

La crisis de la industria automotriz en México: ¿paradigma o caso aislado?

José Othón Quiroz Trejo*

En las elecciones del 2009 quedó de manifiesto, una vez más, la fragilidad de la institucionalidad democrática y su consecuente insolvencia para neutralizar y/o enfrentar los intereses de los poderes fácticos. Resultado de una transición política trunca –a pesar de nueve años de alternancia partidista– los gobiernos panistas, por omisión o ineptitud, no afectaron los enclaves del sistema autoritario, manteniendo con vida las fórmulas priistas de hacer política, y peor aún, reproduciéndolas. Corrupción, impunidad y abuso de poder se han desbordado en los años recientes, instalando al país en una peligrosa senda de ingobernabilidad.

La crisis que golpea al mundo y que inició en EU –financiera en un primer momento, productiva y de realización en la actualidad– afecta a la economía mexicana en general y a la industria automotriz en particular. Este sector económico genera el 17.3% del producto interno bruto manufacturero, el 13.4% del empleo industrial, y un 21.4% de las exportaciones; es el mayor proveedor de autopartes de EU, y ha logrado que el país se convierta en el décimo productor de vehículos ligeros en el mundo¹. Este sector está en crisis, y con ella llegan los despidos, los paros técnicos y la incertidumbre de los que permanecen

empleados, sin saber en qué momento pueden ser sujetos de nuevos recortes de personal. Es tal la importancia de la industria automotriz, que parecería que se ha convertido en un paradigma a seguir. Vanguardia técnico-económica cuando avanza, escaparate de la política económica errada cuando tropieza: la industria automotriz no puede ser eludida. Esta reflexión busca analizar la crisis de esa industria y sus efectos inmediatos; para ello parto de una revisión de los antecedentes de su historia económica y social: un breve recorrido por el pasado cercano de un sector económico donde las crisis y el conflicto han formado parte de su desarrollo.

Esta es una industria de punta en México y en el mundo, y sus trabajadores fueron vanguardia de las luchas obreras hasta los años ochenta. Las

plantas armadoras han sido centros fabriles de enfrentamientos y de batallas que formaron parte del movimiento social que acompañó las revueltas estudiantiles de los años sesenta. Es el sector del trabajo industrial que luchó por su autonomía con sus propias demandas, formas de lucha y organización, y que simbólicamente cerró un ciclo de avance obrero en los ochenta con sus derrotas y abrió la era de la reestructuración capitalista a nivel mundial, de la reconversión industrial, de la flexibilización del trabajo, de la descomposición de las bases técnico-político-espaciales que le dieron sustento a un movimiento social que duró de 1968 a 1980.

Recordemos a los obreros de la Renault en huelga y marchando junto a los estudiantes en la Francia de 1968; a los metalúrgicos y automotrices que

* Profesor-Investigador UAM-Azcapotzalco.

¹ Datos tomados de Eduardo J. Solís, "Perspectiva de la industria automotriz en México", *AMIA*, 2009, 31/31.

protagonizaron el Otoño Caliente Italiano en 1969; a los del sindicato de mecánicos y afines del transporte automotor que, junto con los trabajadores del sector de Luz y Fuerza y los estudiantes, encabezaron la insurrección urbana en Córdoba durante el mismo año²; a los obreros automotrices de la región del ABC paulista, cuyas movilizaciones minaron a la dictadura y sentaron las bases del proceso de transición a la democracia en Brasil; todo esto sin olvidar las luchas de los automotrices norteamericanos, muestras de la intermitente y persistente acción individual y colectiva dentro de la fábrica de autos, trabajadores surgidos del taylorismo y el fordismo generalizados como ideologías directorales y formas de organización de la producción entre las décadas de los años treinta y ochenta.

En el México que siguió al movimiento estudiantil de 1968 —que incluyó las acciones de los trabajadores en favor de la democracia sindical y la independencia de sus organizaciones del sindicalismo corporativo— los trabajadores de la industria automotriz terminal y de autopartes tuvieron una importante participación. En 1969 se inició un largo periodo de huelgas y paros en las ensambladoras mexicanas. En la planta Chrysler de Toluca (en aquellas fechas todavía con la razón social de Automex, S.A.) un paro “loco” termina en la primera huelga salvaje del sector. Una demanda singular aparecía en su pliego petitorio: disminución de ritmos y cargas de trabajo³, respuesta al taylorismo y fordismo propio de las relaciones de producción en las ensambladoras. En 1972, tras sendas huelgas, los trabajadores de la planta de Volkswagen en Puebla y los de la Nissan en Cuernavaca logran independizar sus organizaciones de la CTM. En 1980, con la huelga más larga de las plantas ensambladoras radicadas en el país, los trabajadores de la General Motors del D.F. encabezan la última lucha contra la descentralización y la reconversión industrial, técnica, económica y territorial de la industria. De la misma manera, en el sector de autopartes fueron importantes las luchas de Cinsa y Cifunsa⁴ en Saltillo; de Spicer⁵ y de Trailmobile en

Ecatepec; de Tremec en Querétaro, y de los trabajadores de IACSA en Cuernavaca.

Durante las décadas de los setenta y ochenta, la acción obrera de los trabajadores automotrices fue motivo de infinidad de libros y artículos por parte de estudiosos del tema que buscaban explicaciones a la combatividad de dichos trabajadores. Yendo más allá de la necesaria reseña de sus luchas y buscando una razón para explicar su fuerza, podemos señalar la composición orgánica del sector, la cual a pesar del peso de grandes instalaciones, equipo y herramientas, precisaba de un contingente numeroso de trabajadores⁶ que las activara; esa relación equilibrada entre máquinas y trabajo vivo les otorgaba una particular fuerza y capacidad de contratación a sus obreros. Por otro lado, la industria automotriz era el centro dinámico de una red productiva sobre la cual EU construyó el patrón de acumulación que lo llevó a convertirse en una potencia económica mundial. Durante el siglo XX, esa vía económica al desarrollo fue emulada por varios países. Ese entramado industrial involucraba a empresas que la proveían de insumos —metales, vidrio, plásticos, hules— para un producto que generaba diversos sectores económicos (que incluía agencias de ventas y servicios); la industria automotriz y sus trabajadores se convirtieron, respectivamente, en sectores estratégicos de la economía mundial y del proletariado internacional. Las plantas ensambladoras reunían un gran número de trabajadores, tenían una composición orgánica de capital equilibrada y mantenían una posición estratégica en la producción general; estos fueron algunos de los factores objetivos que estaban detrás de la combatividad de este sector de los trabajadores del siglo XX.

La industria automotriz acabó convirtiéndose en un sector paradigmático de la economía, pues su dinamismo y capacidad de recomposición ante las crisis y el conflicto obrero-patronal —con los cuales consigue coexistir e incluso hacer de ellos factores de su desarrollo y recomposición— le permiten convertirse en un sector de punta en la generación de cambios tecnológicos y políticas económicas. En este trabajo rastrearé las crisis y las respuestas del comando empresarial de este sector.

² José Othón Quiroz Trejo y Luis Humberto Méndez y Berrueta, “El movimiento obrero en América Latina: una visión histórico-comparativa” en *Iztapalapa*, núm. 42, julio-diciembre de 1997, p. 262.

³ Miguel Ángel Arce, “Formas de organización y lucha de los trabajadores de la industria automotriz, Chrysler de México, 1969-1976”, versión mecanográfica, México, s/f, pp. 56-57.

⁴ Manuel Camacho, “La huelga de Saltillo, un intento de regeneración obrera” en *Lecturas de política mexicana*, México, Colmex, 1977, pp. 271-321.

⁵ Sergio Ramos, Margarita Camarena y Benito Terrazas, *Spicer, S.A., Monografía de una empresa y un conflicto*, México, UNAM, IIS, 1979.

⁶ En 1978, la relación entre activos fijos brutos y personal ocupado era de 7.64; la más baja era la de la industria textil —2.84— y la más alta la de la industria de hidrocarburos —29.54—. La composición orgánica permite una presencia importante del trabajo vivo en el proceso de valorización y en la división del trabajo al interior de las ensambladoras. Véase José Othón Quiroz Trejo, *Trabajo, proceso de trabajo y composición de clase en la industria automotriz terminal. El caso de México, 1969-1980*, tesis de maestría, UNAM, FCPys, 1982, p. 118.

Crisis, respuesta obrera y reestructuración: 1969-1985

La historia moderna de la industria del automóvil en México arrancó con el reglamento de ensamble que se expidió el 1° de mayo de 1962, y el decreto del 23 de agosto del mismo año que, entre otras cosas, en su artículo tercero pedía a las plantas ensambladoras que presentaran sus programas de fabricación de motores y conjuntos mecánicos en el país. Con esta medida concluyó el proceso de eliminación de marcas y empresas armadoras, ya que sólo se aprobaron los programas de nueve compañías. El efecto directo e indirecto de esas dos medidas se reflejó en que de 41 marcas y 17 empresas radicadas en el país en 1960, para 1965 sólo quedaban 8 empresas y 19 marcas⁷. El porcentaje de integración nacional que se planteaba como meta inmediata era del 60%⁸. Entre 1969 y 1975, la producción de vehículos creció; en medio de huelgas y paros, el sector terminal y de autopartes mantuvo su desarrollo. En 1969, los vehículos salidos de las ensambladoras fueron 165 391; para 1975, la producción se había elevado a 356 624. Sin embargo, la crisis se reflejaba en el ritmo de crecimiento, pues entre 1973 y 1974 el incremento de la producción fue de 65 361 vehículos, mientras que entre 1974 y 1975 sólo creció la producción en 5 677 vehículos automotrices ensamblados⁹. La crisis golpeaba el poder adquisitivo de los trabajadores y el mercado interno a través de la creciente inflación. El momento crítico vino entre 1976 y 1977: en el primer año la producción se derrumbó de 356 624 vehículos a 324 979, y al siguiente año llegó a sólo 280 813 vehículos producidos. La recesión había llegado y la respuesta de las empresas fueron los despidos selectivos. A los trabajadores más antiguos se les despedía por caros, a los temporales por baratos y, cuando era necesario, se utilizaban los criterios políticos para despedir a los trabajadores más combativos en ambos sectores. La depuración de la fuerza de trabajo, el incremento de las inversiones, la descentralización de las plantas ensambladoras y su emigración hacia el norte del país, fueron las acciones con que los empresarios enfrentaron la crisis y recompusieron ese sector productivo.

La huelga de la General Motors (GM) del DF se convirtió en una caja de resonancia sobre los tintes políticos de la reubicación geográfica de las plantas automotrices:

⁷“La industria automotriz de México en cifras” en *Asociación Mexicana de la Industria Automotriz*, 1972, pp. 36-37.

⁸ *Revista mexicana de comercio exterior*, septiembre 1962, p. 582.

⁹“La industria automotriz de México en cifras” en *Asociación Mexicana de la Industria Automotriz*, 1976, pp. 62 y 63.

sus ventajas para las direcciones empresariales y los costos para un sector importante de sus trabajadores. En 1980, con un comité ejecutivo identificado con las banderas de la democracia sindical, se propuso recuperar la titularidad del sindicato de la nueva planta de Ramos Arizpe. El sindicato, en el mes de julio, se lanzó a la huelga por aumento salarial y violaciones al contrato colectivo de trabajo. En este último rubro se incorporaba la demanda de obtener la titularidad del contrato de la nueva planta. Después de 106 días de huelga, los obreros tuvieron que levantarla sin que fuera satisfecha su demanda principal. Negociaron el aumento salarial y volvieron al trabajo sin avanzar nada con relación al contrato de la multicitada planta. Detrás de esa acción técnico-económica estaba el objetivo político empresarial de que las nuevas plantas no pertenecieran a un sindicato combativo como el de la GM del DF. En lo económico, además de las ventajas geográficas de las nuevas plantas, estaban las diferencias salariales entre el norte y el sur y las características de los obreros de Ramos Arizpe que serían más jóvenes, con menor experiencia sindical y que, de entrada, estarían controlados por una central corporativa tradicional como la CTM. En la planta de Ramos Arizpe se ofrecían salarios diarios promedio de \$90.00 y \$98.00, que contrastaban con los \$450.00 que se pagaban en la planta del DF. Estas diferencias, elocuentes antes de la inauguración de la planta, se quedarían cortas al momento de que iniciara operaciones. En 1982, los días de descanso obligatorio en la planta GM del DF (GM-DF) eran 17, en la de Ramos Arizpe (GM-RA) eran 10 días; el seguro de vida era de \$ 90 000.00 para la GM-DF, y de \$ 75 000.00 para GM-RA; el aguinaldo era de 23 días para la GM-DF y de 18 para la GM-RA. En cuanto a la duración de la jornada de trabajo semanal, la diurna era de 48 horas en GM-RA y de 40 horas en la GM-DF; la mixta era de 45 horas en la GM-RA y de 37.5 horas en la GM-DF; la nocturna era de 42 horas en la GM-RA y de 35 en la GM-DF. En lo que se refiere a las vacaciones para el nivel más alto —con 10 años o más de antigüedad— en la GM-RA se darían 16 días, mientras que en la GM-DF se daban 19. Finalmente, en el renglón de los salarios, el más alto salario diario pagado en la GM-DF era de \$ 1 307.00, y en GM-RA era de \$ 808.50; el más bajo en GM-DF era de \$ 684.00, mientras que en la GM-RA era de \$ 347.00¹⁰.

Entre 1980 y 1981, el proceso de reestructuración de la industria basada en la exportación hacia el mercado estadounidense se intensificó. Además de la planta de GM en

¹⁰ Marco Antonio Dávila, *La rama automotriz, el caso de Ramos Arizpe*, México, CISE, 1982, pp. 37-68.

Ramos Arizpe, con capacidad para producir 500 000 motores de seis cilindros por año, Chrysler anunció la construcción de otra planta similar en el mismo lugar para producir 270 mil motores en la primera fase, de los cuales 220 000 estaban destinados a EU¹¹. La Ford Motor Company de México construiría una planta para producir motores en Chihuahua, y su meta productiva sería de 500 000 motores¹². Nissan mexicana ya estaba exportando 70 000 motores de su planta en Lerma, Estado de México, y planeaba construir una nueva planta en el bajío —finalmente escogería a la ciudad de Aguascalientes— para fabricar motores para la exportación¹³. De acuerdo con los nuevos convenios establecidos con EU, la firma japonesa se obligaba a construir plantas de ensamble final en ese país, las cuales serían surtidas con partes producidas en México¹⁴. En ese proceso, Volkswagen de México no se quedó a la zaga: canceló sus programas de expansión en EU y optó por la construcción de una moderna planta de motores dentro del complejo de Puebla¹⁵. En suma, la integración de la producción automotriz entre EU y México, que se “intersectaban” mutuamente en la frontera norte del país, era un adelanto de lo que sería el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Con la reestructuración a partir de la década de los ochenta, la situación general de la industria automotriz se transformó en términos técnico-económicos, de empleo, de situación geográfica, de composición del capital de las armadoras y de composición política de sus sindicatos.

Crisis, descentralización, exportación y TLC: 1985-2009

Entre diciembre de 1984 y enero de 1985, en el número 3 de esta revista, escribí un artículo cuyo objetivo era mostrar cómo se cerraba un ciclo de la historia económica y social de la industria automotriz radicada en México y de sus trabajadores¹⁶. Los resultados de la investigación mostraban en un primer momento los impactos de la crisis sobre el empleo e indirectamente sobre la organización de sus trabajadores. En un segundo momento resumía lo que significaba la clausura de un ciclo histórico de una industria que poseía características singulares: 1) la totalidad de sus

trabajadores estaban sindicalizados; 2) si bien la mayor parte de la inversión era extranjera, había una pequeña participación del Estado y del capital nacional privado; 3) la mayoría de las plantas se localizaban en los estados del centro del país que rodean al Distrito Federal; y, 4) más de un 40% de los trabajadores estaban dentro de sindicatos independientes.

La huelga de la GM cerró un ciclo de movilizaciones obreras del sector y anunció una nueva etapa del patrón de crecimiento del mismo, ubicado en la descentralización y la exportación. La reconversión industrial fue parte del proceso de recomposición empresarial y desarticulación de las bases técnicas, sociales, regionales y políticas sobre las que se sustentaba la respuesta obrera de aquellos años. El desempleo justificado técnicamente por la crisis y la relocalización de empresas en el norte del país y el cierre de las del DF, políticamente acabó con las plantas ensambladoras donde laboraba el sector de trabajadores automotrices más inquietos de aquellos años. La descentralización cambió la composición geográfica y generacional de los trabajadores, nuevos contingentes de jóvenes obreros del norte del país se incorporaban y los trabajadores más antiguos y más inquietos fueron substituidos —aprovechando la situación— para bajar el peso del costo de la mano de obra de las viejas armadoras del centro, rasurando sus contratos colectivos, flexibilizando las formas de contratación y gestión de la mano de obra en las ensambladoras.

Antes de que se abriera la nueva fase de exportación hacia el norte del continente, la depuración de la fuerza de trabajo afectó a un 26.3% de los trabajadores de las armadoras, que fueron despedidos entre 1981 y 1983. En esos años, el empleo en el sector se redujo de 66 080 a 48 675 trabajadores en las 14 firmas asentadas en el país (véase Cuadro 1). Debilitados por el desempleo y por la apertura de nuevas plantas cedidas a los sindicatos corporativos tradicionales por parte del comando empresarial de las armadoras, la tasa de sindicatos independientes en el sector comenzaba a descender: de 46.1% en 1978 pasaron a 42.5% en 1983¹⁷. El sindicato de la GM de la planta del DF —que formaba parte de la CROC— y el de la Ford de la vieja planta de la Villa —afiliado a la CTM— eran particularmente combativos a pesar de no ser independientes; a la larga, sus centros de trabajo serían desmantelados.

Entre 1983 y la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio en 1994, en un proceso ineluctable que se

¹¹ *El Heraldo de México*, 9 de mayo de 1981, p. 1.

¹² Harley Shaiken, “The New ‘World Car’: Detroit Downsizes Jobs” en *The Nation*, 11 de octubre de 1980, p. 347.

¹³ *Excelsior*, 7 de agosto de 1981, p. 23 A, e *Información sistemática*, octubre 1980.

¹⁴ *Uno más uno*, 9 de mayo de 1981, p. 1.

¹⁵ Harley Shaiken, *op. cit.*

¹⁶ José Othón Quiroz Trejo, “La nueva clase obrera de la industria automotriz” en *El Cotidiano*, núm. 3, diciembre-enero de 1985, pp. 8-13.

¹⁷ *Op. cit.*, p. 11.

repite como patrón de reestructuración cíclica y continua de esta industria, las plantas más antiguas —como las pertenecientes al viejo ciclo de iniciación y consolidación de la industria (1930-1960)¹⁸— desaparecerían, y con ellas serían despedidos sus trabajadores y desarticulados sus sindicatos. El territorio donde se asentaron las primeras ensambladoras fue la periferia de la ciudad de México. Con el ciclo del desarrollo estabilizador y la llegada de los autos europeos y japoneses (años sesenta), las plantas nuevas se situaron en los estados que rodeaban la ciudad de México: Puebla, Morelos, Hidalgo y estado de México; la industria automotriz se descentralizaba en círculos concéntricos. El ciclo de exportación despliega las nuevas plantas en la frontera norte y el Bajío: Ramos Arizpe, Coahuila; la ciudad de Chihuahua; Hermosillo, Sonora; Baja California Norte y Nuevo León: todos estos lugares colindan con EU. A ellos se suman estados del centro y el Bajío como Jalisco, Guanajuato, Michoacán, Aguascalientes y San Luis Potosí, que forman parte de los nuevos territorios de la industria automotriz terminal y del asentamiento de nuevas empresas como Toyota en Tecate, B.C.; Honda en Jalisco, y BMW en Toluca¹⁹ (véase Cuadro 4), que forman parte del ciclo productivo que siguió a la reestructuración que se inició en la década de los ochenta. Hoy podemos decir que este sector de la economía prácticamente se adelantó al TLC, pues la integración de la producción entre México y EU ya se había iniciado desde antes de 1994.

Finalmente, la composición de las empresas ensambladoras se modificó durante los gobiernos de Miguel de la Madrid y de Carlos Salinas de Gortari, los cuales, a través de la privatización de DINA —cerrada posteriormente por parte de sus ineptos compradores— y el cierre de la Renault mexicana, lograron acabar con la minoritaria participación

¹⁸ Las empresas, por su edad tecnológica, la antigüedad de sus trabajadores, sus prestaciones y logros económicos acumulados, así como su experiencia y combatividad sindical, se agrupaban en tres ciclos: I) Las plantas del *ciclo del inicio y la consolidación de la industria automotriz* (1930-1960): Ford de la Villa (1930) y Ford Tlalnepantla (1932); GM ciudad de México (1936); Chrysler ciudad de México (1938); Vehículos Automotores de México (VAM) en Vallejo (1946); DINA de ciudad Sahagún (1951); y Mexicana de autobuses ciudad de México (1954). II) Las del *ciclo del desarrollo estabilizador* (década de los sesenta): Ford Cuautitlán (1964); General Motors Toluca (1965); Chrysler Toluca (1968); VAM Toluca (1964); Renault mexicana ciudad Sahagún (1961); VW Puebla (1965); y Nissan Cuernavaca (1966). El tercer ciclo es el de *descentralización y exportación* (1970-1983). Véase José Othón Quiroz Trejo, "Clase, formación histórica y desarticulación empresarial: los obreros de la industria automotriz, 1969-1982" en *Sociológica*, núm. 55, mayo-agosto 2004, p. 92. Este último ciclo se prolonga hasta 1994 (inicio del TLCAN) y continúa en una nueva fase hasta la actualidad.

¹⁹ Eduardo J. Solís, *op. cit.*, p. 3/31.

del Estado en el 1.73% del capital de las armadoras del sector. Contemporáneamente, se redujeron los sindicatos independientes a su mínima expresión, sólo permanecieron el sindicato de Nissan en Cuernavaca y el de la VW en Puebla.

La crisis actual de la industria automotriz: crónica de una mono-dependencia

La industria automotriz, antes del estallido de la crisis en 2008, navegaba sobre aguas relativamente estables. El ciclo iniciado en la segunda mitad de los ochenta le había dado resultados elocuentes. Además de haber desactivado el sindicalismo conflictivo y reestructurado los salarios de sus trabajadores, la modernización de su planta industrial le permitió *aumentar notablemente la productividad del trabajo vivo del sector*. Baste observar la siguiente comparación: con una cantidad similar de trabajadores a los 48 675 que en 1983 —un año recesivo— produjeron 285 485 vehículos, en 2008, 47 880 trabajadores distribuidos en 18 empresas armadoras produjeron 1 101 227 vehículos, un impresionante incremento de un 500%.

Antes de abordar directamente el desarrollo y las consecuencias inmediatas de la crisis financiera de 2008, es pertinente resaltar que la industria automotriz terminal y la de autopartes lograron su desarrollo reciente debido a la relación con el mercado norteamericano, a donde dirigen el 70% de sus exportaciones. A diferencia de Brasil, México ha descuidado el fortalecimiento del mercado interno y la diversificación de los mercados internacionales para sus productos, política que, por desgracia, se extiende a la economía y la producción nacional en su totalidad. La mono-dependencia del mercado del vecino país del norte redundó en que los primeros síntomas de la crisis y la recesión que afectaron a EU, impactaron de manera simultánea a la industria automotriz radicada en México. La misma solución que le permitió sortear la crisis mexicana de 1982, hoy es el origen de la profunda recesión en que ha caído.

Hasta ahora las políticas que han seguido las empresas armadoras tienden a un patrón donde se pueden detectar algunas constantes. Las crisis les ayudan a detectar problemas y reestructurar técnica y económicamente el sector; al mismo tiempo, el despido técnicamente justificado les permite depurar su fuerza de trabajo. Para cumplir con esta labor tienden a repetir un cierto patrón: se despide a los trabajadores de las plantas más viejas o a los más viejos de las plantas más nuevas; además de las razones de edad

—destreza, capacidad física y resistencia—, con esta medida se ahorran el pago de sobresueldos ganados por antigüedad y, políticamente, separan a los trabajadores más exigentes en el cumplimiento de sus derechos laborales. Al mismo tiempo, despiden sin problemas a los trabajadores temporales. La depuración constante y continua de la fuerza de trabajo es parte de la racionalidad aplicada a la gestión de la producción y administración del trabajo, que Gramsci reconoció como *americanismo*: un fenómeno social y técnico-económico que representaba la manera singular de ejercer la política en EU durante los años treinta del siglo pasado, proceso histórico que ha logrado que en el país del taylorismo, del fordismo y en general de la administración científica del trabajo, después de ocho décadas la huelga haya sido casi erradicada como forma de lucha entre los trabajadores industriales norteamericanos²⁰. Por otro lado, en un capitalismo arrasador, de tiempos y espacios veloces y efímeros —donde todo lo que es sólido se lo lleva la rapidez del ciclo productivo o su crisis— la vida laboral útil se reduce: no hay trabajo estable y, como mercancía adaptada a los tiempos, la mano de obra se vuelve rápidamente reciclable, obsoleta, descartable.

La crisis actual de la industria automotriz, a diferencia de la de los setenta y ochenta, tiene su origen en las políticas económicas de las empresas. El conflicto obrero patronal se ha inhibido, la fuerza de trabajo es joven y barata, y la planta industrial se ha relocalizado racionalmente de acuerdo a las necesidades de la exportación; por lo tanto, el problema es de ventas, de realización de los productos, de opciones económicas empresariales. La crisis actual comenzó a vislumbrarse desde el mes de febrero de 2008. La tasa de crecimiento anual de la producción de vehículos comenzó a decaer del 25.9 en enero al 15.5 en febrero de ese año. En julio ya era negativa —de menos 2.8— y en enero de 2009 llegó a ser de menos 50.9²¹. Según las últimas cifras, en el mes de septiembre, a tasa anual, la producción de vehículos ha caído a 22.7 y la tasa de exportaciones a 18.7.

Si la crisis ya se había hecho presente antes del Septiembre Negro para las bolsas de valores del mundo, es durante el mes de diciembre cuando los estragos sobre los trabajadores mexicanos se manifiestan. Durante el fin del año, entre el 19 de diciembre y el 8 de enero, se efectuaron paros técnicos en diferentes armadoras del país. Paros con pago del 50% del salario con el fin de evitar los despidos masivos. Esta medida no excluye su combinación con la

reducción de personal mediante el despido o incluso el cierre de plantas para su readecuación, como en el caso de la Ford de Cuautitlán en el estado de México. La primera ola de paralizaciones empresariales combinó el adelanto de vacaciones y los paros técnicos propiamente dichos. Afectaron a la planta de Nissan de Aguascalientes; a la GM de San Luis Potosí y de Silao, Gto.; a la Ford de Hermosillo, Son.; las dos armadoras de Chrysler en el estado de Coahuila; y a la GM de Ramos Arizpe, Coah. En esta planta, algunos sectores regresaron a trabajar el 2 de febrero, y otros hasta el día 22 del mismo mes. Por otro lado, la crisis ya había motivado el despido de 2 313 trabajadores durante 2008²², pero en medio de los paros técnicos también hubo despidos y cierre de plantas. La GM de Ramos Arizpe despidió a 600 trabajadores, y la planta de Ford en Cuautitlán anunció su cierre y la liquidación de sus 650 trabajadores. Es importante detenernos en este caso, pues esta acción encaja en el patrón que siguen algunas ensambladoras en el despido técnico, cierre, reestructuración y renovación de sus plantas, equipo y fuerza de trabajo.

Esta planta —que fue construida durante el ciclo del desarrollo estabilizador en los años ochenta, antes de que sus trabajadores protagonizaran un enfrentamiento con el sindicato— llegó a tener 3 200 obreros. El 20 de julio de 1987, los obreros de la Ford de Cuautitlán se fueron a la huelga porque la empresa no les otorgó el 23% de incremento salarial, aumento que ya se había dado a las plantas de Hermosillo y Chihuahua. El conflicto se prolongó casi dos meses sin ninguna propuesta por parte de la empresa. El 10 de septiembre Fidel Velásquez anunció el cierre de la planta, dejando a los trabajadores sin empleo. El viejo burócrata sindical declaró que “con los intereses de las indemnizaciones millonarias, los trabajadores podrían vivir mejor que con su salario”. Lorenzo Vera, el dirigente nacional del sindicato, se negó a hacer declaraciones, y el líder seccional, Francisco Mejía, se mostró desconcertado. El día 12 de septiembre, la empresa anunciaba el despido masivo y el cierre de las plantas de la Villa, Tlalnepantla y las oficinas de la ciudad de México²³. Ahora constatamos que la planta de Cuautitlán despidió a la mayoría de sus trabajadores; los que sobrevivieron fueron retirados en diciembre del año pasado. Trabajadores viejos para la industria contemporánea e incómodos para los pla-

²⁰ Antonio Gramsci, “Americanismo y fordismo” en *Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el Estado*, México, Juan Pablos editor, 1998, pp. 281-317.

²¹ Eduardo J. Solís, *op. cit.*, p. 16/31.

²² Erika Duarte, “desaparecen más de 2 300 puestos en el sector”, *La Jornada*, lunes 22 de diciembre de 2008. <<http://www.jornada.unam.mx/2008/12/22/index.php?section=economía&article=016n2eco>>.

²³ Cfr. *La Jornada*, 4 de septiembre, citado por María Teresa Garza y Luis Méndez en “El conflicto de Ford Cuautitlán” en *El Cotidiano*, núm. 20, noviembre-diciembre 1987, pp. 381-383.

nes modernizadores de la empresa; unos corrieron con la suerte de alcanzar su jubilación, otros fueron corridos antes de lograrla. En una excelente nota, inusual en las fuentes que cubren este tipo de noticias, dos corresponsales de *La Jornada* nos dan varios testimonios de los trabajadores despedidos, veamos lo que dicen tres de ellos:

Uno de ellos estuvo en la planta desde su inauguración. Ahora tiene 53 años y se siente frustrado de marcharse a siete años de su jubilación. Ganaba 2 500 pesos a la semana y ahora sufre de incertidumbre por el futuro y enfrenta la imposibilidad de hallar una remuneración equiparable a causa de su edad (...). En contraste, Guillermo Meza Ávila, de 60 años, se va contento por alcanzar la jubilación con un sueldo de 12 000 pesos mensuales. Vive en Valle de la Hacienda Izcalli, y dio a sus hijos una carrera profesional. Ahora, comenta, se dedicará a descansar, y esboza una sonrisa de satisfacción (...) Otro caso es el de Obed Camacho, que prestaba “servicios comprados” desde marzo y fue contratado por Servicios esbeltos integrados para trabajar en la Ford volteando chasis, con sueldo de 700 pesos a la semana: casi 2 000 menos que los sindicalizados. En septiembre una empresa lo rescindió y al siguiente mes otra lo contrató, y ahora que cierra la planta lo liquidaron con mil 614 pesos²⁴.

La historia de esta planta no terminó en diciembre de 2008. Según un dirigente sindical, la planta se modernizará y volverá a abrir en 2010 para dar cabida a otros proyectos, con nuevas tecnologías y 3 000 trabajadores, incluyendo a algunos de los desempleados cuya edad promedio es de 50 años. En abril de 2009, la Ford confirmaba la reconversión de la planta.

La segunda ola de paros técnicos tuvo lugar en marzo. La Nissan de Cuernavaca anunció paros para los días 1, 16 y 17 de abril. Mientras, la empresa Honda pararía 13 días entre los meses de mayo a septiembre de 2009²⁵. Un mes más tarde, cuando se hablaba de la quiebra de la GM en EU, su planta en Silao, Guanajuato —en paro técnico desde hacía una semana— comunicaba que se prolongaba la inactividad, del 18 de mayo al 28 de junio, y una semana

más a partir del 6 de julio²⁶, el paro técnico más largo de la industria terminal. Todo parecía indicar que del tamaño de la crisis de la empresa era la dimensión de sus paros. En junio, el director de la GM expresó que no se cerraría ninguna planta en México. Fritz Henderson aprovechó la oportunidad para anunciar que las plantas de Coahuila y San Luis Potosí comenzarían nuevos paros técnicos, y que en el caso de Coahuila habría otro paro del 22 al 24 de junio, añadiendo que la GM de Toluca (que en un año había despedido a 3 mil trabajadores) en esos días liquidaría a otros 200. La Chrysler de México también haría un paro en su armadora de Ramos Arizpe, el cual afectaría a 4 000 trabajadores²⁷. Finalmente, también la Volkswagen de Puebla anunció el 24 de junio que 3 000 de sus trabajadores entrarían a un paro escalonado y parcial de 14 días —10 pagados al 100% y 4 al 50%—²⁸.

Una situación que mueve a la reflexión es el hecho de que a pesar de la recesión, varias de las ensambladoras no dejaron de anunciar nuevas inversiones en el país. La filial de la GM en México invertirá en una pista de pruebas en Michoacán, en una nueva planta de transmisiones en Silao, en la ampliación de su planta de motores en Ramos Arizpe, y en un nuevo complejo en San Luis Potosí. Chrysler construirá una planta de motores en el valle del Derramadero en Coahuila. Ford reabrirá la planta de Cuautitlán en 2010 para producir el Ford Fiesta, creará una línea de producción de motores diesel en su planta de Chihuahua, y edificará una nueva planta de transmisiones en Guanajuato²⁹. Volkswagen también anunció inversiones por mil millones de dólares para la planta de Puebla. La esperanza en un mercado americano reestructurado y reactivado, tal vez sea el motivo que está detrás de las nuevas inversiones.

Los movimientos que acompañan a la crisis de la industria automotriz generan reacciones regionales, nacionales e internacionales. La amenaza de la salida de plantas de algunos países y la expectativa de nuevas inversiones para otros, dan lugar a declaraciones que buscan preservar los centros de trabajo dentro de su territorio. Los sindicatos de los países con mejores salarios ven con temor la posibilidad de que las fábricas emigren a territorios con fuerza de

²⁴ Mario Antonio Nuñez López y Carlos García, “Liquida hoy la planta Ford a todos sus empleados”, *La Jornada*, lunes 22 de diciembre de 2008. <<http://www.jornada.unam.mx/2008/12/22/index.php?section=economía&article=016n1eco>>.

²⁵ *La Jornada*, 31 de marzo de 2009. <<http://www.jornada.unam.mx/2009/03/31/inician-paros-tecnicos-trabajadores-de-...>> y <<http://www.jornada.unam.mx/2009/03/31/realizara-honda-de-mexico-13-paros-te-...>>.

²⁶ *La Jornada*, 23 de abril de 2009. <<http://www.jornada.unam.mx/2009/04/23/prolonga-general-motors-siete-semanas...>>.

²⁷ *La Jornada*, 2 de junio de 2009. <<http://www.jornada.unam.mx/2009/06/02/index.php?section=economia...>>.

²⁸ *La Jornada*, 25 de junio de 2009. <<http://www.jornada.unam.mx/2009/06/25/index.php?section=economia...>>.

²⁹ *El Universal*, 17 de abril de 2009. <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/vi_70324.html>.

trabajo más barata³⁰. Al interior de la República Mexicana se genera una competencia interna entre los estados que se ofrecen como mejores territorios para el asentamiento de nuevas plantas. Esta competencia nos muestra cómo el conflicto vertical, a partir de la globalización, se ha convertido en horizontal. Incentivada por la crisis, la lucha ya no es únicamente entre los de arriba y los de abajo, entre los empresarios y los trabajadores, sino también entre los que tienen trabajo y los que no lo tienen. Es interesante observar cómo reaccionaron los lectores de un periódico como *La Jornada* ante la única huelga en medio de la crisis: la de los trabajadores de la VW de Puebla. Los comentarios reprobaban el movimiento argumentando que “era una tontería irse a huelga”, pues la empresa podía salir del país; que “una fuente de trabajo no se menosprecia”; incluso alguien llegó a pedir que la planta emigrara a su estado: “aquí sí le damos valor al trabajo”, concluía³¹. Desafortunadamente, la crisis, el desempleo y la incertidumbre pueden incentivar la creación de imaginarios sociales conservadores. Dicho sea de paso, las únicas respuestas colectivas a la crisis en 2009 fueron esta huelga y la marcha de los obreros de Nissan por la ciudad de Cuernavaca, exigiendo apoyos económicos de las autoridades estatales y federales para frenar los despidos y paros técnicos: ambos sindicatos son los únicos independientes que sobreviven en el sector³².

Epílogo

Hasta aquí hemos visto la crisis como una relación social y sus efectos sobre los trabajadores. Cerremos este estudio reflexionando sobre sus efectos económicos. Remito el análisis al subtítulo de este trabajo, la industria automotriz: *¿paradigma o caso aislado?* Ya vimos cómo la política económica de esta industria se adelantó al TLCAN, o incluso pudo haber servido de paradigma para que el régimen apostara por un patrón de acumulación basado en la interdependencia con EU. En todo caso, lo importante es constatar que la política económica centró el crecimiento de la industria automotriz en una relación estrecha y predominante con EU; esta relación en un principio hizo crecer a la industria; en la actualidad, ante la crisis de ese país, el hecho de que el 70.8% de las exportaciones (véase

³⁰“Automotrices son rentables, dice sindicato de Canadá”, *El Universal*, 14 de abril de 2009.

³¹ Tania Damián y Patricia Muñoz, “En huelga, empleados de la Volkswagen”, *La Jornada*, 19 de agosto de 2009. <[http://www.jornada.unam.mx/2009/08/19/index.php?section=sociedad...>](http://www.jornada.unam.mx/2009/08/19/index.php?section=sociedad...).

³² Rubicela Morelos Cruz, “Obreros de Nissan en Morelos exigen apoyo”, *La Jornada*, 13 de abril de 2009. <<http://www.jornada.unam.mx/2009/03/24/index.php?section=estados&article=032n1est+>>.

Cuadro 3) se concentren en el mercado estadounidense, ha llevado a que la producción al mes de agosto, comparando 2008 y 2009, caiga en un 39.8% y la exportación en 37.7% (véase Cuadro 2). Esa misma política, proyectada al conjunto de la economía, tiene al país sumido en la peor recesión de su historia reciente. Los empresarios automotrices ven como factores que agravan la crisis del sector; entre otros, a la importación de autos usados, al descuido del mercado interno para sus productos, y a los altos impuestos que se pagan al comprar un auto; pero no hablan de diversificar el mercado internacional o de cambiar el modelo económico que haga que, en el más puro estilo fordista y keynesiano, con menos desigualdad social, se incremente el potencial de su mercado interno. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) conoce el modelo brasileño de crecimiento de su mercado interno³³, pero olvida que si ese país saldrá de la recesión más rápidamente que México, se debe entre otras cosas a que teniendo un gobierno más progresista y abierto, las relaciones comerciales de Brasil con China, Rusia, India, África, Europa y el propio Cono Sur, le permiten no depender de un solo país para realizar sus mercancías. Ahí es cuando la política progresista influye en una buena economía, ahí es donde ha fallado un sector del empresariado y un gobierno.

Cuadro 1
Desempleo comparativo, industria automotriz,
1981-1983

| Empresa | 1981 | 1983 | Variación |
|--------------------|-----------|-----------|--------------------|
| Volkswagen | 15 334(1) | 12 416(1) | (2 918) |
| DINA | 4 500(2) | 2 000(2) | (2 500) |
| Renault | 2 501(1) | 2 100(1) | (401) |
| Nissan | 4 414(1) | 4 518(1) | 104 |
| MASA | 1 200(2) | 600(2) | (600) |
| Chrysler | 9 258(1) | 5 231(1) | (4 027) |
| Ford | 9 029(1) | 5 891(1) | (3 138) |
| General Motors(GM) | 8 618(1) | 8 451(1) | (167) |
| VAM | 3 437(1) | 1 888(1) | (1 549) |
| Kenworth | 850(1) | 440(1) | (410) |
| Trailers del Norte | 100(1) | 100(1) | -0- |
| Subtotal | 59 241 | 43 635 | (15 606) 26.3% |
| Otras empresas* | 6 839(5) | 5 040(3) | (1 799) (3) |
| Totales | 66 080(4) | 48 675(3) | (17 405) (3 26.3%) |

1. Datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz(AMIA) y de la Revista *Expansión* del 15 de agosto de 1984.

2. Datos de fuentes periodísticas.

3. Estimaciones del autor.

4. AMIA, la Industria Automotriz en México en cifras, 1982.

5. Sría. de Programación y Presupuesto, encuesta industrial mensual, 1984.

* FAMS, Trailers Monterrey, Traksomex y Víctor Patrón.

Elaboró: José Othón Quiroz Trejo.

Fuente: José Othón Quiroz Trejo, *Trabajo, proceso de trabajo y composición de clase en la industria automotriz terminal. El caso de México, 1969-1980*, tesis de maestría, UNAM, FCPYS, 1982.

³³ Eduardo J. Solís, *op. cit.*, p. 14/31.

Cuadro 2
Producción y exportación de vehículos,
2008-2009

| Periodo | Producción total | Exportación | Venta público |
|-------------------------|------------------|-------------|---------------|
| Agosto 2009 | 134,501 | 111,263 | 58,926 |
| Agosto 2008 | 204,854 | 143,464 | 86,119 |
| Diferencia % | (- 34.3) | (-22.4) | (-31.6) |
| Diferencia en vehículos | (-70,353) | (-32,201) | (-27,193) |
| Enero-Agosto 2009 | 845,858 | 686,824 | 471,658 |
| Enero-Agosto 2008 | 1,404,364 | 1,102,023 | 658,747 |
| Diferencia % | (-39.8) | (-37.7) | (-31.2) |
| Diferencia absoluta | (-558,506) | (-415,199) | (-214,089) |

Fuente: AMIA. <http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/photos/photo_id/42617/format/html/>.

Cuadro 3
Exportación por países y regiones,
2008-2009

| Exportación | Enero-Agosto 2008 | Enero-Agosto 2009 | Diferencia % | Participación 2008 | Participación 2009 |
|---------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------------|--------------------|
| EU | 779,831 | 487,117 | (-37.5) | 70.8 | 70.9 |
| Canadá | 65,530 | 60,179 | (-8.2) | 6.0 | 8.8 |
| Latinoamérica | 79,874 | 53,396 | (-33.1) | 7.3 | 7.8 |
| Asia | 23,033 | 6,776 | (-70.6) | 2.1 | 1.0 |
| Europa | 151,096 | 77,754 | (-48.5) | 13.7 | 11.3 |
| Otros | 1,863 | 1,602 | (-14.0) | 0.2 | 0.2 |
| Total | 1,101,227 | 686,824 | (-37.6) | 100.0 | 100.0 |

Fuente: AMIA. <http://www.portalautomotriz.com/content/2/module/photos/photo_id/42617/format/html/>.

Cuadro 4
Ubicación geográfica, industria automotriz terminal

