operaciones a la ciudad de Puebla. Los obreros pasan —sin tener conocimiento de ello— a formar parte del Sindicato de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexas, VW de México, afiliado a la Federación de Trabajadores de Puebla (CTM). Este acuerdo fue tomado en una negociación entre la CGT, la CTM y la empresa.³³

La segunda fase se identifica con la primera acción de carácter colectivo. En efecto, en 1972, al presentarse un movimiento por la democratización del sindicato, el cual tiene como resultado la salida de la CTM y su incorporación a la Unidad Obrera Independiente (UOI),³⁴ cambia su nombre al de Sindicato Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexas, VW de México. El sindicato estalla su primera huelga en 1974, cuya demanda central era hacer efectivo un aumento de emergencia del 22%. En ese mismo año se establecen los delegados departamentales. Sin embargo, en el transcurso de 1975 se realizan una serie de despidos masivos, así como cambios en las condiciones de trabajo, situación ante la cual el sindicato guarda silencio. A finales de ese mismo año surge una corriente de trabajadores opositores a la dirección de la UOI que participa en el proceso electoral para elegir Comité Ejecutivo; dicho proceso implicó un fuerte enfrentamiento con la planilla oficial, la cual resultó triunfadora. El resultado de dicho enfrentamiento fue la suspensión de los derechos sindicales de los miembros de la planilla opositora.

A principios de 1976, después de esta lucha interna, el Comité Ejecutivo emplaza a huelga por violaciones al contrato y en protesta por el despido de más de 100 obreros. El conflicto se resuelve sin estallar gracias a las “negociaciones” efectuadas entre la UOI y la empresa.³⁵ Entre 1976 y 1978, los trabajadores efectúan tres huelgas, y entre 1977 y 1979, son despedidos 3 000 obreros.

Durante estos años se manifiesta un gran descontento entre

³³ La Ford ha puesto en práctica en la planta de fundición en Cuautitlán un proyecto que busca la participación de los obreros en la producción con el objeto de mejorar la calidad, conocido como programa PACC (Participación Activa de Calidad para la Competitividad). García Gutiérrez (1985).

³⁴ Aguilar García (1982).

³⁵ Esta central adquiere fuerza durante la década de los setenta, en particular dentro del sector terminal de la rama automotriz. Una de sus características principales es el peso del asesor jurídico en los sindicatos, pues llega a tener más poder que el propio secretario general; tal es el caso de Ortega Arenas. Para mayor detalle sobre esta central ver Aguilar García (1982).

los trabajadores y un enfrentamiento interno: en 1978 las elecciones sindicales se efectúan bajo la vigilancia de la policía. En 1984, luchan contra la reelección del secretario general. La capacidad de lucha de los obreros de VW ha quedado de manifiesto en las diversas movilizaciones que han efectuado a lo largo de su historia, a pesar de lo reducido de ésta. Un elemento importante en ellas ha sido el número de obreros participantes. Recuérdese que la VW es la única empresa, como señalamos al inicio, que concentra en un sólo lugar a la totalidad de sus obreros (más de 10 000). Se menciona que el proceso de trabajo que existe en plantas como la de VW requiere de un tipo de obrero más homogéneo y con menores niveles de calificación, pero lo masivo de su producción requiere, al mismo tiempo, de una gran cantidad de ellos (en 1981 habían 15 500 obreros, 12 000 en 1983 y 10 000 en 1986).

Además, esta empresa ocupa una gran cantidad de trabajadores eventuales, factor que utiliza indudablemente como mecanismo de control, y además utiliza mano de obra femenina, al igual que la planta GM de motores en Ramos Arizpe. Si bien el número de obreras es muy similar en ambas plantas, en la de GM representa el 20% del total de la fuerza de trabajo y en VW significa sólo el 4.1%. En la VW hubo una considerable cantidad de trabajadores despedidos. Sin embargo, es interesante destacar que la percepción que los obreros tienen de este fenómeno no es muy clara. Esto responde a dos factores centrales: primero, a la gran cantidad de trabajadores eventuales, que permiten ocultar el problema de los despidos, pues éstos no se registran como tales sino como *no recontratación* (en 1978, por ejemplo, 2 000 eventuales dejan de trabajar) y, segundo, a que esta empresa es la única que ha llevado a cabo el proceso de reestructuración en el mismo lugar, es decir, sin relocalización productiva, lo cual ha permitido reubicar a algunos obreros de la planta al interior del mismo complejo. Finalmente, la empresa ha impulsado otra vía para la reducción del personal: las promociones para la liquidación voluntaria, teniendo éstas una mayor aceptación entre los obreros con mayor antigüedad, con lo cual en esta tercera fase se mediatizan los factores de conflicto entre obreros y empresa.

Para el caso de la VW hemos querido destacar cómo, en periodos relativamente cortos, los obreros han manifestado una gran capacidad de organización colectiva, como la evidencian las movilizaciones que han tenido un doble origen: las reivindica-

ciones laborales y la lucha por la democratización de su sindicato.

En la primera etapa de esta empresa, las reivindicaciones de tipo económico desempeñaron el papel central, puesto que tenían los salarios más bajos de la industria terminal; por ello no fue causal que la UOI fuera bien acogida entre los obreros, pues esta organización se distingue, entre otras cosas, por lograr incrementos salariales a cambio de la aceptación de mayores ritmos de producción y/o despidos. Consideramos que en el caso de la VW, el tipo de proceso de trabajo le ha impreso algunas características particulares al tipo de lucha presentada por los obreros. Las formas de lucha y de resistencia de los obreros calificados pueden expresarse en una forma más cotidiana, puesto que ellos pueden hacer uso del control que tienen sobre su trabajo como instrumento para enfrentarse a la empresa; no sucede lo mismo con los obreros menos calificados, que dependen más de la capacidad de organización colectiva. Por esta razón, en ciertas coyunturas la lucha sindical en la VW ha tenido momentos de gran efervescencia (recuérdese la manifestación realizada por aproximadamente 10 000 obreros en la ciudad de México en el año de (1982).

Esta "ventaja" de los obreros menos calificados, como es el caso de muchos trabajadores de la VW, constituye al mismo tiempo su talón de Aquiles, puesto que no tienen un control eficaz sobre su organización sindical, con lo cual la propia organización puede ser utilizada en su contra, por ejemplo a través del control y la corrupción de los dirigentes sindicales por parte de la empresa.

D. Reflexiones sobre los conflictos sindicales

El análisis de los tres casos descritos nos permite concluir que la relación entre los procesos de trabajo y los conflictos laborales no es mecánica; si bien el proceso de trabajo imprime características peculiares a los conflictos, éste a su vez está interconectado con otra serie de factores, tales como el tipo de organización sindical y las formas de control que utiliza la empresa en su relación con la fuerza de trabajo, entre otras. De esta manera, para hacer un análisis más preciso del conflicto, sin desconocer la importancia de los procesos de trabajo, se deberán incluir además en el análisis de las fases industriales, la orientación del

Estado, el tipo de sindicato y de trabajador y las formas de control de la empresa.

Finalmente podemos señalar que, independientemente de las formas y grados de movilización y resistencia de los obreros en estas empresas, en la historia de sus sindicatos aparecen rasgos que les son comunes y que han sufrido transformaciones importantes dependiendo de las diferentes fases de desarrollo de esta industria; así, la primera fase se caracteriza por ser el periodo donde se consolidan los sindicatos como tales; la segunda es la época de la lucha por la democratización de los sindicatos, y la tercera fase se perfila como el periodo de la resistencia de los obreros de la rama.

II. Consideraciones finales

Después de haber presentado las fases de desarrollo de la industria de automotores en México y la historia de los conflictos laborales en la General Motors, la Ford y la Volkswagen, conviene destacar algunos elementos que permitan concluir este trabajo.

La periodización basada en fases de desarrollo industrial es útil puesto que permite contextualizar los cambios en las políticas industriales del gobierno y las transformaciones en la producción, en las tecnologías adoptadas, en la mano de obra ocupada y en la forma que asumen los conflictos. Las condiciones de trabajo, si bien están dictadas por la empresa y por sus organizaciones laborales, tienen una cierta determinación, atendiendo tanto a los diferentes procesos de trabajo, como a las fases de desarrollo en la cual se encuentran. Así, las fases de desarrollo no son periodizaciones inútiles, sino que marcan pautas definidas de producción y empleo en el sector automotriz.

Sin embargo, dichas pautas industriales no pueden ser analizadas al margen de la situación laboral en cada empresa. Los casos de conflictos laborales nos enseñan que la variable sindicato desempeña un papel central en la definición de cómo se van conformando las pautas productivas y el empleo. También muestran claramente una heterogeneidad en el tipo de conflicto laboral en cada una de las empresas, lo cual apoya la tesis de que las formas y los grados de lucha de los trabajadores no descansan exclusivamente en los factores estructurales del proceso de trabajo de las empresas, o de la economía y la política naciona-

les. Las fases de desarrollo industrial, que integran los factores mencionados, si bien permiten observar cambios en el tipo de conflictos laborales como se vio en los casos estudiados, requieren de investigaciones más profundas y sensibles que permitan analizar esta heterogeneidad de los conflictos.

La tercera fase, la industrialización para la exportación, aún no ha concluido. Este proceso, que se inició a principios de los años setenta en la frontera norte y a comienzos de los ochenta en el resto del país, se encuentra aún en proceso. La fase de la importación duró, siguiendo la periodización establecida, 37 años, la de sustitución de importaciones de autopartes, 15 años, y la de exportación está en pleno auge. La difícil situación económica por la que atraviesa México, la decidida orientación exportadora impulsada por el gobierno, la restructuración mundial de la industria automovilística, articuladas con las enormes ventajas que ofrece el país, pronostican un proceso de expansión a corto y mediano plazos.

En el proceso que estamos viviendo se observan diferencias significativas en cuanto a los tipos de obreros empleados y a las condiciones de trabajo, la organización y de lucha que adoptarán. No obstante lo reciente del proceso, se delinean algunas estrategias como las señaladas y se invita a la formulación de hipótesis que permitan comprender estas transformaciones.

Bibliografía

- Aguilar García, Javier, "El sindicalismo en el sector automotriz", en *Cuadernos Políticos*, núm. 16, ERA, México, abril-junio de 1980, pp. 67-77.
- _____, *La política sindical en México: industria del automóvil*, ERA, México, 1982.
- Barnet, R. y R. Müller, *The Global Reach*, México, Grijalbo, 1974.
- Bazán, Lucía, "Sindicalismo independiente: el caso de Nissan Mexicana", Centro de Investigaciones Superiores, Instituto Nacional de Antropología e Historia (CISINAH), (manuscrito), 1977.
- Bluestone, Barry, "Las estrategias capitalistas. Un desafío a las organizaciones obreras", en *Información Obrera*, núm. 1, Vía Libre, México, 1982.
- _____, B. Harrison y L. Baker, *Corporate Flight: The Causes and Consequences of Economic Dislocation*, A. Progressive Alliance Book, Washington, marzo de 1981.
- Carrillo V., Jorge, "Conflictos laborales en la industria maquiladora de exportación", en *Comercio Exterior*, vol. 36, núm. 1, México, enero de 1986, pp. 46-57.
- _____, *La industria automotriz en el norte de México*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte (manuscrito), 1986.
- Dávila Flores, Mario, Proyecto "Análisis del impacto socio-económico de las inversiones proyectadas en el corredor industrial, Saltillo, Ramos Arizpe", CISE, Saltillo, Coah., México, agosto de 1981.

- _____, "El complejo automovilístico de Ramos Arizpe", en *Comercio Exterior*, vol. 35, núm. 11, México, noviembre de 1985, pp. 1085-1089.
- Dombois, Rainer, *La producción automotriz y el mercado del trabajo en un país en desarrollo: un estudio sobre la industria automotriz mexicana*, International Institute for Comparative Social Research Labor Policy, Berlín, julio de 1985.
- Drucker, Peter, "Production Sharing, Concepts and Definitions", en *Journal of the Flagstaff Institute*, vol. 3, núm. 1, California, enero de 1979.
- _____, *Managing in Turbulent Times*, The Flagstaff Institute, California, 1980.
- Fröbel, Folker, J. Heinrich y O. Kreye, *La nueva división internacional del trabajo*, Siglo XXI Editores, México, 1981.
- García Gutiérrez, Patricia (1985), *Cambio tecnológico y cambios en la composición de la fuerza de trabajo: los trabajadores de Ford Motor Company*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, septiembre de 1985 (manuscrito).
- _____, "Proceso de trabajo y proceso de acumulación en la industria automotriz mexicana: un estudio de caso", tesis de licenciatura, Escuela de Economía, UNAM, 1986.
- Hinojoza, Raúl, y Rebeca Morales, "International Restructuring and Labor Market Interdependence: the Automobile Industry in Mexico and the United States", ponencia presentada en la Conferencia sobre interdependencia de los mercados de trabajo entre México y Estados Unidos, México, 1986.
- Goldthorpe, John, "Attitudes and Behaviour of Car Assembly Workers: a Deviant Case and a Theoretical Critique", en *The British Journal of Sociology*, vol. xvii, núm. 3, Londres, septiembre de 1966, pp. 227-244.
- Humphrey, John, "El proletariado y la industria automotriz brasileña", en *Cuadernos Políticos*, núm. 16, ERA, México, abril-junio de 1980, pp. 67-77.
- _____, "Los obreros del automóvil y la clase obrera en Brasil", en *Coyoacán*, núm. 9, México, julio-septiembre de 1980.
- James, Daniel, "Rationalization and the Working Class Response: the Context and Limits of Factory Floor Activity in Argentina", en *Journal of Latin American Studies*, noviembre de 1981.
- López de la Cerna, Coral, "Historia de una huelga", tesis de licenciatura en Ciencias de la Comunicación, UNAM, 1982.
- Meza, Armando, "Fábrica y poder", en *Cuadernos de la Casa Chata*, núm. 96, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1984.
- Middlebrook, K., "International Implications of Labour Change. The Automobile Industry", en J.E. Domínguez (ed.), *Mexico's Political Economy*, Beverly Hills, 1982.
- Minian, Isaac, *Progreso técnico e internacionalización del proceso productivo: el caso de la industria maquiladora de tipo electrónico*, Ensayos del CIDE, México, junio de 1981 (Colección Economía).
- _____, *Transnacionalización y periferia semindustrializada*, Libros del CIDE, tomos I y II, México, diciembre de 1983 y mayo de 1984.
- Montiel, Yolanda, "Nuevas tecnologías y desarrollo capitalista. El caso de vw", México, Centro de Investigaciones Superiores en Antropología Social (CIESAS), 1985.
- Quiroz, Othón, *Crisis y reestructuración tecnológica*, tesis de maestría, UNAM, 1980.
- Roxborough, Ian, "The Analysis of Labour Movements in Latin America: Typologies and Theories", en *Bulletin of Latin American Research*, vol. 1, núm. 1, octubre de 1981, pp. 81-93.
- _____, *Unions and Politics in Mexico: the Case of the Automobile Industry*, Cambridge University Press, Latin American Studies, 1985.
- _____, "El sindicalismo en el sector automotriz", en *Estudios Sociológicos*, vol. 1, núm. 1, El Colegio de México, México, enero-abril de 1983, pp. 59-92.
- _____, e Ilan Bizberg, "Union Locals in Mexico: the New Unionism in Steel and Automobiles", en *Journal of Latin American Studies*, vol. 15, núm. 1, 1983, pp. 117-135.
- Sandoval Palacios, Juan M., "Informe de la visita a la planta de motores de la General

- Motors de México, S.A. de C.V.", Ramos Arizpe, Coahuila, 24 de mayo de 1984. Departamento de Etnología y Antropología Social, Instituto Nacional de Antropología e Historia (s.f.).
- Shaiken, Harley, "El nuevo auto mundial", en *Información Obrera*, núm. 0, Vía Libre, México, 1982.
- _____, *Work Transformed. Automation and Labor in the Computer Age*, Lexington Books, Lexington, 1986.
- _____, "Computadoras y relaciones de poder en la fábrica", en *Cuadernos Políticos*, núm. 30, ERA, México, octubre-diciembre, 1981.
- Urteaga, Augusto, *Los sindicatos de Sahagún*, tesis de maestría, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México, 1977.
- Universidad Autónoma de Puebla, *La colocación de la mano de obra y las condiciones de trabajo en la vw*, Puebla, 1985 (manuscrito).
- Vernon, Raymond, "International Investment and International Trade in the Product Cycle", en *Quarterly Journal of Economics*, vol. 80, 1966.