



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

SISTEMA DE UNIVERSIDAD ABIERTA

"CAMBIO TECNOLOGICO Y CONDICIONES DE TRABAJO EN LA EMPRESA NISSAN EN MEXICO"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN SOCIOLOGIA

P R E S E N T A :

BLANCA ESTELA HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ

ASESORA: MTRA. ANA INGEBOG MARIÑO JASO



CIUDAD UNIVERSITARIA, D.F.

MARZO DE 1999

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

213474



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES



ASESORA: MTRA. ANA INGEBORG MARIÑO JASO

CIUDAD UNIVERSITARIA, D.F. MARZO DE 1999.

INDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. INVERSIÓN EXTRANJERA, INNOVACIONES TECNOLÓGICAS Y FUERZA DE TRABAJO	
a) <i>Concentración y centralización del capital en la industria automotriz</i>	10
b) <i>Estrategia del capital extranjero en materia tecnológica</i>	18
c) <i>Influencia y desarrollo del capital japonés en la inversión tecnológica</i>	27
d) <i>Reconversión industrial y cambio tecnológico</i>	32
CAPÍTULO II. PERSPECTIVA EMPRESARIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO	
a) <i>Antecedentes históricos de la empresa Nissan en la rama</i>	39
b) <i>El mercado mexicano</i>	44
c) <i>La tecnología en la producción del automóvil</i>	51
d) <i>La productividad y racionalización en la organización del trabajo</i>	59
e) <i>La industria automotriz y sus criterios de productividad</i>	65
CAPITULO III. SITUACIÓN LABORAL Y CONDICIONES DE TRABAJO	
a) <i>El contrato colectivo en las formas de operación en la producción automovilística</i>	69
b) <i>Condiciones de trabajo: flexibilización y capacitación</i>	73
c) <i>La política económica</i>	77
d) <i>Movimiento obrero y sindicalismo</i>	81
e) <i>Los obreros de la empresa Nissan</i>	88
CONCLUSIONES	92
BIBLIOGRAFÍA	98

AGRADECIMIENTOS

Culminar el trabajo de tesis de licenciatura es una tarea que permite acceder a nuevas opciones de conocimiento, por tal motivo siempre resulta urgente poder concluir esta, para así evolucionar en el desarrollo académico.

Es difícil ubicar con toda la precisión que se merecen los apoyos que hacen posible el terminar una formación a nivel de licenciatura, las personas y las instituciones son instancias que permiten lograr un título como el que actualmente voy adquirir.

Primeramente agradecería el apoyo que me brindaron mi asesora Ana Mariño Jaso, quien con su experiencia y disposición para revisar mi trabajo me permitió adquirir la seguridad suficiente para continuar con mi investigación. Al Mtro. Fernando Carmona que confió en mi trabajo y me dio la oportunidad de apoyarlo en su trabajo académico y lograr una contratación modesta, pero suficiente para cubrir los gastos que implicó mi investigación y en consecuencia mi titulación. Ambos han fortalecido nuestros vínculos afectivos y además de ser mis jefes, son mis amigos.

A la Dra. Alicia Girón, directora del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, que ha apoyado mi contratación y confía en el apoyo que brindó al Mtro. Carmona en la tarea de coordinación del Seminario de Economía Mexicana, instancia importante para el desempeño institucional que ella dirige.

A la licenciada María Luisa Gutiérrez, quien me apoyo en la asesoría y diseño de los cuadros estadísticos que integran mi trabajo, lo cual enriqueció la presentación final del mismo.

Al licenciado Juan de Dios Lázaro Rodríguez, quien asesoro el trabajo de informática y grabó la versión final en disquete, así como en la investigación bibliohemerográfica para preparar mi examen profesional.

A Moisés Martínez, por su apoyo en la impresión y fotocopiado del trabajo, así como en la búsqueda bibliohemerográfica para la corrección del tercer capítulo del trabajo. Todos ellos becarios del proyecto "México y su reinserción económica mundial".

Al señor Carlos Molina, quien estuvo a cargo de la reproducción del material.

A mis profesores, no solo de la licenciatura sino a todos aquellos que de alguna manera han participado de mi formación profesional y humana, resaltando la presencia de la Dra. Atlántida Coll, con quien he compartido experiencias profesionales, así como desencantos que me ayudaron a fortalecer mi personalidad.

A la comisión dictaminadora de mi trabajo, integrada por la Dra. Isabel Rueda, Dr. Víctor Sánchez, Dr. Ricardo Uvalle y Dr. Javier Melgoza V., gracias a todos ellos por los comentarios emitidos y la ayuda brindada para enriquecer la versión definitiva de mi trabajo resaltando las críticas del Dr. Melgoza además de brindarme la bibliografía para actualizar la investigación.

A MI MADRE

que con su trabajo me enseñó a ser responsable

A MI PADRE

que con su abandono, aprendí a ser independiente

A MIS HERMANAS

que estuvieron cerca de mi, durante toda mi infancia

A MIS HERMANOS

*que con su competencia me enseñaron a luchar
por mis deseos. En especial a **Nacho**, a quien
le debo parte de mi formación académica
y el haber reemplazado a mi
padre por ser el hermano
mayor*

*A todos ellos que con su lejanía me hacen más consciente
de la necesidad de demostrarles a mis hijos mi cariño.*

**LOS DESEOS SE REALIZAN EN LA MEDIDA EN QUE LOS
TRANSFORMAMOS EN PROMESAS.**

**A EDUARDO, mi compañero y padre de mis hijos,
quien con su nobleza me ha enseñado
a perdonar**

**A LUIS EDUARDO (Luisito), mi primer hijo
con el que aprendí a perder el miedo
a vivir**

**A ADRIÁN, mi segundo hijo
que me enseña a amarme
tal como soy**

**A mis amigos y amigas
que son muchos y a cada momento de mi vida
se multiplican**

INTRODUCCIÓN

El automóvil, artículo característico del desarrollo del capitalismo y en particular, de las comunicaciones ha acelerado la incorporación de diversas regiones a los grandes mercados nacionales e internacionales. La competencia entre los diferentes capitales por lograr avances tecnológicos corresponde a las necesidades de garantizar beneficios en la producción de autos de un alto rendimiento, a bajo costo y desemboca en la reestructuración, tanto del proceso productivo como de la clase obrera.

La industria automotriz terminal es la columna vertebral del desarrollo de la industria automotriz en su conjunto. Resalta la producción del automóvil individual porque en ella es donde el capital impulsa las mayores inversiones en investigación y mejoramiento.

La producción del auto que reúna los requisitos óptimos de calidad es lo que permite la competencia entre los inversionistas, ganando mercados productivos y de consumo.

El movimiento obrero de este sector enfrenta políticas empresariales de manera defensiva, no obstante que mediante las luchas del pasado, logró una especialización importante y una mayor profesionalización de su trabajo, con la profundización de la crisis y la reestructuración del capital, los obreros se han debilitado, modificándose cláusulas importantes en su contrato colectivo, por ejemplo, al eliminarse a últimas fechas, la garantía de la permanencia en el empleo y grandes grupos de obreros han sido desempleados.

El desarrollo de la industria automovilística mundial provocó una profundización de la división internacional del trabajo que se refleja en las formas de competencia entre los grandes capitales que dominan ese sector, los cuales se expanden -desde hace décadas- hacia los mercados internacionales, no solamente para colocar y vender los automóviles, sino para producirlos, total o parcialmente. En esa dura competencia, la investigación científica y tecnológica es un recurso invaluable para mantenerse a la vanguardia en los

mercados internacionales, y su control y dominio cada vez más centralizado permite a muchos de esos capitales ampliar su radio de acción y fortalecerse aún más.

La industria automotriz es fundamental para el desarrollo de las economías capitalistas. Al conocer las innovaciones, se ubica el grado de especialización de la fuerza de trabajo y su potencial de evolución a partir de las perspectivas de la inversión y tecnología a emplear.

El capital encuentra mayores dificultades para garantizar sus cuotas de ganancia, y reduce significativamente a la fuerza de trabajo de la cual dispone. En la industria automotriz mundial, los obreros ahora no tienen ninguna seguridad de mantenerse en el trabajo y menos aún de lograr negociaciones contractuales que les permitan mayores salarios y prestaciones. En este panorama se circunscribe el fenómeno de reconversión industrial, como causa y consecuencia.

La industria automotriz establece una explotación intensiva y extensiva en la fuerza de trabajo que emplea. Su estrategia se basa en los avances de la investigación tecnológica, incrementos de capital e imposición de patrones de productividad que elevan la rentabilidad de la producción, creando al interior, tanto de la fábrica como de la sociedad los mecanismos necesarios para realizar la racionalización de la disciplina del trabajo.

La división internacional del trabajo se profundiza, exigiéndose en la competencia internacional una mejor preparación de la fuerza de trabajo que manipule el equipo industrial utilizado en la producción; es así que la mayoría de los obreros mexicanos no cuentan con un alto nivel de profesionalización, aunque habría que considerar que la industria automotriz considerada como estratégica para el desarrollo nacional y con la penetración extranjera, ha preparado históricamente a los obreros de esta, para la realización de la producción al nivel que exigen los monopolios internacionales.

En los países desarrollados se cuenta con la tecnología y la educación suficientes que permite a sus obreros lograr salarios tan diferentes a los que se establecen en los países subdesarrollados.

El capital japonés al elevar su tasa de ganancia, ha accedido de manera relevante a los mercados internacionales, garantizando la colocación de un volumen importante de su producción. La relación producción-ventas es el indicador del grado de éxito que se tiene en los mercados por lograr el "mejor" automóvil.

La flexibilización de la mano de obra es un fenómeno que ha marcado las nuevas formas de operación en los contratos colectivos. La lucha sindical en la industria automotriz ha sido debilitada durante el último decenio, el desempleo ha minado las filas de los trabajadores; la comunicación entre los mismos es mínima y aunque se observaron intentos importantes de vinculación, éstos se vieron frustrados con la profundización de la crisis económica.

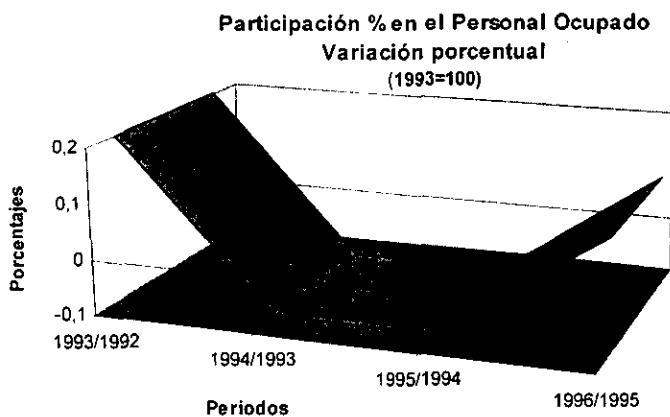
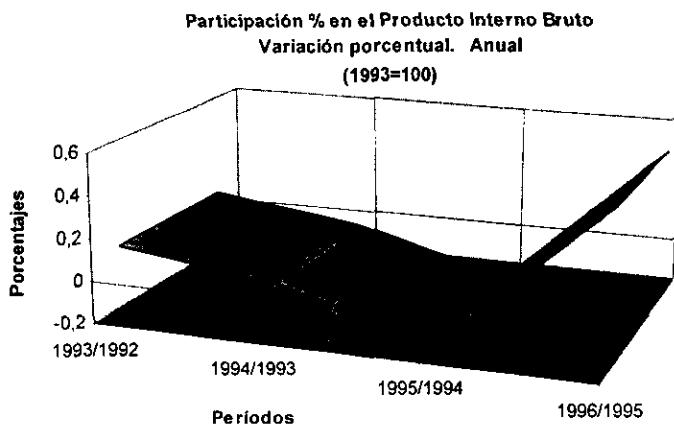
La industria automotriz es una de las ramas más dinámicas de las economías modernas. En México es de las de mayor incidencia en el desarrollo industrial, por lo que estudiar su crecimiento y evolución, permite observar los cambios en las condiciones de trabajo y vida de sus obreros, que representan un sector fundamental del movimiento obrero nacional (Ver cuadro No. 1 y gráfica No. 1).

Cuadro No. 1
La Industria Automotriz en México

CONCEPTO	AÑOS			VARIA	CIÓN	PORC	ENTUAL
Importancia Económica	1994	1995	1996p	93/92	94/93	95/94	96/95
Part.% en el PIB A precios constantes 1993							
Nacional	2.3	2.3	2.6	0.1	0	(0.2)	0.5
Part.% en el personal ocupado	1.3	1.2	1.3	0.2	(0.1)	(0.1)	0.1a

Fuente: La Industria Automotriz en México. Edición 1996, INEGI, p. XIII-XV.

INTRODUCCIÓN



FUENTE: Elaboración propia en base a los datos del cuadro No. 1.

El auto individual se considera un artículo de primera necesidad para la transportación de la fuerza de trabajo, sin embargo en México sólo pueden aspirar a tenerlo aquellos sectores de la población con un poder adquisitivo que rebase el necesario para comer y vestir; con la agudización de la crisis y el proceso inflacionario se suman a mayores números de trabajadores que ven reducir su poder adquisitivo y sus horizontes de vida.

La política económica neoliberal, tiende a responder a los intereses del capital monopolista internacional, que se ve favorecido por las medidas de austeridad y deterioro decreciente de los salarios del país en donde se instala, en tanto que la fuerza de trabajo y la sociedad misma se benefician mínimamente con esa instalación y crecimiento que afectan determinadamente las condiciones de vida y trabajo de grandes grupos de trabajadores.

El sector obrero automotriz, sujeto a las dinámicas de reestructuración, es afectado, en la medida en que las condiciones de trabajo se trastocan y se pierden derechos que en el pasado formaron parte del mejoramiento de sus condiciones de vida. En este contexto el capital japonés adquiere importancia en México, porque es uno de los fortalecidos al calor de la crisis, sus inversiones crecieron y lograron garantizar sus ventas tanto nacional como internacionalmente con un buen nivel de éxito.

En México en la rama automotriz es patente la penetración directa del capital extranjero y la transnacionalización de la economía mexicana se puede evaluar con mayor facilidad, la evolución y los intereses específicos del gran capital y en particular, la necesidad empresarial de elevar la tasa de ganancia conduce a la imposición de patrones disciplinarios más rígidos para los trabajadores y a una mayor explotación. El capital al diversificar sus zonas de influencia, penetra las regiones de las diversas economías nacionales y la clase obrera provee del trabajo humano necesario para lograr la continuación del sistema de explotación a que esta sujeta.

México históricamente ha sido atractivo al capital extranjero, pues los recursos naturales que existen en el país hacen posible el incremento de los beneficios al capital,

además de tener una clase obrera calificada, con capacidad de organización y con una infraestructura política económica para reproducir eficientemente el sistema en su conjunto.

En la actualidad adquirir un auto responde a necesidades de movilidad, tanto individuales como sociales. En México el transporte público es más barato, pero no resulta eficiente; y por otro el auto individual, es eficiente pero sumamente costoso, sobre todo cuando la capacidad adquisitiva de la mayoría de la población disminuye constantemente.

La política económica, al responder a los intereses del capital monopolista transnacional, establece los mecanismos de regulación que hacen posible el desarrollo de la industria automotriz y logra garantizar la disponibilidad de la fuerza de trabajo con el grado de especialización que el mismo impone en la contratación de ésta, aprovechando todos los recursos que le son necesarios.

La empresa Nissan en México, es un ejemplo de cómo se expresa la estrategia del capital transnacional, inserto en el fenómeno de globalización e internacionalización del mismo, que imprime cambios a la lucha obrera a partir de las modificaciones de la división internacional del trabajo, y aunque no se cuenta con la información necesaria y suficiente para afirmar de que manera se han reestructurado los puestos de trabajo se sabe a nivel general que los contratos colectivos han sido golpeados severamente, desde la pérdida del empleo hasta la disminución de prestaciones al interior de las fábricas.

Nissan en México representa una parte de la estrategia empresarial de reestructuración que abarca a los trabajadores y a sus condiciones de trabajo de la rama en su conjunto; lo que se expresa en el presente trabajo es lo que ya se sabe desde hace una década: incremento del desempleo e introducción de tecnología que minimiza la participación del obrero en el proceso productivo,. Los obreros de esta empresa ven como las luchas del pasado son anuladas frente al incremento de la innovación que pone en peligro la posibilidad de mantener su empleo y salario que les permita mantener a sus familias.

El obrero automotriz tiende a mantener un alto nivel de especialización y por lo mismo de disciplina del trabajo, se encuentra en el corazón de los mercados productivos internacionales y sus negociaciones contractuales son directamente con los empresarios transnacionales, lo que les enseña políticamente a cómo comportarse frente a los "grandes patrones", ya que al manipular la maquinaria y equipo que se requiere en los procesos productivos se les va exigiendo una mayor preparación educativa, permitiéndoles adquirir conciencia de la explotación a que son sometidos.

El trabajo analiza el periodo 1985-1995, en estos años se observa la introducción de los cambios fundamentales que rigen las nuevas relaciones obrero patronales. Las innovaciones tecnológicas y su impacto en las formas de organización del trabajo quedaron perfiladas en lo fundamental en lo que se llamo la reconversión industrial, es así que el país se dedicó a modernizar las industrias que son estratégicas para el desarrollo nacional. Conocer la organización empresarial no es tarea fácil, por lo cual se trato de realizar un estudio monográfico de la evolución de la industria automotriz en México e ilustrar de manera general lo que ha sucedido en la empresa Nissan, desde las fuentes hemerográficas y estadísticas que genera anualmente la industria automotriz como rama y se consideró que el trabajo es un perfil muy modesto para ejemplificar la importancia que ha adquirido en México el capital japonés en una de las ramas más importantes en el desarrollo actual de la economía capitalista.

Sin duda profundizar en el análisis de la inversión japonesa, permitirá plantear un estudio de caso específico, que profile detalladamente la organización empresarial, así como la reestructuración y redefinición de los puestos de trabajo e ilustrar el impacto de la innovación tecnológica que cristalizan en la forma de contratación de la fuerza de trabajo.

El objetivo de la investigación fue resaltar la importancia de la inversión japonesa en México y su tendencia creciente en la producción nacional, así como su proyección internacional.

La hipótesis central radica en el supuesto de que la inversión japonesa viene presentando a partir de los ochentas una penetración importante en la economía mexicana, que se ilustra a partir del ascenso de la empresa Nissan en el desarrollo de la rama automotriz nacional. Las innovaciones tecnológicas con que se operan en sus armadoras permiten elevar las tasas de ganancia a partir de las reestructuraciones que se van imponiendo en la organización del trabajo.

Los problemas que se enfrentaron para realizar la investigación fueron el buscar información específica de la empresa Nissan en términos detallados, se asistió a la matriz en la Ciudad de México y la información que se solicitó no se tenía a disposición, se consideró que para conocer el contrato colectivo la conveniencia era lograr una entrevista con los líderes sindicales de la armadora más cercana a la ciudad, la de Cuernavaca. Se realizaron visitas para realizar las mencionadas entrevistas y buscar información más específica, pero las negativas reiterativas me hicieron desistir y prefería conseguir información a nivel hemerográfico.

Se buscó información por INTERNET de la rama automotriz a nivel mundial y nacional, encontrando información vasta en el aspecto económico: inversiones y producción, careciendo de estudios más específicos que dieran referencia de la tendencia de la contratación colectiva y sobre todo de lo que sucede con los trabajadores de Nissan al interior de las fábricas. ¿Cómo quedó no solo su salario, sino las prestaciones y qué riesgos de trabajo enfrentan todos los días y la seguridad que mantienen sindicalmente para realizar su jornada?

Preguntas que solo serán contestadas en la medida en que se pueda entrevistar a los líderes sindicales y a los trabajadores para conocer de fuentes directas el impacto que sufren a diario en sus condiciones de trabajo y por lo mismo de vida los obreros de la empresa Nissan en México.

Finalmente consulte materiales recientes en el análisis de la industria automotriz que realiza la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa que me aclararon las tendencias generales de lo que ha sucedido en estos últimos diez años en el contrato

colectivo de la rama automotriz que integre para dar actualidad al trabajo y poder avanzar en una de las últimas tendencias en la organización sindical de los trabajadores.

El trabajo en un inicio pretendía poder contar con elementos de análisis mas concretos y conocer en detalle el contrato colectivo de la empresa Nissan, sin embargo esta información es considerada de alta seguridad y la tarea de poder disponer de los mismos, de las tres armadoras que funcionan en nuestro país, implican un trabajo arduo y abrir relaciones con autoridades empresariales para poder tener acceso a las entrevistas directas con personajes importantes del sindicato así como del común de los obreros que ahí laboran. Tarea que se plantea a más largo plazo y profundizar en un mejor estudio sociológico de lo que significa la evolución y desarrollo de esta empresa en México.

CAPITULO I.
INVERSIÓN EXTRANJERA, INNOVACIONES TECNOLÓGICAS Y FUERZA DE TRABAJO.

a) *Concentración y centralización del capital en la industria automotriz.*

Para estudiar el fenómeno de concentración y centralización en la actualidad, es necesario acercarse de manera muy general a lo que ha significado el actual desarrollo de las fuerzas productivas, en el marco de la globalización e internacionalización del capital, que ha impuesto cambios fundamentales a la división internacional del trabajo y especializado de manera sensible, no sólo a sectores de trabajadores, sino a naciones en su conjunto.

La inversión extranjera cobra impulso y mayor pujanza en comparación al pasado; pues décadas atrás, existían restricciones que los propios capitalistas nacionales requerían para sus procesos de valorización y expansión; hoy con la internacionalización del capital y su cada vez mayor concentración, se observa con claridad que éste no tiene fronteras y logra mayor influencia, tanto en la esfera productiva: (industria), como de circulación: (capital financiero, vía bancos), así como de sectores de trabajadores que viven en la carrera competitiva por lograr mejores salarios y, más aún, por la posibilidad de contar con un trabajo y mantenerse en el empleo.

La industria automotriz mexicana genera una red de actividades que hacen posible la rentabilidad de otras, como serían por ejemplo entre otras: la siderúrgica, energéticos, llantera, que movilizan una gran parte de la producción. Esta industria es una de las más importantes en el país por la capacidad que tiene en infraestructura y la generación de empleos que se desprenden de la misma sus quiebres y repuntes son parámetros para medir el grado de salud de la economía nacional.

Remontarnos a la historia de la industria automotriz en general, nos remite a lo que significó Taylor con el taller y el cronómetro para lograr la producción en serie que es la premisa fundamental para lograr el ascenso y expansión de las relaciones de producción capitalistas que hoy conocemos, acentuándose la profundidad a la que ha

llegado la explotación de la fuerza de trabajo, así como de los recursos naturales con que se cuenta.

“...el taylorismo va a transformarse en un verdadero ‘conjunto de gestos’ de producción, en un código formalizado del ejercicio del trabajo industrial, con la Organización Científica del Trabajo. Como instrumento esencial de ese proceso de reducción del saber obrero de fabricación a la serie de sus gestos elementales, el cronómetro es, por la misma razón, mucho más que eso.”¹

La reproducción capitalista en su nivel más avanzado, alcanza formas de producción cada vez más complejas, muestra de esto es el sector automotriz, en donde se introducen cambios fundamentales en el diseño de los automóviles que permiten elevar la tasa de ganancia, abaratando costos y sobre todo, imponiendo una mayor disciplina entre los obreros, que aumentan la productividad y el cumplimiento del trabajo, muchas veces rutinario, pero altamente especializado.

“...por medio de la organización del trabajo a las transformaciones ya emprendidas en el seno de la gran industria por el maquinismo, el taylorismo y el fordismo van a renovar totalmente el mecanismo de la ‘gran producción de plusvalor’, asentándola sobre una base diferente, ‘moderna’. Las transformaciones introducidas en el proceso de trabajo a través del proceso histórico de su ‘racionalización’ van a repercutir también sobre las modalidades de la acumulación del capital.”²

La lucha de los capitales por lograr mejores lugares en los mercados internacionales permite la movilidad suficiente, para que las recomposiciones del mismo y del trabajo en su conjunto impriman cada vez fisonomías diferentes a las relaciones entre los factores de la producción, en donde los procesos de monopolización -ya complejos de por sí- adquieren dimensiones y profundizaciones que nunca antes había conocido el hombre.

La concentración conduce a adquirir en la producción mayores niveles de calidad y por lo mismo de especialización, tanto de la fuerza de trabajo, como del desarrollo científico-tecnológico; y por otro la centralización expresa el grado alcanzado en la

¹ Benjamin Coriat. *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Siglo XXI Editores. 3a. edición, México, 1982. pp. 2 y 3.

² *Ob. cit.*, p. 75.

infraestructura que va abriendo para crear mercados de consumo y producción. Producción y consumo interrelacionados vertiginosamente haciéndose cada vez más compleja la naturaleza de los cambios que se realizan en torno a la valorización y acumulación del capital.

Ahora bien, en algunas etapas el desarrollo del capitalismo pareciera estar agotado, sin embargo pese a las agudas crisis que enfrenta ha logrado superarlas -de manera profundamente desigual- y garantiza la recomposición que le permite continuar con la acumulación; por muy adversas que parezcan las condiciones, los capitalistas han encontrado los mecanismos necesarios para permanecer como la parte dominante y dar impulso al desarrollo de las fuerzas productivas.

En la industria automotriz la recomposición y reestructuración de los mecanismos de regulación se adecuan para la continuación con la acumulación, movilidad y especialización de la fuerza de trabajo. Es una de las industrias profundamente dinámica por la importancia de las inversiones extranjeras, generándose recursos de infraestructura y potencialización de los recursos humanos, así como de la capacitación de la fuerza de trabajo. La industria automotriz mexicana es un ejemplo claro de cómo la centralización y concentración del capital sigue su dinámica y logra predominar y prolongar su proceso evolutivo; los inversionistas estadounidenses, japoneses y alemanes sobresalen por su capacidad de adaptación, pero sobre todo porque cuentan con los mecanismos necesarios para salir fortalecidos. Las fusiones del capital internacional hablan de la experiencia acumulada histórica, en donde tanto los altos beneficios como la explotación a que es sometida la mano de obra implican el predominio de los valores de consumo por encima de las necesidades reales de la mayoría de la población.

Las ventajas del monopolio no son despreciables, las naciones desarrolladas disponen de una infraestructura industrial y educativa rica, al ser los poseedores del conocimiento científico tecnológico determinan los grupos más poderosos de las burguesías las formas de dominación que se desarrollan en los diferentes mercados del mundo, demostrando que el potencial de riqueza intelectual y técnica se puede incrementar; pues el desarrollo de la ciencia y la tecnología hoy aclaran al hombre su

necesidad por alcanzar niveles de conciencia cada vez más complejos y elevados: lo que hoy pertenece a una minoría de grupos humanos, puede ser en beneficio de sociedades enteras.

El conocimiento es universal y su lugar está más allá de un carácter de clase, sin negar que en las relaciones actuales y en el desarrollo de la civilización humana hasta ahora ha pertenecido a una clase privilegiada, que detenta el poder político y económico que les permite vivir a costa de millones de seres humanos por ser los poseedores de los mecanismos que hacen posible la explotación de las sociedades basadas en el abuso y consumo excesivo, los monopolios están destinados a desaparecer en la medida en que dejan de nutrir al complejo social que pertenecen.

“Ustedes, empresarios europeos, van a perder y nosotros empresarios japoneses, vamos a ganar. Ustedes van a perder porque la derrota está en su mente: están íntimamente convencidos de que las organizaciones rentables, competitivas, son aquellas en las cuales están por un lado -y en lo alto- los que piensan, y por el otro -abajo- los que ejecutan. Están convencidos de ello, incluso quienes con sus palabras dicen lo contrario...”³

Los monopolios se fortalecen a partir de la depuración que logran entre ellos mismos, nutriendo y agigantando las empresas que son su punto de origen, aunque esto represente la desaparición de otras, formando con la consolidación de las que se integran la infraestructura que les permite tomar decisiones, que imponen los patrones de conducta que a estos inversionistas benefician.

El capital japonés reconoce, que la verdadera posibilidad de fortalecimiento e incremento de la riqueza se gesta a partir de la explotación de los trabajadores, pues la dominación y la capacidad de ejercer la disciplina el trabajo es la garantía de multiplicar la producción y reestructurar las formas de poder que dan sentido a las actuales relaciones laborales.

³ Benjamín Coriat. *Pensar al revés. Trabajo y organización en la empresa japonesa*. Siglo XXI, editores. México, 1992. p. 13.

El taylorismo y el fordismo contribuyeron a la organización de la clase obrera desde la vertiente productiva, en el sentido de imprimir una fisonomía propia a la producción en serie. La cadena de montaje ligada al cronómetro estableció la medición del trabajo traducido en el automóvil; es decir que es en la industria automotriz donde los tiempos y movimientos son claves para el proceso productivo, cada pieza y cada elemento que conforman el montaje del auto, determinan la ubicación estratégica de cada trabajador para que de forma y terminado al producto final. El motor y todos los elementos que lo conforman están en la cadena de montaje que tiene determinado un ritmo al que deben responder eficientemente los trabajadores que están contratados para su realización: rutina y certeza en su ubicación son factores centrales para que la producción se realice.

La industria automotriz esta sometida a cumplir con tareas repetitivas y resulta necesario encontrar estímulos para que los obreros se mantengan lo suficientemente motivados para continuar con su trabajo, el lograr un salario mejor o por horas (5 dólares por hora) que introduce Henry Ford en su empresa que se conjunta con el aspecto técnico: cadena de montaje, permite crear las condiciones para reestructurar a la clase obrera y lograr dentro de la misma una jerarquía, volviéndose más atractivo pertenecer a la industria automotriz que a otras ramas productivas.

El cuadro No. 2 y 3 con su respectiva gráfica, ilustran el desarrollo e importancia que han adquirido los japoneses en la rama automotriz mundial, desplazando a Estados Unidos en un segundo lugar, hecho importante si lo consideramos desde la perspectiva de que Estados Unidos en la historia del capitalismo mundial mantuvo una posición preponderante y solo a partir de la acentuación de la crisis general del capitalismo se observan con mayor claridad el acelerado proceso de competencia intermonopolista y así de naciones que tienen el privilegio de mantener procesos de investigación, modificando las influencias que en el pasado pertenecieron a un imperio.

La situación geográfica se define en términos de la investigación científica y la división internacional del trabajo sigue su marcha ascendente profundizándose la especialización de las naciones y los límites y abismos entre países desarrollados y subdesarrollados crece.

Cuadro No.2

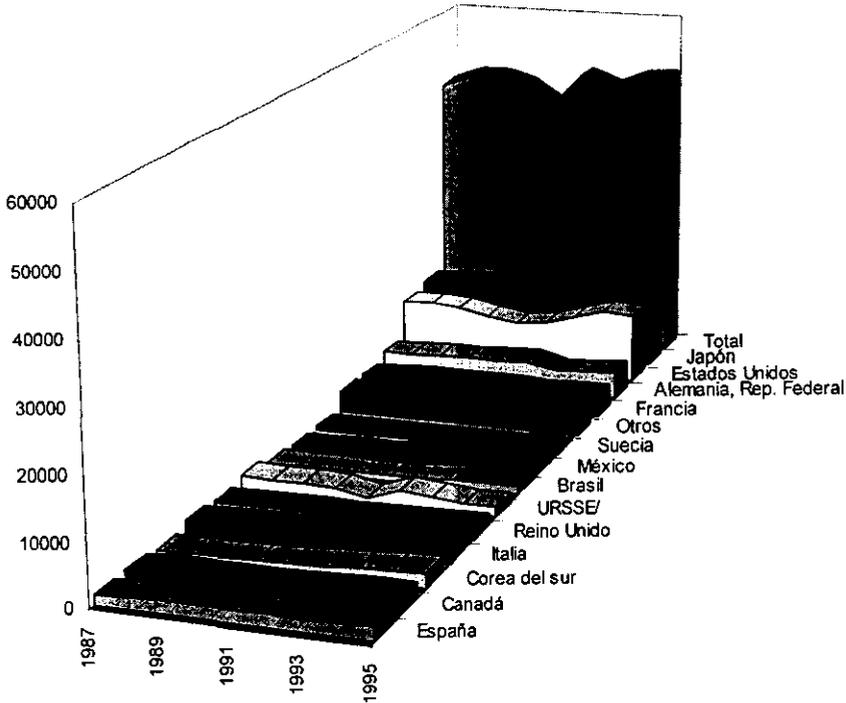
**Volumen de producción mundial de vehículos automotores en la Industria Automotriz por principales países
(Miles de unidades)**

País	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Total	46 558	48 608	48 894	47 426	44 117	49 433	48 026	50 014	50 209
Japón	12 249	12 700	13 026	13 487	13 24	12 499	11 228	10 554	10 063
E.U.	10 926	11 217	10 875	9 781	8 812	9 778	10 899	12 250	11 972
R.F.A.	4 634	4 625	4 852	4 976	5 015	5 194	3 991	4 356	4 667
Francia	3 493	3 698	3 920	3 769	3 611	3 763	3 156	3 558	3 475
España	1 704	1 861	2 046	2 050	2 082	2 304	1 768	2 142	2 334
Canadá	1 635	1 977	1 984	1 923	1 875	1 983	2 247	2 322	2 417
Corea del Sur	980	1 084	1 129	1 322	1 498	1 730	2 050	2 312	2 392
Italia	1 901	2 111	2 221	2 121	1 878	1 686	1 267	1 534	1 667
Reino Unido	1 390	1 545	1 626	1 566	1 454	1 540	1 569	1 695	1 765
URSS	2 269	2 080	2 111	2 020	849	1 448	2 150	1 533	1 601
Brasil	928	1 069	1 012	914	960	1 092	1 391	1 583	1 645
México	395	513	641	542	998	1 003	1 091	1 111	944
Suecia	501	484	456	410	319	303	337	435	486
Otros	3 553	3 644	2 985	2 545	1 521	5 030	4 882	4 629	4 781

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de la industria Automotriz en México, edición 1996, INEGI, pp. 121. Y los datos de 1993-1995 fueron tomados de la industria automotriz en México. Edición 1997., p. 193.

Gráfica No. 2

Volumen de la producción mundial de vehículos automotores en la Industria Automotriz por principales países (Miles de unidades)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 2

Es así que México se encuentra en el concierto de las naciones con un séptimo lugar (gráfica No. 2) y esto es gracias a que la industria automotriz pertenece fundamentalmente a capital extranjero, predominando el de Estados Unidos con una producción de 10 813 519 vehículos, le sigue Japón, con 10 059 083, y México con 823 190; unidades; la gran diferencia del desarrollo y subdesarrollo es contundente y si esto

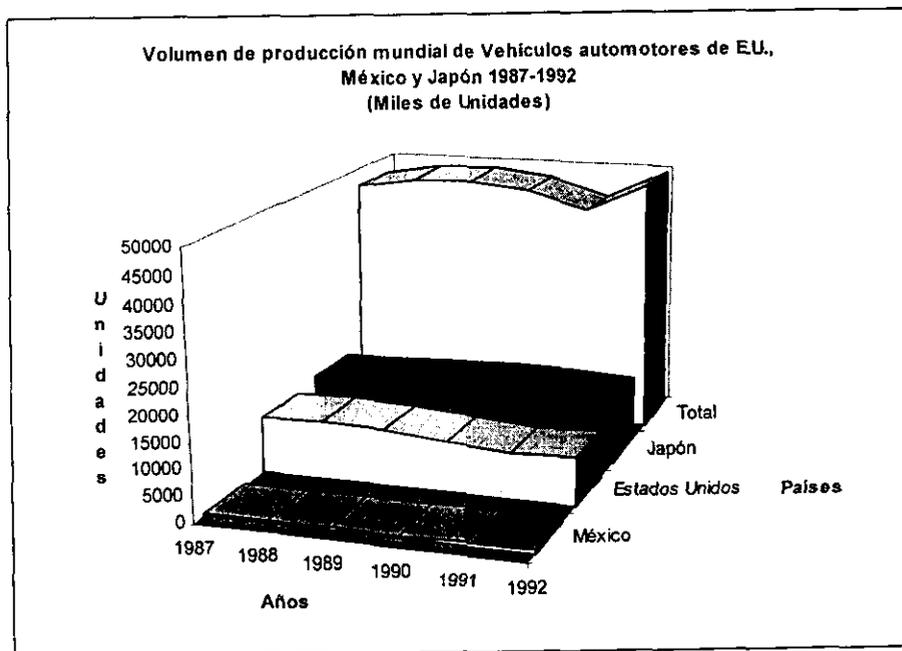
sucede en una rama estratégica de la producción nacional, ¿que pasará con aquellas que no son consideradas tan rentables para el capital transnacional? (Ver cuadro y gráfica 3).

Cuadro No. 3
Volumen de la producción mundial de vehículos automotores de México, Estados Unidos y Japón
 (Miles de Unidades)

País	1987	1988	1989	1990	1991	1992 p
Total Mundial	46 558	48 608	48 984	47 426	44 117	49 433
Japón	12 249	12 700	13 026	13 487	13 245	12 499
Estados Unidos	10 926	11 217	10 875	9 781	8 812	9 778
México	395	513	641	542	998	1 083

Fuente: Elaboración con base en los datos de la industria automotriz en México, INEGI México 1996, pp. 121. A partir de 1992 los datos fueron tomados de la Industria Automotriz en México. INEGI. México 1997, p. 194.

Gráfica No. 3



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No.3

b) Estrategia del capital extranjero en materia tecnológica.

México es sumamente atractivo para el capital extranjero al ser poseedor de enormes riquezas en recursos naturales y de una fuerza de trabajo que se ha educado y capacitado por largos años; y aunque en la industria automotriz existen diversos niveles de especialización y capacitación de sus trabajadores, para ser reclutados los obreros deben estar educados mínimamente para que se haga posible la operación de la maquinaria que se emplea. La especialización con la introducción de tecnologías de punta, ha impuesto patrones en las formas de contratación colectiva estableciendo un cierto nivel de formación para aspirar a ingresar a las empresas transnacionales, a la vez que se fomenta la idea de que el éxito depende de la capacitación-especialización, lo mismo que los ascensos y movilidad al interior de la fábrica.

La política neoliberal deja el desarrollo de los acontecimientos a la fuerza del movimiento del mercado, no obstante la necesidad de regular de manera adecuada éste, para que se cumplan los objetivos de la acumulación, y que los empresarios y obreros interactúen y marquen las pautas y límites que se requieren en la evolución de la industria en general, beneficiando a la sociedad mexicana mínimamente. Es el empresario extranjero, con su compleja red de nexos y relaciones, quien es favorecido, cuenta con infraestructura de vanguardia para lograr el mayor provecho, trasladando hacia otros países la riqueza que le costó generar a los trabajadores mexicanos.

"Las diferencias de productividad y competitividad entre los países (EUA y Canadá por otro lado) harán al más débil más vulnerable, ya que el TLC vendrá a recrudecer los problemas en el sector externo, lo cual tendrá a su vez consecuencias significativas sobre la política económica en su conjunto. Las mayores presiones que encara el sector externo obligan a mantener y acentuar las políticas contraccionistas ... privilegiando así los criterios de estabilidad y relegando los de crecimiento. Así la oferta monetaria tiene que mantener un nivel tal que, además de evitar presiones de demanda sobre el sector externo, fije la tasa de interés a niveles tales que evite fugas de capitales."⁴

⁴ Arturo Huerta González. *Riesgos del modelo neoliberal mexicano*. Editorial Diana, México, 1992. p. 55-56.

La tecnología que llega a México actualmente cuenta con avances científicos importantes y aunque el fomento a la investigación no forma parte de la estrategia del capital extranjero, sí lo es la capacitación de la fuerza de trabajo en los términos de la especialización que implica manipular las tecnologías que permiten montar el automóvil. La innovación tecnológica en los países desarrollados tiene un alto nivel de movimiento, ya que en la competencia intermonopolista se establecen parámetros más exigentes y los descubrimientos científicos forman parte de la llamada profesionalización del trabajo, tanto en su aspecto científico como en la inversión del capital fijo (maquinaria y equipo), que permite incrementar la riqueza de los recursos que los inversionistas se han encargado de instalar y por lo mismo al obtener mayor productividad en la producción, elevan la rentabilidad del capital, y con ello la tasa de ganancia, transformándose en los incentivos fundamentales para su sobrevivencia y mejorando sus condiciones en los mercados internacionales.

La fuerza de trabajo forma parte de la inversión de capital en su vertiente de capacitación, interesando sobre todo el manejo y conocimiento de la maquinaria para lograr el proceso productivo, pero entre menos trabas represente en la continuación del desarrollo y organización de la producción, es mejor.

En el contexto internacional, las tecnologías son fundamentales para la internacionalización del capital y las nuevas formas de operación de la división internacional del trabajo. La crisis del capitalismo acentúa las dificultades para que no se garanticen las tasas de ganancia que en el pasado se lograban, y obliga a imponer nuevas pautas en la competencia por adquirir los mejores mercados. La tecnología se vuelve obsoleta en la medida en que no cubre con la rapidez necesaria los requerimientos de los monopolios; el conocimiento y su aplicación concreta en la forma de producir artículos es la premisa más importante que hará eficiente la dinámica capitalista; es por esto que las tecnologías son aprovechadas más allá de los mercados del mundo desarrollado, llegando a las sociedades subdesarrolladas, y los monopolios seguirán sacando provecho de maquinaria y equipo que en los mercados de Estados Unidos, Japón, etc. ya no resultan tan atractivos.

La robótica representa la aceleración de los procesos productivos y el incremento de la producción en serie que se inicia en los años cincuenta y sesenta, y es a partir de los setenta que adquiere un impulso a nivel internacional, es decir, es así que se ha transformado en una herramienta fundamental para prolongar los procesos de producción de países desarrollados y subdesarrollados, profundizándose la dependencia de los segundos a los diseños del capital trasnacional vía Sistema Monetario Internacional, -entre algunos-.

*"El uso intensivo de estas tecnologías a partir de entonces se explica en lo fundamental por dos razones: la crisis obliga a la utilización de alternativas tecnológicas que permitan el aumento en la productividad del trabajo y por lo tanto la recuperación de las tasas de ganancia; por otro lado, el abaratamiento relativo de estas tecnologías, a partir del desarrollo de la microelectrónica, permite el aumento de su consumo a nivel internacional."*⁵

La crisis general del sistema capitalista marca un nuevo contexto de la problemática social que hasta el momento no se le había presentado a la humanidad, en la actualidad es necesario regresar al equilibrio natural de la producción, con bases materiales mucho más elaboradas y contando con la ciencia y tecnología para mejorar las relaciones de producción que en las diferentes etapas del desarrollo social se han transitado y que por lo mismo respondan a necesidades reales.

La humanidad sobrevive a costa del sacrificio indiscriminado de los recursos naturales. Los trabajadores en su conjunto y la sociedad es sometida a patrones de consumo que en realidad no son los prioritarios para vivir; en este sentido la tecnología cobra una nueva dimensión y las premisas que fundamentaron adecuadamente en su momento las políticas tayloristas y fordistas, dan paso a una nueva visión de operar en el mundo; obviamente el capital ya no tiene nada que ofrecer a la clase obrera, sin embargo sus reestructuraciones marcan siempre tendencias en donde más que fracasar se fusionan los grandes grupos monopolistas trasnacionales y se fortalecen para proseguir con los procesos de acumulación basados en la acentuación del despojo de la riqueza y la mala distribución de la misma.

⁵ Secretaría del Trabajo y Previsión Social. *Automatización flexible en México*. Estudios 1. México, 1987. p. 11.

“...con la aparición del minicomputador y el software, se hace factible la fabricación de controles numéricos para cualquier tipo de máquina herramienta y permite el cambio de la rutina de trabajo a través de modificaciones en el software, hecho que era imposible en las generaciones anteriores, fabricadas para desarrollar una actividad específica. De esta manera, en la segunda mitad de la década de los setenta se conjuntaron dos elementos que explican la difusión generalizada de estas tecnologías; por un lado, la crisis tornó urgente la transformación tecnológica de las empresas como una alternativa frente a la caída de las tasas de ganancia, por otro lado, la evolución y maduración de la tecnología del control numérico la convirtieron en una forma atractiva de resolver la caída en la productividad del trabajo.”⁶

En este contexto surgen los llamados robots industriales que revolucionan los mercados productivos y aceleran aún más los procesos de obsolescencia tecnológica. En esta medida el trabajo se trastoca imprimiendo una dinámica de mayor explotación y cambios vertiginosos a las relaciones sociales de producción a nivel internacional. La globalización se generaliza como un proceso inevitable de todas las economías, lo vertiginoso de los descubrimientos científico-tecnológicos, aceleran a su vez la internacionalización, lo que configura una división internacional del trabajo cada vez más contrastada, los subdesarrollados acentúan su dependencia y los países desarrollados fortalecen sus alianzas y las fusiones se dan, ya no sólo entre capitalistas del mismo país, sino de otros, adecuándose a las nuevas necesidades que la acumulación les impone y entrelazándose para intercambiar los avances científicos de que disponen.

“Las máquinas herramientas de control numérico, los robots industriales y el diseño y manufactura auxiliados por computadora (CAD/CAM) son las tres tecnologías que han sido denominadas automatización flexible, porque el uso de la computadora les permite adaptarse a la producción de pequeñas y medianas series... este sistema de automatización flexible permite no sólo la economía de escala, sino también lo que se llama economía de ámbito, dado que se pueden producir con facilidad diversos tipos de partes aún en pequeñas cantidades.”⁷

Lo anterior nos muestra algo muy importante en el contexto de las nuevas necesidades, tanto para los capitales como a la sociedad en su conjunto: la producción flexible en el pasado era imposible, pues con las técnicas existentes no se podía realizar una producción diversificada, aunque sí masiva. Es decir, la producción en serie consistía en producir una mercancía igual para un sin fin de consumidores. Ahora la flexibilidad en

⁶ Ob. cit., p. 15

⁷ Ob. cit., pp. 15 y 16.

la producción permite crear diferentes automóviles con la misma maquinaria y como no son iguales para todos, se responde de mejor manera a las necesidades del mercado, inclusive en la misma vertiente de la calidad y productividad que no rivalizan con los criterios de eficiencia y racionalización del trabajo.

Es así que se pueden producir automóviles diferentes en una determinada cantidad, sin ser necesariamente el único modelo, para responder a los requerimientos del consumo, que pese a ser masivo en cuanto a número, es diferenciado por el gran número de modelos de automóvil que ponen a la elección del consumidor.

En la industria automotriz se evidencia la importancia de la flexibilización, pues precisamente en ésta se expresan las grandes ventajas de la producción flexible que beneficia a los empresarios logrando una más "racional" organización del trabajo, que se traduce por ejemplo, en una mayor facilidad y movilidad en el cambio de una clase de trabajo a otra, reducción del tiempo de fabricación, disminución de los inventarios, facilidad en el cálculo de costos unitario y ahorro en la calificación de la fuerza de trabajo. Sin duda elementos trascendentales para ser atractivos al capital, el innovar en estos nuevos términos la producción y por lo mismo el trabajo., es una ventaja, pues en la búsqueda de lograr mejores espacios de competencia, el capital logra organizar y agudizar a su vez los conflictos entre los trabajadores.

Los obreros del automóvil son sometidos a la reestructuración de sus puestos de trabajo y condiciones en el mismo, pues el ascenso de la tecnología tiende a desplazarlos y el desempleo se viene incrementando. La tecnología es fundamental para elevar el proceso productivo, pero no se debe ignorar que el hombre sigue siendo la parte más importante para continuar con la evolución social.

En el cuadro no. 4 se ejemplifica la penetración del capital extranjero en la economía mexicana, Estados Unidos con su empresa General Motors mantiene su producción ascendente en todos los componentes que conforman el automóvil, dejando para nuestro país, la fabricación de algunos componentes del mismo y observándose una caída drástica de 1985 con 67 000 unidades a 14 985 para 1995, este es el impacto de la crisis internacional del capitalismo que afecta fundamentalmente a las economías

subdesarrolladas. La Ford Motor Co. otra empresa tradicionalmente poderosa para 1985 produce 69 861 unidades, en 1990 las incrementa en 88 604 automóviles, pero para 1995 cae con 9 317, dos empresas que fueron el bastiones importantes de la estructuración de la rama automotriz nacional, encuentran fuertes dificultades para mantenerse en el mercado con los grandes incentivos que en el pasado, por lo cual se deduce que la caída de la producción representa en consecuencia el desempleo masivo de las empresas y la estrechez económica para la clase obrera que se mantiene en la nómina, sin dejar de apreciar las enormes dificultades de los obreros de estas empresas por encontrar un nuevo empleo.

Cuadro No. 4
PROCESO PRODUCTIVO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.
Estados Unidos, Japón y México.
(Desde 1980)

País	Producción	Productos
Estados Unidos	En 1980, General Motors Co. Produce 6 868 100 unidades y en 1981 produce 6 667 412 unidades para 1985 llega a 9 056 100 unidades.	Automóviles, camiones partes, fabricación motores diesel, microcamionetas, accesorios, componentes, carros de pasajeros, turbinas para avión, maquinas diesel, locomotoras diesel, productos de defensa y del espacio, máquinas, herramientas.
Japón	En 1980 la empresa Mazda Motor Co., produce 730 500 unidades y en 1985 esta es de: 1 330 200 unidades.	Vehículos comerciales, equipos componentes, partes automóviles para pasajeros.
México	<p>En 1981, la empresa General Motors de México produce: 67 636 unidades y para 1985 fue de 67 000 unidades 1990 produce 40 993 unidades. Para 1995 produce 14 985 unidades</p> <p>En 1981, la empresa Ford de México produce 67 236 unidades y en 1985 alcanza 69 861 unidades. Para 1990 produce 88 604 automóviles. Para 1995 produce 9 317 unidades.</p> <p>Nissan produce para 1990 55 355 automóviles y 20 369 camiones. Para 1995 produce 28 039 unidades.</p> <p>Volkswagen de México produce para 1990, 46 232 automóviles. Para 1995 produce 33 414 unidades.</p>	<p>Turismo, camiones ligeros y medianos.</p> <p>Los productos de Ford en México, camiones, tractores, motores, automóviles.</p> <p>La Renault de México producía autos compactos, camionetas, motores de automóviles.</p> <p>Nissan en México produce automóviles compactos y camiones.</p> <p>Volkswagen produce automóviles compactos y camiones.</p>

FUENTE: Socorro Fonseca Córdova. "La industria automotriz en América Latina. Caso de Colombia 1970-1985". Tesis de Maestría en Economía. UNAM. 1989. pp. 68-69 y 70.

Por otro lado se observa que Nissan crece ya que para 1990 produce 55 355 automóviles y 20 369 camiones y para 1995 asciende a 28 039 unidades y aunque es mínimo su crecimiento en relación a los volúmenes de los capitales norteamericanos es representativo, pues es Japón en la actualidad, el principal competidor de los Estados Unidos en los mercados internacionales y este fenómeno se expresa desde los países en donde ha decidido instalar sus armadoras que les permiten incrementar sus inversiones y elevar los niveles de influencia en los procesos productivos de la nación en que se instala, así como en la competencia intermonopolista para garantizar el crecimiento de sus grupos monopólicos, tanto de la rama automotriz como de otras ramas que en este momento del desarrollo le resultan rentables.

La competencia de Nissan en México es Volkswagen, pues esta también produce los autos compactos que en el mercado nacional tienen mayor demanda. Produce para 1990, 46 232 automóviles, pero para 1995 tiene una caída de 33 414 unidades, como se observa Nissan mantiene la tendencia hacia el crecimiento, tanto al interior de los Estados Unidos, como de México, aunque no así de su propio mercado. (Ver cuadro y gráfica No. 5) En el concierto de las naciones los empresarios japoneses se encuentran fortalecidos y no es desdeñable su influencia en las disciplinas que se imponen en la organización del trabajo.

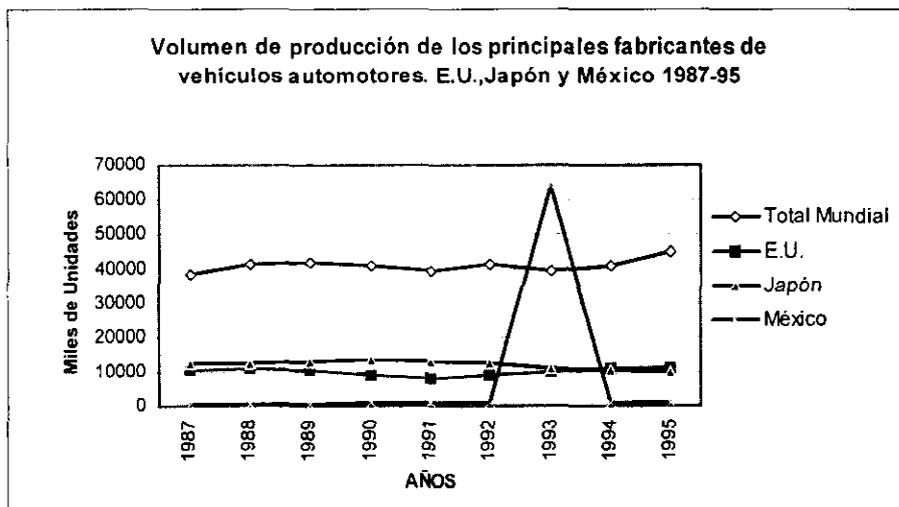
Cuadro No. 5

**Volumen de la producción de los principales fabricantes de vehículos automotores.
Estados Unidos, Japón y México 1987-1995
(Miles Unidades)**

Pais	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Total Mundial	38 295	41 570	41 977	41 160	39 568	41 291	39 292	41 093	44 894
E.U.	10 309	10 993	10 454	9 197	8 219	9 046	10 183	11 240	10 813
Japón	12 417	12 618	12 876	13 324	13 138	12 419	11 156	10 477	10 059
México	389	505	629	803	960	1 051	1 054	903	823

Fuente: Elaboración con base en los datos de la Industria Automotriz. INEGI, México, 1996. P. 121. A partir de 1992 los datos fueron tomados de la Industria Automotriz en México, INEGI, México, 1997. P. 194.

Gráfica No. 5



Fuente : elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 5

c) Influencia y desarrollo del capital japonés en la inversión tecnológica.

En términos generales, el capital japonés después de la Segunda Guerra Mundial, incrementó su desarrollo, pese a lo difícil que le fue recuperarse de este conflicto. La sociedad japonesa y sus empresarios capitalistas, desarrollaron la fuerza necesaria no sólo para reconstruir su economía, sino para transformarse en competidores importantes en los mercados internacionales, -enfrentándose directamente a los norteamericanos-, estimulando la investigación científica y tecnológica que les permitió influir en los procesos de producción y acrecentar su influencia no sólo en infraestructura, con la instalación de las diversas plantas en distintos sectores de las economías externas, tanto desarrolladas como subdesarrolladas, sino inclusive en el adiestramiento y formación de trabajadores altamente calificados, al cual pertenece el automotriz. Es en este sector donde resulta atractivo analizar el capital japonés como parte de la estrategia del capital en su conjunto, por encontrar nuevas formas de explotación, más adecuadas a los nuevos requerimientos del capital transnacional.

La diversificación y profundización de las formas productivas, se globalizan y la disciplina en el trabajo se acentúa, anteponiendo la racionalización, como una forma de administrar los recursos naturales y humanos para potenciar y optimizar los grados de productividad que hasta hace unos años, parecían ser las mejores formas de garantizar e incrementar la tasa de plusvalor.

"En Japón ... existía en 1984 una población de 140 mil robots, para el año 2000, se prevé una población de un millón de unidades.

Los sectores de producción donde se desarrollan los robots son principalmente la industria automotriz, posteriormente se extendió su aplicación a la maquinaria eléctrica y electrónica, en materiales manufacturados y maquinaria pesada.

En Japón, durante 1983, los sectores eléctricos y electrónicos emplearon 6 671 robots, desplazando del primer lugar a la industria automotriz.⁸

Japón ha desarrollado en esencia la investigación de ingeniería electrónica, traduciéndose en una competencia por influir en la toma de decisiones en las maneras de producir en los mercados internacionales. Sus fusiones con el capital norteamericano responden a las necesidades de recomposición, en la actualidad se pueden fusionar

⁸ *Ob. Cít.*, Secretaría de Pogramación p. 27.

para repartirse el mundo y consolidar su poder a partir de sus estrategias de dominación que les permiten enriquecerse cada vez más.

“La industria productora de autos tiene la característica de ser, a la vez que altamente concentrada en pocas empresas, fuertemente competitiva a nivel mundial, lo que en tiempos de crisis provocó la lucha vigorosa entre las grandes empresas para poder ser las mejores en términos de mayor productividad y menores costos. En términos generales, la industria japonesa del automóvil se constituyó como una industria destinada al mercado mundial, convirtiéndose en una industria de altos índices de productividad y de bajísimos costos por lo que en 1981 destinaba a la exportación más del 50% de su producción.”⁹

El capital japonés tanto en el mundo como en México presenta una trayectoria de ascenso, sus inversiones son importantes y su influencia en las economías es trascendental. En nuestro país ha crecido determinantemente en la industria automotriz, las innovaciones tecnológicas que introduce en sus complejos industriales, nos indican la importancia del mercado mexicano en la producción del automóvil, pero también la importancia para operar hacia el mercado de los Estados Unidos. Nuestra cercanía geográfica con este nación es una consideración central para trasladar las innovaciones tecnológicas que se realizan desde la investigación científica.

Es así que para el capital japonés México es importante no sólo por disponer de mano de obra barata, sino porque la influencia que puede ejercer desde el continente americano es más eficiente, por ejemplo en el traslado de los automóviles, que si se realiza desde otro continente, además de conocer con más detalle la composición de los mercados productivos y de consumo que en un pasado reciente ni siquiera podían llegar.

El cuadro No. 6 ilustra la importancia del capital japonés en el aspecto de exportaciones la tendencia es al crecimiento, aunque en 1996 exporta 156 259 unidades y para 1997, 90 957, la comercialización es para 1995 de 27 003 unidades y crece sustancialmente en 40 075, es así que el mercado de exportación logra colocar un número importante de unidades que le permiten fortalecerse y mejorar las condiciones para el siguiente año, y la garantía de sostenerse en el mercado lo marca el crecimiento

⁹ Alejandro Mungaray L., F. Castellón F. “Crisis y reestructuración del mercado mundial”, en *Investigación Económica* No. 183, enero-marzo de 1988. Facultad de Economía, UNAM. p. 211.

de la producción de autos compactos, así como los subcompactos vehículos que se dedica a hacer Nissan en todo el mundo. No es ocioso pensar que el capital japonés se ha transformado en un objeto de estudio para entender las relaciones sociales de producción que predominan en la actualidad.

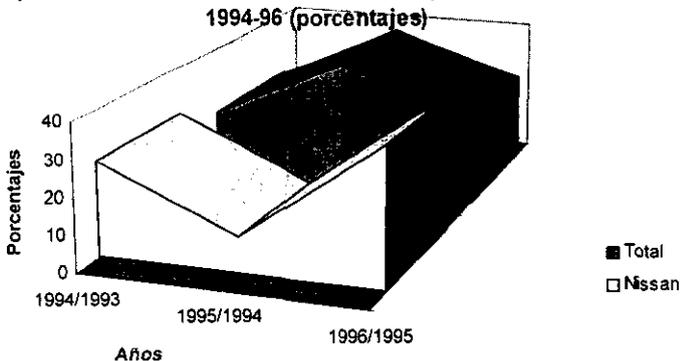
Cuadro No. 6
Exportaciones de la Industria Automotriz y la Empresa Nissan
1994-1996
(Unidades)

Exportaciones				Variación	Porcentual	Anual	
	1994	1995	1996	93/94	94/93	95/94	96/95
Total	567 107	781 082	975 408	23.2	20.4	37.7	24.9
Nissan	60 165	156 289	90 957	19	26.1	9.7	37.8

Fuente: La Industria Automotriz en México edición 1996, INEGI, p. XIII-XV. Los datos para 1996 fueron tomados de la Industria Automotriz en México, edición 1997, INEGI, p. XV.

Gráfica No. 6

Exportaciones de la industria automotriz y la empresa Nissan



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 6

Cuadro No. 7

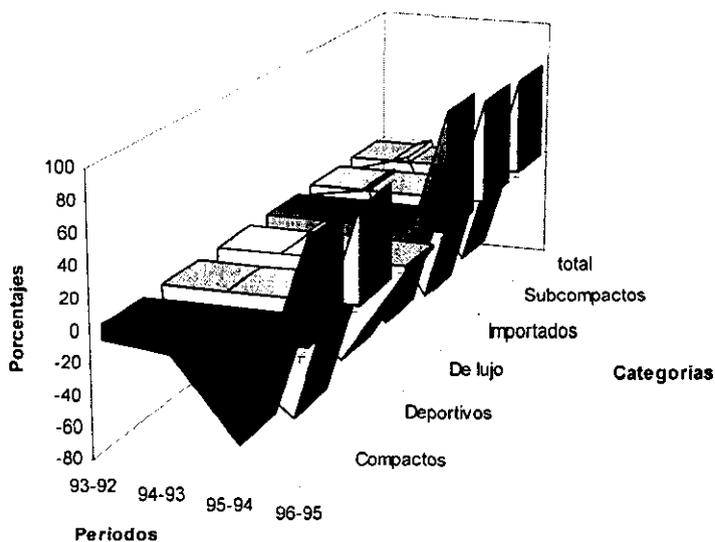
**Comercialización de la Industria Automotriz por categorías 1984-1996.
Variación Porcentual Anual (Unidades)**

Categoría	1994	1995	1996	Variación (%)	Porcentual	1994	1995
Automóviles	414 654	117383	200 102	-10.1	3.9	-71.7	70.5
Subcompactos	193 991	45 824	79 978	-7.4	0.8	-76.4	74.5
Compactos	138 500	48 004	80 374	-8.9	-14.1	-68.3	67.4
De lujo	12 160	3 777	3 653	-33.9	-33.2	-68.9	-3.3
Deportivos	13 571	2 819	4 594	-11.3	-43.7	-79.2	6.3
Importados	57 432	16 969	31 503	-32.5	0	-69.9	85.7

Fuente: La Industria Automotriz en México. Edición 1996, INEGI, p. XIII-XV.

Gráfica No. 7

**Comercialización de la industria automotriz por categorías 1994-96
(variación porcentual)**



Fuente: Elaboración con base en los datos del cuadro No. 7.

Cuadro No. 8

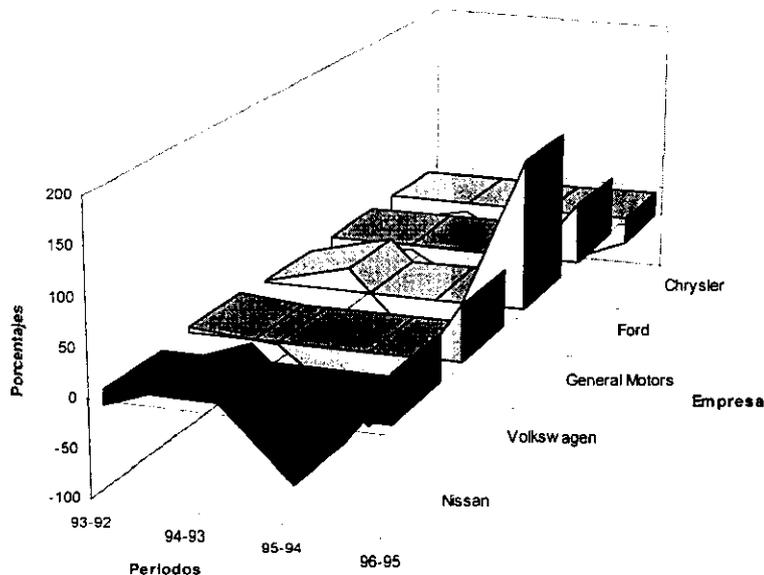
Comercialización de la Industria Automotriz por empresa 1994-1996
Variación porcentual anual
(Unidades)

Por empresa	1994		1995		1996		Variación		Porcentual		Anual	
	1994	1995	1995	1996	93/92	94/93	95/94	96/95				
Chrysler	53 070	17 905	12 626		-28.8	-11	-66.3	-29.5				
Ford	50 180	20 227	33 024		-22.7	-5	-59.7	66.2				
General Motors	63 667	18 511	47 934		0.8	24.2	-70.9	158.9				
Nissan	98 784	27 003	40 475		-16.7	18.5	-72.7	49.9				
Volkswagen	148 109	32 069	51 180		6.5	-2.4	-78.3	59.6				

Fuente: La Industria Automotriz en México, edición 1996, INEGI, p. XIII-XV.

Gráfica No.8

Comercialización de la Industria Automotriz por empresa 1994-96 (variación porcentual).



Fuente: Elaboración con base en los datos del cuadro No. 8

d) Reconversión industrial y cambio tecnológico.

La reconversión industrial es un elemento que en la década de los setentas permitió entender y por lo mismo contextualizar los fenómenos que se definían en las nuevas formas de división internacional del trabajo. La reconversión remitía a un proceso necesario que debían transitar los capitales para reestructurar las formas de operar en los mercados de trabajo así como en los de circulación. Es así que el cambio tecnológico implicó la reestructuración desde la misma administración. Es decir que la robotización y sistemas de computarización, ligados ambos a los niveles más avanzados de informática, penetran no sólo el mundo de la máquina, sino que imponen una nueva manera de administrar la empresa. Los gerentes tienen que sustituir sus criterios de administración y organización del trabajo por nuevas formas de concebir al obrero y su trabajo, denominando racionalización y flexibilidad a lo que finalmente se presentará como eficiencia y productividad del trabajo.

La reconversión en términos económicos y políticos significó la antesala para aglutinar todos los avances científicos tecnológicos que adquirió la investigación capitalista, en aras de penetrar todos y los mejores mercados del planeta. Sumándose a la compleja red de relaciones del mundo del capital, la cada vez más elaborada organización científica del trabajo, resultando un fenómeno, en donde la mundialización representa cómo, el desarrollo y subdesarrollo se interrelacionan para dar respuesta a los problemas más apremiantes de la actualidad.

"...la reconversión ... significa la introducción de sistemas automatizados como la base material para la realización de una mayor masa de plusvalor que, distribuida en una mayor cantidad de productos y producida con mayor capital, tiende a ampliarse para dar cabida a los impulsos de refuncionalización de los mercados nacionales donde los capitales tienen su origen, pero también y de manera fundamental, del mercado mundial hacia donde se van a dirigir los nuevos productos creados bajo la nueva base productiva."¹⁰

La reconversión industrial significa el incremento de la industria y la actualización de maquinaria y equipo para fomentar procesos productivos más complejos en la

¹⁰ Ob. cit. "Crisis y reestructuración..." pp. 206 y 207.

circulación de las mercancías y en el desarrollo del capital la diversificación que se adquiere en la producción, es un imperativo para lograr su eficiencia garantizando la satisfacción de bienes y servicios que eleven la tasa de ganancia en el gran mundo de consumidores, tanto individuales como industriales.

"...una de las manifestaciones del cambio técnico-tecnológico organizativo que tiene mayores implicaciones en la transformación económica mundial sea la introducción de mecanismos sincronizadores y, en rigor, estrictamente planificadores en el proceso completo de operación productiva y distributiva a escala mundial, de entre los que destaca el llamado sistema justo a tiempo (just in time), utilizado principal, ya no exclusivamente, por los conglomerados japoneses en la década pasada."¹¹

La importancia del cambio tecnológico va mucho más lejos que la fábrica y que la inversión del capital, implica desde las mismas formas de consumo y producción, pues es aquí donde precisamente se deben lograr los cambios **justo a tiempo (just in time)**, en esto radica la nueva eficiencia y racionalidad de la producción y en estos conceptos se aglutinan los grandes avances de la organización científica del trabajo. En la estrategia del capital se considera cada vez la mejor utilización de los recursos y que los logros en la informática ligada a las telecomunicaciones permitan una mayor influencia en las tendencias de desarrollo que se imponen en el planeta.

"...El cambio tecnológico, en consecuencia, es resultado de un conjunto de decisiones empresariales relativas a la concepción, generación, adquisición, asimilación, adaptación, utilización y administración del conocimiento para orientar la reorganización de la división técnica (empresa) y de la división social (rama) del trabajo en función de la formación y crecimiento de la tasa de plusvalía. El desarrollo tecnológico de las fuerzas productivas no se limita, por tanto, a la transformación de la materia sino también a la reorganización del trabajo."¹²

Japón, país importante en las actuales relaciones de producción ha impuesto cambios tecnológicos en el marco de la modernización; la reconversión industrial visualizada en los límites de cada sociedad, permite entender la importancia de las regiones en el contexto de la internacionalización del capital, es así que los patrones de

¹¹ Víctor M. Bernal Sahagún. "Regionalización trasnacional y bloques económicos: la perspectiva latinoamericana". en América Latina: crisis y globalización. IIEC-UNAM. México, 1993. p. 46.

¹² Carlos A. Roza y David Barkin. "La tecnología y la acumulación" en Investigación Económica No. 173, julio-septiembre de 1985. p. 207.

consumo se ven ligados a los de dominación y de transformación en las formas de ejercer el poder. Al homogeneizarse la producción y su diversificación, el capital penetra a las regiones.

El cambio tecnológico también representa un incremento de la riqueza en infraestructura, las instalaciones son cada vez mejores y la fuerza de trabajo se capacita mejor para operar la gran maquinaria que el capital impone en la búsqueda de mejorar sus ganancias. El incremento de capital fijo no se da en proporción equilibrada con el capital variable; la tecnología se utiliza como una herramienta para tratar de reducir el costo de la mano de obra, traduciéndose en un mayor desempleo en la industria automotriz y aunque crezca la capacidad productiva, no sucede así con la contratación de la clase obrera y se prefiere trabajar al mínimo de la capacidad instalada, pues las reglas del mercado imponen límites que van más allá de las iniciativas que cada empresario esta en condiciones de emprender.

En los cuadros 7, 8 y 9 se ilustra la historia a grandes rasgos de la evolución de la industria automotriz de las dos naciones más importantes que han instalado sus armadoras en nuestro país y su impacto en el desarrollo de la infraestructura que se crea al interior de la sociedad mexicana: innovación tecnológica que especializa a la fuerza de trabajo y delimita un lugar claramente determinado en la acentuación de la regionalización que da un lugar específico a la división del trabajo a la cual pertenece México: maquiladores sin posibilidad de determinar la independencia en la toma de decisiones en el destino de su país.

Finalmente los cuadros reflejan tres aspectos fundamentales para entender las diferencias y disparidades con que funciona la lógica del capital tanto, nacional como a nivel mundial: jornada de trabajo, salario y productividad, para México corresponde respectivamente: 48 horas jornada diurna y la nocturna de 42 horas a la semana, el salario es de 0.75 y 1.68 dólares por hora, la productividad ni siquiera es considerada. Para Japón corresponden 38 horas con 20 minutos a la semana, ganan en 1979, 7.00 dólares y en 1985, 8.04 dólares por hora y su productividad para 1985 es de 48.2 horas. Estados Unidos tiene 36 horas a la semana, el salario para 1979 es de 1.49 y en 1985,

19.73 dólares por hora y su productividad es de 11.2 horas. Estos dato son de vital importancia para tratar de entender el aspecto sociológico del tema.

Se entiende en este contexto la vitalidad e influencia del capital norteamericano en el concierto de las naciones y se observa que si bien es cierto remunera mayormente a sus obreros, también la productividad se profundizada y se somete a los trabajadores con el incremento de los avances tecnológicos a jornadas de trabajo altamente especializadas, conformándolos en un regimiento que compite a diario por que los obreros de otros países no los desplacen de los mercados de trabajo.

Japón obtiene ventajas frente a los inversionistas norteamericanos, pues pagan un salario menor a sus trabajadores, pero esta ventaja se minimiza frente al promedio de productividad que se dispara significativamente en comparación con Estados Unidos que reporta 11.2 horas frente a 48.2 de los japoneses, como se puede observar la competencia intermonopolista y de rivalidad de las naciones desarrolladas recae en lo fundamental en la explotación de su fuerza de trabajo, sin interesar las consecuencias del deterioro cultural a que son sometidos sus respectivos pueblos.

México frente a este fenómeno de la carrera monopólica, es golpeado sistemáticamente , pues la fuerza de trabajo es contratada por debajo de lo mínimo que se realiza con los obreros de Estados Unidos y Japón, el obrero automotriz mexicano gana 0.75 y 1.68 dólares y su jornada es de 48 horas diurna y la nocturna 42 horas a la semana, marcándose tendencias acentuadas que permiten entender una vez más porque el desarrollo y subdesarrollo es lo que marca en términos económicos los diferentes procesos productivos a que son sometidas las sociedades y su consecuente desequilibrio de las necesidades reales de los diversos pueblos que habitan el planeta.

Cuadro No. 9

**EVOLUCIÓN Y CAMBIO TECNOLÓGICO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(México)**

CONCEPTO	E V O L U C I O N
Historia	La General Motors de México se instaló en 1935. La Planta Ford de Hermosillo se instaló en 1984. Pero la Ford en México se instaló en 1925, con participación de Estados Unidos en un 100%
Crisis	La planta de Ramos Arizpe cerró por disminución en ventas. La Renault cerró su armadora de Ciudad Sahagún, porque no vendió ningún vehículo en 1985. La Ford Motor Co., adquirió en 1974 el 25% de las acciones de Mazda Motor Co.
Subsidiaria	La General Motors de México, se encuentra ubicada en la Ciudad de México, D.F., Ramos Arizpe, Toluca, Matamoros, Ciudad Juárez, Guadalajara, Aguascalientes y Satillo. La Renault ubicada en Ciudad Sahagún y Renault Industrias Mexicanas (RIMEX) ubicada en Gómez Palacios (Dgo.) una maquiladora de motores y partes. La Ford Motor Co. ubicada en Cuautitlán, Chihuahua, Guadalupe y Hermosillo.
Estrategias	Instalación de nuevas plantas para el mercado de exportación. La estrategia de la empresa Ford de México es de ubicarse en Hermosillo que es parte de una política de localización territorial y de producción de automóviles para la exportación.
Empleo	Para 1976, Ford de México tenía un total de 8 309 personas, quedando en 1987, 5 762 personas.
Jornada de Trabajo	Ramos Arizpe (motores) jornada diurna 48 horas y en la nocturna 42 horas a la semana.
Salario	Ramos Arizpe (motores) 0.75 y 1.68 dólares por hora.

FUENTE: Sócoro Fonseca Córdoba, *La industria automotriz en América Latina. Caso de Colombia 1970-1985*. Tesis de maestría. Facultad de Economía, UNAM, 1989. p. 69.

Cuadro No. 10
EVOLUCIÓN Y CAMBIO TECNOLÓGICO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(Japón)

CONCEPTO	E V O L U C I O N
Historia	Mazda Motor Co. del grupo Tyo Kogyo, ocupa el cuarto lugar en Japón. La empresa Mazda Motor Corporation son: 1) Mitsubishi Motor Corporation 2) Kia Motor, 3) Ford Motor Co., 4) Ford México, 5) Ford Li Ho Taiwan.
Crisis	Las fusiones y logros de Mazda Motor Corporation son: 1) Mitsubishi Motor Corporation, 2) Kia Motor, 3) Ford Motor Co., 4) Ford México, 5) Ford Li Ho Taiwan.
Subsidiaria	Tiene subsidiarias en Tokio, Osaka, Nagoya, Hiroshima, Sapporo.
Estrategias	1) Disminuir los costos de sus proveedores externos, 2) aumentar la eficiencia de producción, 3) mantener el empleo en los niveles actuales, 4) el establecimiento de técnicas de producción en el extranjero.
Empleo	Para 1984, Mazda Motor tenia 27 406 empleados en 1985, 27 609 y en 1986, 28 429 personas.
Jornada de Trabajo	38 horas 20 minutos a la semana..
Salario	En 1979: 7 00 y en 1985, 8.084 dólares por hora.
Productividad	1985: 48.2 Mazda Motor Co.

FUENTE: Socorro Fonseca Córdoba. *La industria automotriz en América Latina. Caso de Colombia 1970-1985.* Tesis de maestría. Facultad de Economía, UNAM. 1989. p. 69.

Cuadro No. 11
EVOLUCIÓN Y CAMBIO TECNOLÓGICO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(Estados Unidos)

CONCEPTO	E V O L U C I Ó N
Historia	La General Motors Co. Ocupa el primer lugar a nivel mundial, de capital privado ha adquirido activos y propiedades en diferentes firmas a partir de 1918 a 1986. En 1917, la General Motors Co. Compró la corporación Chrysler con 77.4% de acciones en calmotores, S.A.
Crisis	La industria automotriz empieza a cambiar, motivada por: 1) cambios en la demanda de automóviles; 2) alza en los precios de materias primas; 3) seguridad en el diseño de los vehículos. Como una manifestación de la crisis presenta una serie de absorciones y contratos.
Subsidiaria	En Estados Unidos operan 326 comerciantes y 68 países extranjeros.
Estrategias	El auto "J", 2) el coche mundial, 3) proyecto Saturno.
Empleo	Para 1980, la General Motors Co. tenía 746 000 empleados y 811 000 en 1985.
Jornada de Trabajo	36 horas a la semana.
Salario	En 1979: 13.49 y en 1985: 19.73 dólares por hora.
Productividad	1985: 11.2 General Motor Corporation.

FUENTE: Socorro Fonseca Córdoba. *La industria automotriz en América Latina. Caso de Colombia 1970-1985.* Tesis de Maestría. Facultad de Economía, UNAM. 1989, p. 69.

CAPITULO II.

PERSPECTIVA EMPRESARIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

a) Antecedentes históricos de la empresa Nissan en la rama.

La empresa Nissan en México cuenta con tres plantas productivas en el país, una en la Ciudad de Cuernavaca que empieza a operar en 1940, la otra en Lerma Toluca que se instala en 1960 y la más reciente en Aguascalientes a partir de 1981, que representa el incremento de la introducción de tecnología extranjera, en un marco de competencia monopolista importante entre Japón y Estados Unidos. Es a partir de 1970 que la trayectoria del capital japonés adquiere relevancia, ya para 1980 presenta incrementos importantes en sus inversiones, tanto en importaciones como exportaciones.

"La inversión japonesa en México permaneció prácticamente estancada durante la década de los sesentas; a partir de 1971 se incrementó año con año y de ocupar el undécimo lugar se desplazó hasta llegar en 1979 al cuarto con el 4.8% de la IED total y al tercer lugar en 1982 con el 7.2%.

*...la mayor parte de la inversión se dirigió a la industria minera y manufacturera, y en esta última, especialmente a la siderurgia y la automotriz. Para 1982 existían 120 empresas registradas en México con una participación japonesa superior al 2.9% del capital social."*¹

El desarrollo del capital japonés en México se enmarca en la competencia monopolista que se establece en los mercados internacionales de los principales países desarrollados. Es así que Japón se perfila para las décadas de los ochentas y noventas como uno de los impulsores de las nuevas formas de la división internacional del trabajo, tanto en tecnología como en disciplinas de trabajo juegan un papel preponderante.

Las crisis en las que se desenvuelve el capital, denotan las necesidades nuevas y profundas que lo han llevado a sus diferentes reestructuraciones, sobre todo en el siglo XX. Las guerras mundiales llevadas a cabo en Europa representan la destrucción masiva

¹ Centro de Investigación en Economía Nacional. México, A-24/E-112/Marzo de 1984. p. 13.

de la acumulación de mercancías que para esos años no se realizaban en la circulación: los mercados internos estaban sujetos a una *recesión que implicaba frenar la planta productiva industrial*, incrementándose el desempleo e inflación.

Japón, después del reparto que se realiza en la pugna de la Segunda Guerra Mundial, renace frente a un mundo en donde los patrones de dominación y hegemonía se centran en la consolidación de los Estados Unidos como potencia imperialista. Japón inicia su recuperación frente a los escombros de su sociedad e ingresa al escenario de los mercados mundiales con una planta productiva destruida; en la guerra antifascista era *un enemigo a vencer*, junto con los alemanes, por lo que resultó profundamente golpeado en su economía y sociedad.

No obstante, han pasado casi *cinco décadas* del conflicto y la oligarquía japonesa logró restablecerse y ganar mercados que hoy les permiten influir en el destino de economías que en el pasado reciente ni siquiera se conocían, como podrían ser las latinoamericanas.

El desarrollo inusitado, pero sobre todo vertiginoso del capital japonés llama la atención porque su moral empresarial evidencia las necesidades de consolidación de estos empresarios, frente a un mundo aparentemente estructurado en los criterios de *eficientización de la etapa fordista y taylorista*.

¿Cómo se eslabonan los elementos centrales de la alimentación de un espíritu productivo, en donde se encuentra una *mística* en la forma de acercarse de patrones y trabajadores, respetándose en lo esencial el individualismo y competencia, pero llevándolo a un nivel superior al pasado, inclusive a lo que plantearon y pusieron en marcha Taylor y Ford en sus *políticas de realizar la producción con eficiencia y racionalización*, llevando la división del trabajo a un desarrollo sin paralelo antes conocido por las fábricas?

Las condiciones sociales actuales ligadas estrechamente al desarrollo de las fuerzas productivas. han permitido al capital japonés incorporar y aprovechar en algunas décadas los adelantos de la organización del trabajo: *tecnología y disciplina de trabajo*.

que han operado en años anteriores en las sociedades europeas y norteamericana, traduciéndose para los empresarios japoneses en una ventaja en la actual competencia.

"...en los últimos cien años, la industria automotriz ha vivido tres grandes transformaciones, la última de las cuales dio comienzo en Japón a fines de los años sesenta, cuando sus empresas hicieron dramáticos adelantos en la organización productiva. Su modelo se fundamenta en los grupos y conglomerados industriales (Keiretsu), los cuales encadenaron la producción final y de componentes de tal suerte que arribaron a los conceptos de Just in time y calidad total. Además, una nueva relación laboral tomó forma a partir de sindicatos por empresa y contratos a perpetuidad, respaldados por los círculos de calidad y otras aproximaciones a la participación orgánica del trabajo."²

Es importante estudiar el desarrollo en México del capital japonés en el marco de la reestructuración mundial y la globalización de la sociedad actual. Su estrategia impone nuevas formas de dominación para los trabajadores. La realización del automóvil japonés es el principal imperativo, es así que la lucha monopólica ha llevado a los empresarios japoneses a obtener un lugar privilegiado en las relaciones productivas, debilitando al capital norteamericano en términos de que cuentan con la investigación tecnológica necesaria que les permite lograr ofrecer a los mercados, automóviles de alto rendimiento y con bajos costos de producción. Las fusiones de las empresas de diferente capital son parte de la estrategia del capital transnacional para permanecer en los mercados de consumo y producción.

Las inversiones del capital japonés en la empresa Nissan en México, datan desde 1940 con la instalación de Datsun en México y después transformándose en el gran complejo automotriz Nissan; aunque no formaron parte de los fundadores de la rama, han logrado crecer y sobrevivir frente a los dos grandes monopolios que antes de 1980 determinaban las formas de producción: Chrysler y Ford, y aunque sus inversiones no eran tan espectaculares, con el paso de los años fueron incrementando su capital, fortaleciendo la armadora de Cuernavaca e impulsando la apertura de la del corredor Lerma-Toluca para posteriormente abrir una planta con un superior nivel de complejidad a las dos anteriores en el estado de Aguascalientes, la cual cuenta con las innovaciones

² Juan Banqué. *"Cambio estructural en la industria automotriz mexicana en los años ochenta. Dos agentes principales: el Estado (Proyecto de Reconversión Industrial) y las empresas terminales (sus estrategias)*. en *Mapa Económico Internacional*, CIDE, México, julio de 1989. p. 249.

más importantes de la instalación de tecnología que les permiten la articulación del vehículo de exportación, hacia el mercado de los Estados Unidos.

Desde el aspecto sociológico, un elemento de central importancia ligado estrechamente al económico, es el que se refiere a la disciplina y moral que se imponen en las relaciones de producción. Es decir, si bien es cierto que en las fábricas los vínculos son estrictamente laborales y las relaciones que se establecen son en función de la producción, es de destacar que al instalar la maquinaria con que hoy se trabaja en las plantas de Nissan, se requiere de una cultura laboral que facilite el éxito de los empresarios japoneses en su manera de introducir normas de comportamiento que perfilen una conducta "especial" al obrero mexicano del sector automotriz en la que ellos están interesados.

La historia de la empresa Nissan es también la de las luchas de sus trabajadores. En el pasado representaron uno de los sectores más combativos de la rama y del movimiento obrero mexicano; sin embargo, la estrategia política del capital japonés se ha impuesto, minimizando la participación de los trabajadores en sus luchas e imprimiendo características particulares a las relaciones laborales, que se distinguen por la penetración de los intereses empresariales en la conducta de los trabajadores en el sentido de que sin ser empresarios -siguen siendo trabajadores y no accionistas individuales-, mantengan una posición individualista competitiva que por la vía de la racionalización y mayor división del trabajo, han logrado que los obreros hagan suyos los principios de ascenso sin tomar en cuenta a los compañeros de trabajo y por lo mismo la tendencia a perder la memoria de luchas que en el pasado les permitieron a sus antecesores, mejorar sus condiciones laborales y avanzar en la toma de conciencia del incremento de las tasas de explotación que benefician al capital.

La empresa Nissan en México integra su complejo con las armadoras en Cuernavaca, Lerma-Toluca y Aguascalientes. La de Cuernavaca aglutina a los obreros más antiguos, y por lo mismo los mayormente informados de las luchas sindicales que se gestaron en su pasado reciente. La del corredor Lerma-Toluca es donde se observa con mayor precisión la penetración del capital en las formas de organización de sus trabajadores, es en esta armadora donde el obrero de la Nissan se identifica más

claramente con los valores empresariales y se dedica simplemente a trabajar para ser "uno" de los mejores. Y en Aguascalientes se fortalece la innovación tecnológica, e ingresan trabajadores jóvenes con niveles de especialización, que les permite operar la maquinaria ligada a procesos de informática que hacen posible la creación del automóvil de exportación sobre todo para el mercado norteamericano.

Los trabajadores de la planta de Aguascalientes son muy recientes y están muy alejados de los centros matrices, en donde por alguna razón pudieran tener alguna relación estrecha con los obreros de las plantas de Cuernavaca o Toluca que les pudieran dar alguna referencia de la organización sindical combativa y menos aún de un vínculo que les permita evaluar conjuntamente el tipo de política que se aplica en cada fábrica y por lo mismo enfrentar la política empresarial organizadamente; es por esto que el trabajador de Aguascalientes debe de ser el más productivo, pues la existencia de un sindicato con capacidad de respuesta frente a las políticas de productividad vistas desde la perspectiva empresarial no tienen oposición y se puede realizar la producción en los términos que mejor convengan a los inversionistas japoneses, aprovechando plenamente la política económica que el Estado impulsa.

b) El mercado mexicano.

La industria automotriz es una rama económica sumamente dinámica y con estrechas relaciones con otras actividades y ramas de la economía nacional.

Su origen se remonta entre 1920-1930. Las empresas fundadoras de la rama son: Ford Motor Co., General Motors y Auto-mex (Chrysler), dedicados a ensamblar insumos importados pues las partes producidas a nivel nacional solían utilizarse como repuestos y no como parte original de los automóviles producidos.

Pese a la instalación de armadoras en el país durante los años veintes y treintas, solo se puede hablar de una industria automotriz sólida hasta los años de 1960. Con el Decreto del año de 1962, se pretendía y se lograron reducir las marcas del mercado, justificando la aplicación de programas productivos de integración final, esto último bastante cuestionable, pues hasta la fecha México no cuenta con plantas propias (nacionales) que le permitan competir con los extranjeros, posteriormente con el Decreto que se estipuló en 1972 se consideró que pasaba a formar parte del sector manufacturero nacional; no obstante, la evolución de esos años sirvió para estructurar las bases de su crecimiento, en sus dos vertientes: terminal y autopartes a las que se integró posteriormente la llantera.

La concentración tecnológica no es un elemento nuevo, desde el nacimiento de la rama se encuentra en manos de tres monopolios extranjeros, a los que se sumaron -algunos sólo temporalmente- empresas como Industrial Harvester (1951); Willys Mexicana (1953) Datsun que posteriormente evoluciona a lo que conocemos como Nissan, Peyot, Jaguar, Alfa Romeo; Volkswagen (1954) Mercedes Benz, Volvo y Fiat (1960).

Los dos elementos manejados por el Estado en el Decreto de 1970, fueron: precios proporcionales a los correspondientes al lugar de origen de los fabricantes y se condicionaron las importaciones a las exportaciones. La política estatal significó proteccionismo a la producción interna, pero con la variante de que el capital y la tecnología eran del exterior.

La política económica evidenció las relaciones de las sucursales con la casa matriz y la profundización de la división internacional del trabajo. Los objetivos eran el aumentar el grado de incorporación de las partes nacionales a los vehículos acabados; aumentar la coordinación entre la industria terminal y la de autopartes; reducir el déficit de la balanza comercial; introducir tecnología avanzada y crear procesos propios.

Durante los años de 1974-1975 la crisis económica internacional se acentuó y se buscaron alternativas para seguir asegurando las ganancias en los países subdesarrollados; fenómeno denominado de "redespliegue", que significó un desplazamiento o reubicación de algunos complejos industriales a países como el nuestro, con una tecnología en ocasiones en desventaja frente a la de las matrices, y aprovechando sobre todo las políticas internas de los países subdesarrollados que representan garantías importantes para sus inversiones e incrementando su capital y *obteniendo riqueza que sin duda les permite seguir la marcha ascendente en los procesos de monopolización que determinan la fase actual del capitalismo.*

En el año de 1977 se estipula el decreto que estableció una fijación de precios más liberal y que en estos últimos años favoreció la fabricación de autos populares y compactos, sobresaliendo las empresas Volkswagen y Nissan.

Las industrias conexas a la rama son la de autopartes y llantera; ambas representan un resorte fundamental para la industria terminal.

La de autopartes esta conformada por un millar que se encuentra registrada en la Secretaria de Fomento y Programación y 537 por la industria nacional de autopartes. La llantera esta más concentrada y se ubican en ella grandes monopolios trasnacionales: Good Year Oxo, Euzkadi, siendo propietaria del 56% de la capacidad instalada a nivel nacional.³

Otro elemento a notar es la diversidad de modelos y marcas; pese a la dinámica seguida y el proceso de concentración, existen varios modelos de la industria terminal;

³ Centro de Investigación en Economía Nacional. E/15/E-66/julio de 1982. p. 9.

por lo cual subordinan a la producción de autopartes a las necesidades y fluctuaciones de las armadoras de automóviles.

El crecimiento de las ganancias no se ha traducido en la creación de empleos y reparto del ingreso equitativo. En el marco actual de la crisis se pretende una nueva distribución internacional de la producción en la rama, para uniformar los procesos productivos y lograr diseños diferentes y eficientes que reduzcan costos en la articulación de los automóviles.

La robotización, automatización y computarización son elementos de un proceso en donde se incrementa la inversión de capital fijo, para disminuir significativamente el empleo de la fuerza de trabajo.

La perspectiva de la rama es la de disminuir los costos de producción y buscar materias primas que permitan producir el automóvil de mayor rendimiento y que, a más largo plazo, consuma nuevos tipos de energéticos.

El fenómeno de la concentración es un índice que sirve para evaluar el nivel de *recomposiciones en el marco capitalista*.

Como resultado de la competencia se han realizado fusiones de unas empresas con otras y en varias ocasiones repartido los mercados de consumo.

Desde la vertiente de los trabajadores, las nuevas técnicas adoptadas en el proceso de trabajo, han implicado reajustes importantes en sus condiciones laborales; por otro lado la tendencia al montaje y ensamble se acentúa en los países subdesarrollados, debido al abaratamiento tan importante que han logrado de la fuerza de trabajo.

En la vertiente nacional, en 1983 disminuyen las ventas de la industria automotriz que opera en México, de 570 000 unidades vendidas en 1981 a 466 440 en 1982 que representa una contracción del 18.3% y en 1983 alcanzo el -41.5% respecto a 1982.⁴ Sin embargo la recuperación de la rama se logra en los siguientes años y aunque la industria

⁴ *Op. cit.*, p. 5.

automotriz en Estados Unidos sufre estragos, éstos no representan la caída de sus mercados. Ya para los noventas se inicia la recuperación con fusiones importantes de Ford con Mazda Motor de capital japonés y Chrysler en el mismo sentido, representando para Japón la oportunidad de mantenerse en el mercado norteamericano y ampliar sus ramas de influencia hacia los mercados de Europa y sobre todo en América Latina, aprovechando los primeros para brindar el automóvil óptimo y en los segundos disminuir el costo de producción en fuerza de trabajo y materias primas.

Ford en Hermosillo, produce con tecnología muy moderna 130 mil vehículos; General Motors amplió las dos plantas ubicadas en Ramos Arizpe, Coah., Chrysler realizó ampliaciones en la planta de la Ciudad de México. En el renglón de partes para vehículos (motores, ejes y sistemas de tracción) las empresas terminales han ampliado su capacidad instalada y Nissan en México fortaleció sus inversiones con la introducción de equipo altamente especializado con sistemas de computación ligados a programas de informática para producir el automóvil de exportación que se realiza en la planta de Aguascalientes, quedando asignadas las de Cuernavaca y Lerma Toluca para el mercado mexicano.

En los primeros meses de 1984 se inició un lento proceso de recuperación. La producción de automóviles creció paulatinamente y la de camiones, tractocamiones y autobuses integrales lo hizo a un ritmo menor. La producción total, ascendió al 14% y las ventas un 16% en relación al año anterior.⁵

La perspectiva de la rama era la de un mercado interno contraído como efecto de la caída de los ingresos y de la producción. El problema de la inflación no permitía el crecimiento en el consumo de automóviles; la planta industrial se encontraba trabajando al 50% de su capacidad y faltaban readecuaciones en otras ramas como la siderurgia y transportes con las cuales mantienen estrecha relación, aunado a últimas fechas el tipo de apertura que México viene realizando con Estados Unidos. La apertura comercial y el ingreso al GATT y los acuerdos con el *Tratado de Libre Comercio*, representan hechos que modifican las relaciones comerciales-productivas y diplomáticas; expresando una cada vez más profunda división internacional no sólo del trabajo, sino de los vínculos

⁵ *Ibidem*, p. 6.

financieros de alcances todavía imprevisibles, que permiten ubicar de manera inicial en qué medida y bajo qué criterios se están redefiniendo los procesos de monopolización y concentración del capital para contrarrestar la caída tendencial de la tasa de ganancia.

La industria del automóvil vive un periodo de profundos cambios y reactivación. En Estados Unidos esta reactivación se realiza con un 20% de trabajadores menos en la planta productiva.

Las tendencias indican cambios tecnológicos sin precedentes; reorganización a fondo del lugar de trabajo y de las relaciones laborales, relocalización internacional del proceso productivo, etc.

En México, el fenómeno de innovación tecnológica comienza a tomar una relevancia tal que inclusive en el discurso gubernamental se maneja como el elemento fundamental para que México salga de la crisis y por lo mismo corresponda a los nuevos requerimientos de la división internacional del trabajo. No obstante, la innovación se da de manera selectiva y llega a aquellas industrias que el capital considera más rentable, como sería el caso de la automotriz.

Los empresarios frente a la reorganización del proceso de trabajo, han pretendido elevar la productividad y competitividad estableciendo normas muy generales en torno a la flexibilización de la mano de obra. Es así que uno de los fenómenos que se observan a la luz de los reajustes que se han dado en las economías, es el de la internacionalización de la producción, representando el cierre de varias empresas que no resultan ser competitivas y ponerse acorde a las nuevas exigencias de la "eficiencia" y "racionalización" así como la apertura de plantas industriales en otros países que resultan por el momento más atractivas para realizar la producción diversificada y estandarizada que se ha impuesto en los mercados productivos y a su vez en la fuerza de trabajo.

En México la transformación exportadora de los Estados Unidos ha hecho crecer en los años ochentas, plantas más modernas; por otro lado nos encontramos con la segmentación del producto (maquila); aunque se armen los autos completos en el país y

se procesen ya buena parte de los componentes de los mismos, se pretende imponer normas de calidad más exigentes para el mercado exterior. (Ver siguiente cuadro)

Cuadro No.12
CAPACIDAD INSTALADA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN MÉXICO (1980)

EMPRESA	PLANTAS	PRODUCTO	CAPACIDAD
General Motors	Cd. de México-Toluca	camiones	71 000
	Ramos Arizpe	motores fundiciones automóviles	125 000 34 000 87 000
Chrysler	Toluca	motores automóviles	450 000 43 000
	Cd. de México Ramos Arizpe	camiones automóviles	34 000 60 000
Volkswagen	Edo. de México	automóviles	120 000
		motores	200 000
Nissan Mexicana	Cuernavaca Lerma	automóviles automóviles	120 000 60 000
	Aguascalientes	partes automóviles	80 000
Ranault	Cd. Sahagún	automóviles	4 500
VAM	Cd. de México	automóviles	4 000
Ford	Cd. de México Cuautitlán	automóviles automóviles camiones	130 000
	Chihuahua Hermosillo Ramos Arizpe	estampados motores vehículos motores	400 000 130 000 450 000
Diesel Nacional Fab. De Autotran porte Mexica- nos FAMSA Kenworth	Cd. Sahagún	autobuses tractocamiones	800 700
	Mexicali	tractocamiones	1 600
Trailers de Mon-terrey	Monterrey	tractocamiones	200
Mexicana de autobuses	Cuautitlán	autobuses	3 000
Trankomex	Monterrey	tractores	500
Víctor Patrón	Carretera-México-Nogales	tractocamiones	400
Agomak	Querétaro	tractores	2 000
Fab. de tractores agrícolas	Guadalupe, Ac.	Tractores	2 000
International Har-vester	Saltillo	tractocamiones	1 000
John-Deere	Garza Garcia, N.L.	tractores	2 000
Siderúrgica Nal.		Tractores	500

FUENTE: Centro de Información y Estudios Nacionales (CIEN). Año V/E26/E 138, marzo de 1985. p. 5.

El cuadro se retoma esencialmente, porque ejemplifica la instalación de las armadoras en nuestro país, sin embargo en términos de la producción se considera que

la información es atrasada y sería conveniente poder actualizarlo con información que de cuenta del número de unidades con que se participa en la economía nacional.

La reestructuración a nivel mundial ha significado para la clase obrera, recorte de la fuerza laboral, salarios y prestaciones e intento de desmembrar los contratos colectivos, significando la *descalificación del conjunto* del proceso, llevando aparejada la especialización parcial, es decir, el conocimiento tan sólo de una parte del proceso global, que implican nuevas funciones por cubrir, y no se cuente con la experiencia suficiente para minimizar los errores en la producción y en otros la simplicidad del mismo que llevan a una repetición constante sin posibilidades de aprendizaje y desarrollo profesional-personal.

c) La tecnología en la producción del automóvil.

La estrategia del capital extranjero en lo que se refiere a los patrones productivos vienen marcando conductas específicas en las formas de producción y por lo mismo el tipo de maquinaria y equipo que se implanta es un índice que refleja los nuevos requerimientos para la especialización de la fuerza de trabajo.

"...la producción se fragmenta y se redistribuye internacionalmente en busca de mayores utilidades para el conjunto del consorcio de que se trate, lo que no sólo altera el proceso productivo y la articulación de sus diversas fases sino el tipo de integración, en realidad de una nueva y diferente división internacional del trabajo."⁷

Cabe destacar que después de la Gran Depresión del 29, que afectó al mundo en su conjunto y posteriormente con la culminación de la Segunda Guerra Mundial, se redefinen los patrones productivos en función de los campos conquistados por los monopolios, representando un reparto del mundo y consolidándose los grupos hegemónicos entre naciones para reestructurarse la composición de las inversiones con el propósito de reforzar la influencia del capital norteamericano en la toma de decisiones con respecto al cómo comerciar y producir sufriendo cambios el mercado y encontrando la presencia sino decisiva, si importante del capital japonés así como del alemán.

Para comprender el fenómeno de la transnacionalización e internacionalización del capital, es necesario considerar en qué vertiente se ha modificado la relación obrero-patronal y cómo se expresan las necesidades de ambos sectores productivos en torno a la defensa que se realiza de sus intereses.

La estrategia del capital en el sentido tecnológico en la rama automotriz corresponde a intereses de los grandes consorcios monopolistas; es así que las nuevas expectativas en torno a elevar la productividad lleva implícito elevar las tasas de ganancias, nutriendo al capital fijo de maquinaria y equipo que les permita realizar la explotación por la vía de la intensificación de la fuerza de trabajo y profundizando con la prolongación de la jornada laboral la posibilidad de garantizar la acumulación que les

⁷ Alonso Aguilar Monteverde. "Estrategia del capital extranjero" en *El Capital Extranjero en México*, Ed. Nuestro Tiempo, México, 1986, p. 37.

permite su expansión en los mercados nacionales e internacionales. (Ver cuadros números 13, 14, 15 con su respectiva gráfica).

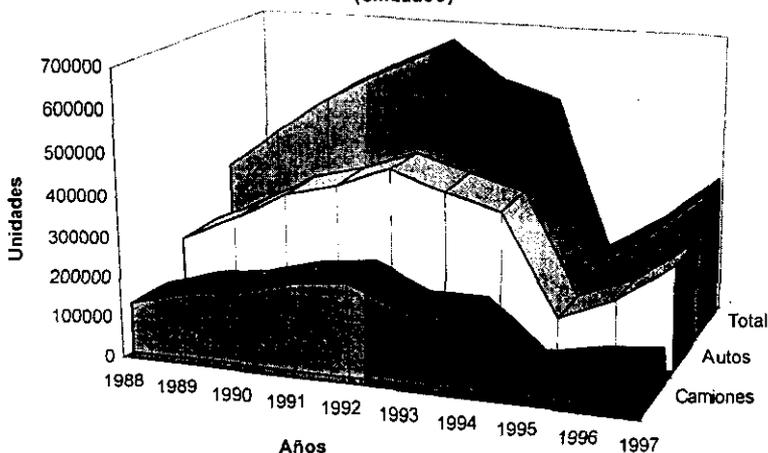
Cuadro No. 13
Producción anual de vehículos 1988-1997
Mercado Interno

Años	Total	Autos	Camiones
1988	330 956	208 781	122 175
1989	433 765	273 738	160 025
1990	525 133	345 551	179 582
1991	595 529	378 559	216 971
1992	660 129	429 069	231 060
1993	562 027	389 733	172 294
1994	522 350	352 975	169 375
1995	152 500	102 573	49 927
1996	240 423	163 651	76 772
1997	354 846	262 986	91 860

Fuente: Periódico. La Jornada de Oriente. Jueves 7 de mayo de 1998. Susana Rappo. México D.F.p.6

Gráfica No. 13

Producción Anual de Vehículos 1988-1997
Mercado Interno
(Unidades)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 13

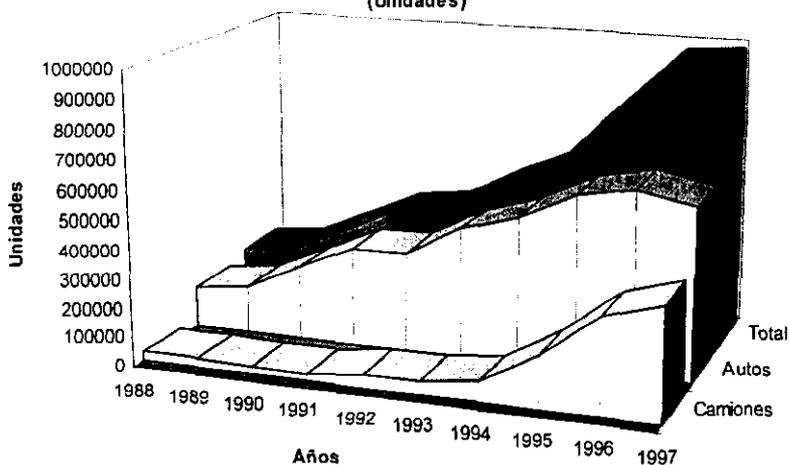
Cuadro No. 14
Producción anual de vehículos 1988-1997
Exportación

Años	Total	Autos	Camiones
1988	174 246	145 002	29 244
1989	195 467	164 894	30 573
1990	278 588	252 542	26 046
1991	365 354	341 828	23 528
1992	391 050	347 118	43 934
1993	493 194	445 587	47 607
1994	575 031	503 588	71 443
1995	778 678	596 739	181 939
1996	970 874	634 031	336 843
1997	984 230	593 097	391 133

Fuente: Periódico. La Jornada de Oriente. Jueves 7 de mayo de 1998. Susana Rappo. México D.F.p.6

Gráfica No. 14

Producción Anual de Vehículos 1988-1997
Exportación
(Unidades)



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 14

Cuadro No. 15

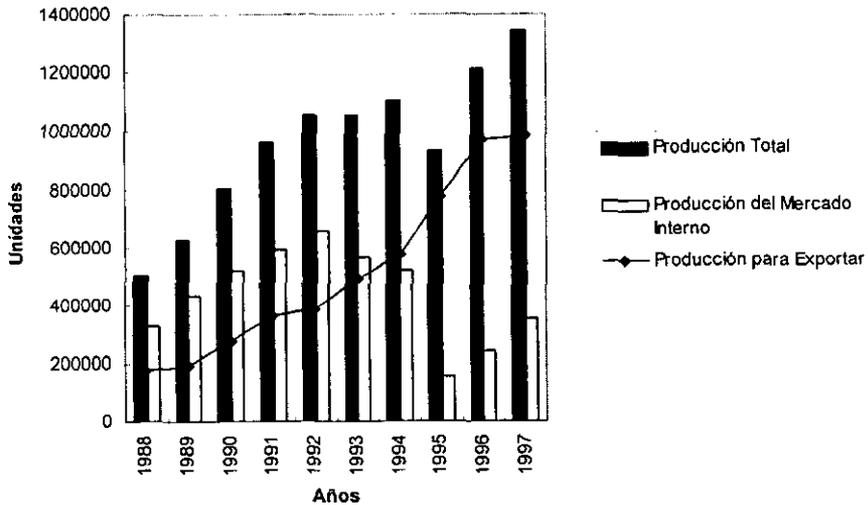
Producción total anual de vehículos con respecto al total de la producción anual de vehículos del mercado interno y externo

Años	Producción Total	Producción del mercado interno	Producción para exportar
1988	505 202	330 956	174 246
1989	629 230	433 763	195 467
1990	803 691	525 133	278 588
1991	960 883	595 529	365 354
1992	1 051 179	660 129	391 050
1993	1 055 221	562 027	493 194
1994	1 097 381	522 350	575 031
1995	931 178	152 500	778 678
1996	1 211 297	240 423	970 874
1997	1 339 076	354 846	984 230

Fuente: Periódico. La Jornada de Oriente. Jueves 7 de mayo de 1998 Susana Rappo. México D.F.p.6

Gráfica No. 15

Producción Total Anual de vehículos con respecto al total de la Producción anual de Vehículos del Mercado Interno y Externo (Unidades)



Fuente : elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 15

Otro elemento a señalar es el que se refiere a la robotización y computarización (informática), que se han instalado en esta rama desde años atrás, cobrando auge en las últimas fechas, pues es mediante estos avances tecnológicos que se reorganiza la producción imponiendo nuevas formas de operación y capacitación a la fuerza de trabajo, poniendo de relieve las necesidades globales de la internacionalización capitalista.

La industria automotriz en México desde su nacimiento hasta la actualidad ha atravesado por tres fases que han marcado su producción.

El primero es de **1925-1964** que implica el **ensamblado del automóvil a través de la importación del CKD**⁷ esto se realiza con la transferencia de tecnología que los países centrales desechan por el avance alcanzado en la innovación tecnológica.

La fuerza de trabajo estuvo constituida por **trabajadores de oficio**, es decir que aprendieron a partir de una capacitación muy específica para la operación de la maquinaria y equipo que se requirió para la producción y procedían de las zonas urbanas, inclusive es precisamente en estas donde se ubica el complejo industrial más importante del desarrollo del capital; ubicándose en el caso de México las principales ensambladoras en el Distrito Federal.

La segunda fase es a partir de **1965** y tiene como característica la **fundición, fresado, pulido y ensamble**, incorporándose a **trabajadores de diversos oficios y especialidades** y a un contingente sin ninguna calificación que se destinó a las líneas de montaje del motor. A la vez que se realiza una relocalización se amplía la base productiva del capital hacia Puebla, Morelos y Estado de México.

La tercera fase es a partir de **1981**, sumando al proceso el de **troquelado (estampado)**, introducido en grandes escalas por Ford y Nissan, lo que significó un

⁷ CKD: completely knocked down. Son juegos completos de partes y piezas de automóviles que se despachan en tal estado y para montarlas posteriormente. Para mayor información consultar los trabajos de Isaac Minian sobre **Tecnologías blandas y duras, además de Automatización y producción global** de Harley Shaiken y Stephen Herzenberg. Edit. Facultad de Economía-UNAM, 1989.

avance tecnológico cualitativamente superior que lo equipara a los que funcionan en los países avanzados.⁶

Como se puede observar, el avance tecnológico se sostiene en dos grandes vertientes: articulación del motor para nutrir el mercado externo (Estados Unidos), lo que significa exportaciones e importaciones, pues la tecnología, mantenimiento y asesoramiento provienen en lo fundamental de los países centrales. Estos aspiran a competir con los productos que se elaboran en los países de las matrices y se colocan en las economías de las naciones desarrolladas, representando una mayor eficiencia y calidad, acorde a la competencia interimperialista, ya que al fin y al cabo las empresas son de firmas transnacionales y la creación y traslado de la riqueza la mantienen para sus economías. Ello permite el fortalecimiento de sus oligarquías y despojar a la clase trabajadora nacional de la riqueza que generaron con su trabajo diario.

*"...se busca la reducción de los tiempos muertos, el costo de la mano de obra, el tiempo de diseño de un nuevo producto y de almacenamiento del mismo ... las empresas se apoyan en el desarrollo de la automatización programable en los ámbitos del diseño del producto y proceso mediante computadoras, fabricación de robots, máquinas y controles computarizados, flujo de materiales con casas automatizadas y logística a partir de redes de computación y telecomunicación."*⁷

En la producción automotriz los procesos son muy complejos y llevan aparejados las exigencias de un trabajo especializado que implica a su vez la profesionalización de la fuerza de trabajo.

Estos dos elementos: especialización/profesionalización, hasta cierto punto polarizados, significan que en la rama automotriz terminal se requiere de una fuerza de trabajo heterogéneamente conformada y se reúne en un mismo centro de trabajo a personal altamente capacitado que le corresponde el diseño del automóvil o la puesta en marcha de los diseños que establecen las empresas matrices y por lo mismo de la producción (ingenieros); y por otro los trabajadores que simplemente se dedican a colocar los elementos del motor del automóvil, implicando procesos tan complicados como es la

⁶ Arnulfo Artega y Jordy, Micheli. "El nuevo modelo e las relaciones capital-trabajo en la industria automotriz en México". en *Brecha* No. 3. México 1987, pp. 78-79.

⁷ Gaceta UNAM. "En la industria automotriz actualización o desplazo". 23 de julio de 1990. p. 15.

penetración de innovación tecnológica que permite su realización; claro está que entre estos polos existen funciones intermedias que estructuran las categorías internas que se dan en cada empresa y correspondiendo al tipo de capital en que se encuentren.

Los cuatro campos centrales de la producción del automóvil son:

1. Fabricación Mecánica. Está caracterizado por un nivel de mecanización relativamente elevado. El tipo de calificación dominante es el de adiestramiento calificado y del trabajador especialista. Las modificaciones técnicas y de organización del trabajo tienen un carácter de creciente flexibilización de los procesos de trabajo existentes. Hay una penetración importante de automatización en este apartado de la producción. Aquí el personal debe tener experiencia, pues la vigilancia de las máquinas que funcionan requiere de una supervisión adecuada, que ha llevado a una calificación de los trabajadores que se encuentran a cargo.

2. Taller de prensa. Es un campo de relativa intensidad de capital, aunque posee también actividades repetitivas, por ejemplo de alimentación de la máquina. En este aspecto han penetrado de manera importante los robots; las modificaciones técnicas y de organización del trabajo se orientan hacia la reducción de tiempos de preparación y equipamiento de herramientas de modelado rápidamente intercambiables y la organización del equipo de preparación.

3. Fabricación de carrocerías. Es el centro de la automatización flexible, aquí existe la introducción de robots, impulsando cambios en la calificación del trabajo.

4. Montaje Final. Es la parte predominante de las actividades y consiste en trabajos sencillos que requieren escasa calificación, trabajos repetitivos, por regla general, una vinculación directa a un ritmo de compases de intervalos que en parte son inferiores al minuto.⁸

⁸ Ludger, Pries. "Tendencias reacionalizadoras y cambios de la calificación profesional en la industria germano-occidental del automóvil" en *El movimiento obrero ante la Reconversión Productiva*. OIT.México, 1988. pp. 94,95,96 y 97.

La estructura ocupacional se rige bajo estos cuatro aspectos. La penetración e innovación tecnológica se refleja de manera diferente en cada tipo de capital, atendiendo al tipo de estrategia interna que se lleva a cabo en cada fábrica.

d) La productividad y racionalización en la organización del trabajo.

*"El proceso de acumulación de capital, que es el que determina en última instancia el rumbo y la intensidad del reparto productivo entre regiones y países, tiene sus expresiones concretas en el funcionamiento de las cadenas de fabricación y provisión de servicios que actualmente están condensadas en las llamadas empresas transnacionales (ETC) o más correctamente conglomerados transnacionales (CTN), dadas sus formas de expandirse, de organizarse y de integrarse."*⁹

Los mecanismos que adopta el capital en la búsqueda de su expansión son variados y se vienen modificando en función de la evolución de las necesidades de los grupos oligárquicos multinacionales que adquieren formas que quizás en un pasado reciente ni siquiera se sospechaba.

En la lucha hegemónica que se establece entre las naciones en torno al cómo elevar la tasa de ganancia de los inversionistas es que se vienen imponiendo nuevas instituciones que reflejan el grado de avance que el ser humano ha desarrollado para mantener o abrir negociaciones y llegar a puntos de acuerdo en la toma de decisiones en un mundo cada vez más interrelacionado y en el caso del subdesarrollo más dependiente, significando una posición desventajosa en la articulación de medidas que giran en torno al establecimiento de mecanismos más "eficientes" en la defensa de los intereses del capital.

El Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, GATT, Acuerdos de Libre Comercio México-Estados Unidos-Canadá, entre otros, son el gran escenario en donde la definición de los bloques hegemónicos establecen sus luchas.

*"...la forma tecnológica del capital es de tal manera 'independiente' que se autogenera y modifica el comportamiento de otras formas del mismo, v.gr. la financiera-real y ficticia, especialmente a partir de la aparición y desarrollo de los micro y miniconductores electrónicos y los nuevos mecanismos y materiales de conducción energética e informativa, que han afectado las áreas de la producción, la distribución, la circulación y el consumo virtualmente de todo el planeta."*¹⁰

⁹ Angelina Gutiérrez Arreola. *"Las transnacionales y los trabajadores"*. Ed. Nuestro Tiempo. México, 1990. p. 11.

¹⁰ Víctor M., Bernal S. *"Regionalización transnacional y bloques hegemónicos: la perspectiva latinoamericana"*. Seminario de Teoría del Desarrollo. IIEC- UNAM. 1991, p. 23.

La importancia adquirida del capital financiero en la etapa actual, marca diferencias en el tipo de relaciones al interior de cada país y en el contexto de la división internacional de la producción. Su consistencia radica en que para poder establecer el círculo de producción y consumo se requieren de créditos que permitan a la infraestructura industrial operar y articular las mercancías. No basta con tener las herramientas y equipos para hacer funcionar junto con éstas a la fuerza de trabajo; las interrelaciones y supuestas autonomías de unos capitales con otros se han relativizado a tal grado que para poder ser productivos y diversificados, los mecanismos que han creado los grupos monopolistas son tan complejos que hoy es difícil funcionar en la competencia sin recurrir ya sea a las asociaciones que aparecen como fusiones de unos capitales con otros, como sería el de Norteamérica con Japón, o bien adquirir compromisos crediticios que llevan a acatar políticas que a fin de cuentas benefician en lo central a los grupos oligárquicos de los países desarrollados.

Para plantear a grandes rasgos el contexto internacional, se mencionaría que en la década de los 80's se comienzan a perfilar los cambios que consisten en la articulación de políticas de austeridad, ejemplo de esto, es la caída acelerada del salario de todos los sectores productivos de la sociedad, deteriorándose los niveles de vida de la mayoría de la población.

"A partir de 1975 comienza un largo proceso de deterioro en los ritmos de crecimiento de la acumulación a nivel mundial y disminuye la productividad de casi todos los países, incluyendo Japón. Por su parte, la crisis de la economía mexicana se manifiesta a finales de los años sesenta y principios de los setenta."¹¹

México nunca ha sido un país cerrado a lo que es el proceso internacional y mercado mundial; lo que ha cambiado son las estructuras de internacionalización de los mercados y de la producción y es en la naturaleza de éstas donde se circunscriben los cambios y las bases del desarrollo de nuestro país.

¹¹ Jeffrey, Bortz. "Política salarial en México" en Alejandro. Béjar y J. Borrego (Comp.) *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*. Vol. II. Facultad de Economía, UNAM-1990. p. 103.

La contención salarial en México, se ha basado no solamente en las relaciones desfavorables en el mercado de trabajo, sino también las instituciones que definen el mercado laboral, que son a la vez las instituciones políticas de este país. Es imposible hacer funcionar una larga contención salarial sin esas viejas estructuras y es imposible modernizar al mismo sin romperlas y lograr la tan codiciada competitividad; es una encrucijada que se presenta y que va a definir el futuro inmediato de México y sus trabajadores.

Productividad y racionalización; conceptos que han pasado a formar parte del lenguaje de la vida cotidiana de los trabajadores y manejada en las organizaciones sindicales como elemento de reflexión para entender las nuevas necesidades de sus agremiados.

"La reconversión industrial tiene efectos tanto en la forma de producción como en los productos mismos; es decir: buscar por un lado aprovechar modernas tecnologías, organización adecuada, mano de obra preparada y los demás elementos que concurren en la actividad industrial para que la transformación se dé de la manera más racional y económica posible, pero también pretende que los productos que resulten de esta transformación se ajusten a necesidades que cumplan propósitos mejores que aquellos a los que sustituyen o, como nuevos productos satisfagan necesidades en términos razonables."¹²

Las necesidades actuales en la producción han provocado quiebres importantes en la visión empresarial para asumir los procesos productivos. Esto ha representado por un lado entender la exigencia de una mano de obra más preparada, pues en los diferentes discursos tanto empresariales, como estatales y sindicales, el fenómeno de reconversión ha significado un avance para la economía nacional.

El cuadro siguiente es un ligero ejemplo de las diferencias que existen entre los mismos trabajadores de la rama automotriz: obreros y trabajadores o empleados y en consecuencia la intensificación del trabajo a que son sometidos los primeros.

¹² Gustavo, Patiño Guerrero. "Reconversión industrial e integración en los transportes", *Memoria del 1er. Seminario Latinoamericano de Reconversión Industrial*, Tomo VIII, FCE, México, 1987. p. 13.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Cuadro No. 16
Horas-Obrero trabajadas y horas empleado trabajadas en la Industria Automotriz en México,
1994-1995. Según clase de actividad
(Miles de horas)

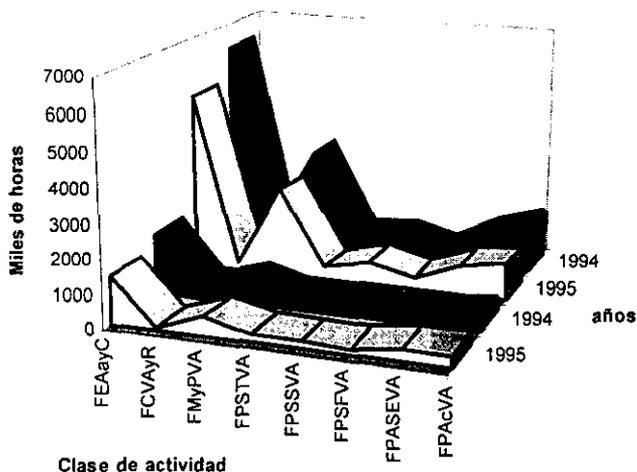
Clase de actividad	FEAayC	FCVayR	FMyPVA	FPSTVA	FPSSVA	FPSFVA	FPASEVA	FPAcVA
Horas Obrero	Trabajadas							
1994	6 218	571	3 093	531	671	377	1 039	1 415
1995	5 288	254	2 636	392	684	367	876	1 069
Horas Empleado	Trabajadas							
1994	1 771	200	649	252	262	169	287	402
1995	1 412	79	570	209	192	167	334	365

FEAayC: Fabricación y Ensamble de Autos, autobuses y camiones.
 FCVayR: Fabricación de carrocerías para vehículos, autos y remolques.
 FMyPVA: Fabricación de Motores y sus partes para vehículos y autos.
 FPSTVA: Fabricación de partes para el Sistema de Transmisión de Vehículos y autos.
 FPSSVA: Fabricación de partes para el sistema de suspensión de vehículos y autos.
 FPSFVA: Fabricación de partes para el sistema de frenos de vehículos.
 FPASEVA: Fabricación de partes, accesorios para el sistema eléctrico de vehículos y autos.
 FPAcVA: Fabricación de otras partes y accesorios para vehículos y autos.

Fuente: Encuesta Industria mensual octubre de 1995. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (INEGI) México. pp. 49 y 59

Gráfica No. 16

Horas trabajadas por obrero y empleado en la Industria Automotriz en México 1994-1995.



Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro No. 16

El elemento de "racionalización" ha modificado los criterios de la división internacional del trabajo; la organización del mismo y con esto los organismos que le permiten regular las luchas que los obreros despliegan frente a su ofensiva.

"...se busca la flexibilidad en la organización del trabajo para hacer frente a una demanda que se ha tornado más variable en cuanto a su volumen de composición. De hecho, la búsqueda de los rendimientos de escala mediante una organización del trabajo de corte fordista en un sistema de máquinas especializadas, encuentra límites evidentes por la saturación de los mercados o por crecientes dificultades de gestión de la mano de obra en las unidades de producción de grandes dimensiones. Algunas de las expresiones que tiene la flexibilidad son: el aumento de la velocidad de ajuste del empleo, la adaptabilidad de la duración del trabajo, el auge del trabajo a tiempo parcial y de los contratos de duración determinada e interinos."¹³

En el pasado la base técnica del equipo era la automatización rígida, significando un uso específico de ésta, lo cual representaba la no flexibilidad y versatilidad de la fuerza de trabajo y se definían de manera absoluta las funciones que cada obrero debía cumplir; hoy la situación se ha modificado sustancialmente- Los avances científicos han logrado modificar patrones de la conducta industrial que rebasan en mucho las maneras de producción que se tenían incluso hace una década.

"Con la aplicación de la microelectrónica a las máquinas herramientas, así como en las áreas administrativas y de coordinación de la empresa, aparece la posibilidad de incrementar la productividad y actuar activamente ante cambios en el mercado, a partir de dos líneas estratégicas fundamentales: la flexibilidad y la integración. Esto no sería posible si al mismo tiempo no se transforma profundamente la técnica de la organización del trabajo: el trabajador tiene que ser integral y flexible al mismo tiempo. Para lograr la flexibilidad a la par de la integración, la administración de la empresa requiere descentralizar operaciones y al mismo tiempo controlar las mismas. Esta oportunidad de relacionar dos ámbitos aparentemente excluyentes entre sí, que la tecnología de la informática está ofreciendo al empresario, no tiene precedente. Esta constituye la reconversión de una economía rígida a una de variedad."¹⁴

Hoy no es suficiente la producción a escala, sino también de variedad: por lo cual el capital requiere de una fuerza de trabajo con una mayor especialización y polivalencia; representando a un fenómeno político de envergadura sin precedentes, pues los empresarios actuales requieren de trabajadores que sin perder su carácter de obreros,

¹³ Alfredo, Hualde y Jordy Micheli. "Un overol técnico para la reconversión". *El Cotidiano*, No. 21. enero-febrero de 1988. p. 4.

¹⁴ Leonard, Mertens. "El movimiento obrero y las necesidades de capacitación frente a la reconversión productiva" en *El Movimiento Obrero ante la Reconversión Industrial*. OIT, Enero de 1988, p.. 7.

mantengan una visión de su trabajo a nivel empresario: competitividad, individualismo e iniciativa, son los tres elementos que conforman la mentalidad de los nuevos obreros, sacados de las filas de los trabajadores que se gestaron en las luchas del pasado, o bien del reclutamiento de los jóvenes que se aglutinan en las nuevas empresas.

Cuadro No. 17

LIMITES TÉCNICO ORGANIZATIVOS DE LOS PROCESOS DE TRABAJO EN RAMAS SELECCIONADAS.

SECTOR	CONCEPTO
Teléfonos	Límites tayloristas en operadora del trabajo no taylorizado mantenimiento.
AUTOMOTRIZ	Límites tayloristas en cadena de montaje.
Electricidad	Límites en la movilidad de la fuerza de trabajo.
Bancos	Límites del trabajo taylorizado.
Cemento	Límites en la movilidad de la fuerza de trabajo.
Aviación	Límites tayloristas.
Ferrocarriles	Límites del trabajo escasamente taylorizado.

FUENTE: Enrique de la Garza Toledo, Raúl Corral y Javier Melgoza. *"México: crisis y reconversión industrial"* en *Brecha* No. 3. México, 1987.p. 63.

e) La industria automotriz y sus criterios de productividad.

Hay una transformación del proceso de trabajo, en el sentido que tiende a sustituir el principio mecánico del trabajo parcializado y disciplinado en base a directrices jerárquicas por el principio de información del trabajo organizado en grupos semiautónomos, disciplinados según los imperativos directos de la producción. Es decir, que en el conjunto de las relaciones que asignan a los cuadros de trabajo se realiza a través de una división cada vez más acentuada, interiorizando en la moral de los trabajadores un sentido de respeto a la autoridad y el individualismo.

Es importante destacar que dado el proceso de descomposición del sistema, los valores actuales necesitan si bien no ser modificados, sí reforzados mediante elementos que se combinen en la economía y política interior de una empresa para frenar y aún desaparecer el espíritu crítico y personalidad propia de los trabajadores de cualquier ámbito empresarial.

El respeto a la autoridad esta determinado por las severas restricciones propias de la estructura, el rendimiento necesario para poder prosperar en la carrera, la pobreza de los conocimientos fragmentados de la gran mayoría de los cuadros profesionistas y el carácter de propiedad mercantil es como se manifiesta en la moral de los individuos el capitalismo. Así, los cuadros asumen sin espíritu crítico la pareja promoción/sanción que marca sus carreras. El respeto a la autoridad, por último se ve reforzada por actitudes culturales muy importantes. Se trata de rasgos protocolarios de las relaciones entre superiores jerárquicos y subordinados, la supresión de la personalidad para identificarse lo mejor posible con la propia función, el conformismo más absoluto en las manifestaciones exteriores de la personalidad y la supresión de cualquier opinión independiente.¹⁵

La expresión concreta del impacto de la crisis general del capitalismo se refleja en un crecimiento desigual de la rama automotriz, generándose con la apertura de fuentes

¹⁵ Michel Aglietta. *Regulación y crisis del capitalismo. La experiencia de los Estados Unidos*. Siglo XXI. México, 1979, p. 155.

de trabajo la extracción de materias primas y subsidios con un margen de ganancia elevado y así al internacionalizar su producción, amplía los marcos del conocimiento impulsando investigaciones en torno a reducir los costos de producción; elemento que impacta de manera trascendental a la fuerza de trabajo.

"La profunda transformación que tiene lugar en la industria automovilística mexicana está fundamentada en dos procesos que deben distinguirse como autónomos en función de las condiciones concretas que los determinan. Ambos ... tienden a cambiar el papel del país en la división internacional de la producción y el consumo de las firmas.

El primero de los dos procesos en aparecer fue, a fines de los 70, la creación de un nuevo conjunto de plantas diseñadas para el suministro del mercado estadounidense operando plantas de una reconversión de la oferta y la demanda ... La reconversión que emprende el antiguo segmento de la industria automovilística, a partir de la primera mitad de la presente década, constituye la siguiente mutación en marcha. Esta, se centra en el objetivo de racionalización de la oferta y consecuentemente, del modo de producir de las plantas..."¹⁶

La división internacional del trabajo viene marcando pautas de consumo de un país a otro y la competencia intermonopolista ha ido obligando a los diversos empresarios capitalistas a nutrir y fortalecer sus innovaciones tecnológicas, pues sólo mediante la revolución constante de tecnologías se logra sobrevivir en el ámbito de la competencia.

La base económica en que descansan las innovaciones tecnológicas es en el desarrollo adquirido por la microelectrónica, que han llevado a una nueva forma de organización del trabajo y por lo tanto la operación de la producción. La automatización programable, elemento fundamental de las nuevas formas de funcionamiento de las empresas, indican la necesidad de reestructurar las políticas internas de las mismas, debido a que con la introducción de la robotización integrada a un sistema complejo de computadoras, se organiza y desplaza de la producción al trabajador directo; es decir en torno a elevar la productividad, se despiden en la mayoría de las ocasiones al trabajador, que la maquinaria va sustituyendo.

Lo que hoy se está redefiniendo en la nueva división internacional del trabajo en un marco de racionalización y productividad es la "calidad" de los productos, llevando

¹⁶ Jordy, Micheli. "La producción automovilística en México y su contexto internacional" en *México en la División Internacional del Trabajo*. CIDE. México, 1984. pp. 126 y 127.

aparejado políticas de austeridad severas hacia el pueblo trabajador e impactando de diversa manera al resto de los sectores sociales.

En la rama automotriz el sistema automatizado busca nuevas fuentes de energía, este elemento unifica a los empresarios de la misma, y a su vez es punto de discrepancia y competencia. En la parte positiva de la contradicción: auto mundial/creación de tecnologías la división internacional del trabajo está marcada por un constante y vertiginoso progreso de las tecnologías en los procesos productivos, frente a la dinámica tecnológica se viene suscitando un fenómeno no nuevo, pero sí de relevancia y magnitudes de consecuencias sin límites: la descalificación de los obreros en una transformación especialista de técnicos, llevando a límites sin precedente la prolongación y atomización de la dinámica del capital y enfrentando directamente a la socialización permanente de la producción.

La empresa-fábrica funciona aparentemente de manera aislada y no importa lo que suceda en ésta, frente al gran conjunto industrial del cual forma parte; sin embargo la dinámica social junto con sus leyes nos indican todo lo contrario: al producir valores de uso y realizarlos en los mercados de consumo se relacionan y mantienen contacto con la sociedad; es decir su producción por sí sola y por sí misma no tendría sentido. En esta vertiente la fuerza de trabajo también participa y se abre a los grandes escenarios productivos y de consumo. La producción en serie es una necesidad y respuesta al desarrollo actual de la humanidad.

Ya han pasado varias décadas en que los obreros de oficio eran artistas y artesanos de su trabajo y al crear cada pieza con sus propias herramientas, quizás rudimentarias, expresaban parte de la necesidad de satisfacer los requerimientos de subsistencia, pero también representaba un elemento espiritual de manifestación cultural; acervo que el desarrollo social ha tomado para proseguir en su evolución. Es así que la marcha del hombre al descubrir su entorno le permite concientizarse de su papel histórico tanto social como individual.

En la actual etapa de transición es necesario encontrar sentido a la existencia a partir de la ubicación clara y correcta de lo que significa el trabajo, enmarcado en la

necesidad productiva de cada una de las actividades que conforman el quehacer de la vida económica de cualquier sociedad y su impacto en las relaciones humanas que se establecen día a día tanto en los centros laborales como en el entorno familiar.

CAPÍTULO III.

SITUACIÓN LABORAL Y CONDICIONES DE TRABAJO.

a) El contrato colectivo en las formas de operación en la producción automovilística.

El capital reestructura las bases productivas en la medida en que la ley de la tasa de ganancia ha sido alterada, afectándose el grado de desarrollo y transición de las relaciones que se establecen entre el capital y el trabajo; por tanto, el proceso de valorización de las mercancías, es central para asegurar la acumulación.

"Por diversos que sean los caminos recorridos por el capital en su movimiento para superar las nuevas dificultades "estructurales" de la acumulación, la busca en el seno mismo del proceso de trabajo de nuevas "palancas" susceptibles de incrementar la productividad e intensidad del trabajo sigue siendo un punto de paro obligado. La primera va a consistir en una serie de experimentos sobre la recomposición de los puestos de trabajo en el taller con vistas a descubrir un nuevo modo de consumo productivo de las fuerzas de trabajo: la segunda, en una tentativa de replantear el conjunto de las modalidades de la gestión de las clases obreras; la política de 'revalorización del trabajo manual', por un lado, y la puesta en marcha de instituciones y de una legislación que permitan la generalización del trabajo precario y de la 'media jornada', por otro, van a transformar así profundamente el mercado del empleo obrero para adaptarlo, a la fuerza, a las nuevas exigencias del capital..."

Las vertientes de la reestructuración consisten a grandes rasgos en: a) recomposición de los puestos de trabajo y b) revalorización del trabajo manual, en la industria automotriz esto se observa de manera directa, pues al flexibilizar el trabajo de la fábrica, se modifica radicalmente el perfil de la contratación, "es posible anotar que algunos aspectos se han flexibilizado de manera bastante generalizada, especialmente los que se relacionan con los mercados de trabajo, con la movilidad interna, la polivalencia y la polifuncionalidad de los trabajadores con la introducción de formas salariales flexibles y con la pérdida de la bilateralidad sindical." ²

¹ Benjamín, Coriat. *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa.* Siglo XXI, México, pp. 154-155.

² Fernando Herrera y Alejandro Cruz. "Panorama de los cambios recientes en las relaciones industriales de la industria automotriz de México, en *Las relaciones industriales en el proceso de transformación en América Latina -el caso de México.* UAM-I, p. 186.

En el marco de la globalización el desenvolvimiento empresarial de la industria automotriz se diversifica transitando hacia horizontes más amplios, pero también regionales; el capital transnacional y la inversión extranjera directa ubica con mayor precisión los mercados susceptibles de ser aprovechados para articularlos en un proyecto, en donde las regiones desarrollarán una dinámica propia para aspirar a satisfacer necesidades inmediatas, como maquiladores de los productos que se diseñan en los procesos productivos de los países desarrollados.

*"A partir del año 1986 la exportación de autos inicia una tendencia de mayor participación en el volumen exportado, pasando de 24.1% en 1986 a 40.6% en 1987. Esta tendencia continúa y en 1990 alcanzan la mayor participación 66.4% y no obstante disminuir a 54.4% y 55.35 en 1993 constituyen el principal rubro exportador desde 1987."*³

En la rama automotriz la reestructuración se ha expresado bajo cinco conceptos claves que definen la puesta en marcha de la concepción empresarial en torno a cómo trabajar y hacer más eficiente la producción y por lo tanto la fuerza de trabajo; por un lado encontramos que el concepto de trabajador se ha transformado en técnico, implicando una organización por grupos, según la función que les corresponda cubrir en el proceso productivo que se realiza bajo estas características:

1) **PRODUCTIVIDAD:** elaboración y cumplimiento de la producción (control del costo y presupuesto, uso de herramienta y equipo, mantenimiento y vida del equipo, ausentismo y eficiencia, llevando a la autodisciplina; 2) **ENTRENAMIENTO:** capacitación específica de los miembros para asegurar la flexibilidad en la rotación de trabajos; 3) **AMBIENTE DE TRABAJO:** puntualidad, selección de líderes y nuevos miembros. Entre los técnicos eligen a quien los vigilará y a su vez cada técnico lo vigila a él; 4) **CALIDAD:** control estadístico del proceso, capacidad de máquinas, desperdicios, retrabajos y reparaciones; 5) **SEGURIDAD:** supervisión del equipo que implica la identificación de condiciones inseguras.⁴

³ Op. cit. p. 200

⁴ Arnulfo, Arteaga García. "Reconversión industrial y flexibilidad del trabajo en la Industria automotriz en México, 1981-1986" en *Testimonios de la crisis*. Tomo 3, pp. 184, 185 y 186.

En términos generales la contratación colectiva en México ha sufrido severos cambios y se ha minimizado la participación sindical en la organización del trabajo, repercutiendo de manera decisiva en el modelo de contrato colectivo que funcionaba en el pasado, perdiendo cláusulas muy importantes en torno a la seguridad en el empleo y en prestaciones, pero sobre todo en la posibilidad de la organización productiva y la injerencia del sindicato en la toma de decisiones más importantes en torno a la productividad y movilidad de la fuerza de trabajo, prácticamente son los empresarios los que ahora definen de manera unilateral las directrices de la producción. El modelo contractual flexible que hoy caracteriza a la rama automotriz consiste en:

"Comparación del tabulador: de 272 categorías a 8 solamente...Las funciones de los puestos, señala el nuevo contrato, serán "amplios y flexibles a juicio de la empresa ... La antigüedad dejó de ser el criterio principal para el ascenso escalafonario y fue sustituida por la capacidad ... Derecho de la empresa a subcontratar, emplear y desemplear trabajadores eventuales sin restricciones ... Derecho unilateral de la empresa a la contratación o despido de trabajadores de base, cuando antes implicaba negociación o intervención del sindicato ... Derecho irrestricto de la empresa a crear categorías de confianza o a aumentar su número ... Derecho sin límites de la empresa a mover a los trabajadores a donde lo considere conveniente ... La jornada de trabajo semanal se aumentó de 40 a 48 horas ... Anteriormente se tenían 7 días de descanso obligatorios por encima de los que marca la LFT, ahora se redujeron a los que señala la ley."⁵

Pues bien la modernización significa la optimización de los recursos naturales y humanos para lograr la calidad de los productos, pues finalmente el auto de exportación es la premisa que impera en las relaciones de producción actuales en la industria automotriz; la internacionalización orilla a la sociedad mexicana a incorporarse a los mercados internacionales con un nivel de eficiencia que le permita mantenerse, por lo menos en la industria automotriz entre los mejores del mundo, teniendo en cuenta que es una de las industrias que se encuentra conquistada por la inversión extranjera y son estas firmas las que se fortalecen y compiten en los escenarios mundiales y México como nación simplemente participa en la medida en que hace posible por la vía de la política económica extraer el excedente de la riqueza que se logra a partir de la explotación de los recursos naturales y humanos.

⁵ Enrique de la Garza "Transformaciones del modelo contractual en México" en Trabajo No. 1. Centro de Análisis del Trabajo, A.C. UAM-I, División de Ciencias Sociales y Humanidades. México, 1989, p. 13.

En la actualidad el movimiento obrero se limita a tratar de sortear las directrices empresariales que enfilan en una cada vez mayor disciplina del trabajo, sin reconocer los derechos del pasado y más aún, sin entender las nuevas necesidades de los obreros, frente a la profundización de la crisis internacional del capitalismo.

b) Condiciones de trabajo: flexibilización y capacitación.

"...la flexibilidad ... externa (relativa al mercado de trabajo) acompaña a una flexibilización interna considerable de la reglamentación de los procesos de trabajo. Formas individualizadas de remuneración y de conformación de las carreras obreras, así como un énfasis creciente en aspectos tales como la polivalencia y el cumplimiento de metas de producción y productividad, son ahora los elementos que estructuran la reglamentación de los contratos colectivos de la industria automotriz en México..."⁶

La contratación colectiva al adquirir su connotación específica requirió de una reglamentación para la organización de la fuerza de trabajo integrada en los sindicatos, instancias surgidas al calor de las necesidades de la evolución del capital; es así que la organización política y legalización se da en torno a la lucha por mantener condiciones favorables en los centros de trabajo y prolongar si es posible prestaciones que en un pasado reciente elevaron las expectativas de una mejor vida de los obreros.

Los trabajadores tratan de defender los derechos ganados por décadas y los "patrones" respetan la política sindical en la medida en que responde a su necesidad de disciplinar en el trabajo a la clase asalariada, para mantener y elevar las formas de dominación, que les permitan obtener cada vez más poder económico y político.

"La ocupación en el sector automotriz creció a lo largo de la década pasada, desde un nivel cercano a las 50 mil personas empleadas, hasta otro próximo a las 80 mil. Ahora bien, este crecimiento tuvo peculiaridades que en gran medida indican el curso de las transformaciones en el mercado de trabajo en esta industria... se desvaloriza considerablemente la fuerza de trabajo, en parte por la caída salarial que afectó a todos los trabajadores; pero también por fenómenos específicos de la rama, entre los que destaca la firma en las plantas exportadoras del norte de tabuladores notoriamente inferiores a los del centro, y de contratos colectivos casi totalmente desprovistos de prestaciones... existe una tendencia hacia la individualización de la relación laboral, tanto en lo que se refiere a contrataciones y despidos, como a los ascensos e incluso al salario, mediante políticas de primas y bonos ligados a la productividad y a la calidad."⁷

Las fuerzas productivas en la actualidad, requieren de patrones más complejos para cubrir procesos complicados que se realizan en las diferentes vertientes de la

⁶ Fernando Francisco Herrera Lima. *"La flexibilidad contractual en la industria automotriz de México"* en Polis 93, Anuario de Sociología, UAM-I, México, 1994, p. 132.

⁷ *Op. cit.*, p. 136 y 137.

economía nacional-internacional. Los factores productivos, significan la correlación de fuerzas y cómo éstas se integran, tanto en un proceso coyuntural como global. Es decir, que el modo de producción y su vínculo con la formación social específica de una población, marcan características concretas a las formas de dominación para que prevalezca la explotación.

"...el capital ... ¿cómo intenta recuperar la tasa de ganancia? De alguna forma la problemática planteada se deriva del modelo de acumulación de posguerra. La interdependencia de la política de bienestar/subsistema de relaciones industriales/sistema capitalista, refleja la dinámica de la sociedad capitalista avanzada y la lucha de clases producida en su seno. Por ello no puede calificarse la situación de los sindicatos como simplemente 'reformista e integradora'; en todo caso se trata de un juego de fuerzas más complejo, en el cual si bien el trabajo ha aumentado su fuerza organizativa, también el capital ha sabido responder paulatinamente ... ha intentado remodelar la relación de fuerzas estructurales impulsando todo aquello que, por el contrario, fomenta la heterogeneidad, la individualización y atomización de las relaciones laborales..."⁸

La evolución de las relaciones sociales han consistido en la reglamentación jurídica que existe en torno de lo laboral y el predominio del trabajo colectivo en las diversas empresas, tanto medianas como de monopolios trasnacionales, es por esto importante enmarcar en el contexto de la contratación colectiva el tipo de conflictos que se realizan en el movimiento obrero mundial, expresándose a su vez en México y en un sector profundamente monopolizado como sería la industria automotriz mexicana.

La sociedad mexicana se engarza en el proyecto de modernización que pretende hacer "eficiente y productiva" la planta industrial con que cuenta; no obstante esto, la tecnología que llega, es insuficiente frente a los grandes descubrimientos del mundo desarrollado occidental; en este sentido la reglamentación de las diversas formas de penetración del capital trasnacional, es la de imponer criterios "absolutos" en torno a la ley laboral, que les hacen más atractivos los incentivos y subsidios que el Estado ofrece, para aprovechar los recursos naturales y humanos de la sociedad mexicana.

"...El avance tecnológico como factor de producción relativamente autónomo que se añade al capital, es un elemento crucial en el crecimiento de la sociedad industrial ... Sin embargo, el uso creciente de la tecnología y la compleja división del trabajo que genera sí, por un lado, lleva consigo el incremento de trabajo. Cuestión esta última

⁸ A. Martín Ariles y Pere Jódar. "Crisis y estrategia empresarial. El caso de Olivetti". *Crisis económica y relaciones industriales*. Ed. Grupo Cultural Zero. Madrid, 1985. pp. 23-24.

que tiene importantes repercusiones creando desajustes notables: excesiva competencia y monopolización en el apartado empresarial y rotura de la homogeneidad de la clase trabajadora con imposición de más duras condiciones de trabajo.⁹

Las instancias sindicales juegan un papel de importancia relativa en la actual lucha de clases; en un pasado reciente adquirieron formas, en donde la participación de los mismos era central para la toma de decisiones en las políticas a seguir. Hoy se ha modificado y son golpeados severamente por las políticas de austeridad desarrolladas desde hace ya más de una década.

El sindicalismo a nivel mundial y el movimiento obrero de los países subdesarrollados, se replantean a la luz de los acontecimientos el impacto de las políticas neoliberales de organización social, que han modificado sustancialmente los contenidos de las luchas de los trabajadores asalariados y en la defensa de los centros laborales se canaliza la fuerza más importante de su movimiento, dejando para después prestaciones que mejoren sus condiciones de vida en general.

"...a lo largo de los años ochenta, el conjunto de los sindicatos de la industria automotriz en México adoptó posiciones defensivas frente a las estrategias reestructuradoras de las empresas del sector ... los sindicatos de la rama se limitaron a rechazar en bloque y sin realizar propuestas alternativas, las nuevas formas con que las empresas buscaban sustituir las heterogéneas e híbridas formas que se habían implantado en el período de auge industrial y de crecimiento de las conquistas sindicales de los años sesenta y setenta..."¹⁰

En la historia del capital se ha dado constantemente el fenómeno de reestructuración, y con esto los perfiles de la contratación de la clase obrera. En este sentido es entendido la aparición del sindicato como una forma de organización y por lo mismo de negociación de los patrones con los trabajadores, que hagan más "racional" la defensa de los intereses de ambos sectores.

La sociedad en su conjunto viene evolucionando en torno a cómo resolver sus necesidades inmediatas de sobrevivencia y así cubrir espacios no sólo del mundo del

⁹ *Op. cit.*, p. 74.

¹⁰ *Op. cit.* "Panorama de los cambios..." p. 224 y 225.

trabajo, sino de dispersión y recreación que conforman su quehacer cotidiano, la contratación colectiva al luchar por mejorar las condiciones de vida de sus agremiados, realiza una defensa en torno a los niveles de bienestar social, traducidos en una vida más cómoda que se logra mediante el trabajo; o sea, los centros laborales no son sólo para disciplinar el trabajo, sino para elevar los niveles de consciencia y responsabilidades frente a los compromisos que deberán asumir los hombres en su periodo de vida.

El trabajo enajenado de la gran mayoría de los trabajadores asalariados, sin perspectiva de creación y prolongación de un ánimo inventivo, es el que impregna las relaciones capitalistas, es por esto que la lucha es cada vez más severa y los marcos mercantilistas del uso de los valores, han llevado a una profunda crisis que trastoca todos los elementos que conforman la cultura de las sociedades actuales.

"...Hoy el punto de litigio entre las fuerzas sociales es recortar o mantener el salario social. Para los conservadores la lucha contra la inflación se debe buscar en el recorte sobre el gasto público particularmente en devolver al mercado dos partidas del presupuesto del Estado: sanidad y educación. Para los sindicatos, y fuerzas progresistas, la cuestión se centra en expandir los derechos sociales en un contexto de contracción económica.

...La heterogeneidad del mercado de trabajo acarrea dificultades de gestión para los sindicatos que han de enfrentarse a reivindicaciones diversas con criterios de unificación de clase. Algunas disyuntivas se pueden presentar de este modo: ¿Gestión sindical unificada/heterogeneidad demandadas de los trabajadores? ¿Es posible representar a la diversidad? ¿Son suficientes las actuales estructuras de encuadramiento sindical? ¿Supone la segmentación del mercado de trabajo la aparición del corporativismo?"¹¹

¹¹ *Ibidem*, p. 41 y 43.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

c) La política económica.

El Estado ha sido un soporte fundamental para la instalación de la rama en México y posteriormente para su desarrollo y evolución, los diversos decretos nacionales que se establecieron dan cuenta de la importancia que tiene esta rama para el desarrollo económico. (Ver el cuadro No. 18).

Desde el punto de vista del Estado las relaciones entre los factores de la producción se deben realizar en un marco de comprensión, sobre todo por las exigencias del mundo exterior; se dice que la modernización significa apertura de México hacia el mundo. Es así que la apertura comercial tiene consecuencias tanto a largo como inmediato plazo.

A largo plazo significa que la planta industrial mexicana seguirá un proceso de transnacionalización, en donde la venta de empresas al capital extranjero, será lo que defina los nuevos perfiles del México para el siglo XXI. En el mediano plazo representa la modificación de patrones de consumo y de producción, definiéndose "nuevos" roles de conducta hacia la clase trabajadora en la manera de asumir sus tareas laborales.

La reconversión industrial en su momento y en el marco de los discursos gubernamentales, indicaron la necesidad de "racionalizar" la economía mexicana en los parámetros, que los grandes consorcios financieros dictan a las economías subdesarrolladas, por la vía del endeudamiento para adquirir maquinaria y equipo que le permita al capital transnacional instalar plantas productivas, aprovechando las ventajas y subsidios que las políticas estatales les ofrecen.

Cuadro No. 18

**DECRETOS SOBRE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO
1962-1989**

DECRETO	1962	1972	1977	1983	1989
OBJETIVOS	Estimular la integración nacional, fomentar el desarrollo de la industria; aprovechar las instalaciones existentes, contribuir a la disminución del desempleo	Incrementar las exportaciones y cumplir con los objetivos del decreto anterior.	Fortalecer la orientación exportadora; obtener niveles internacionales de productividad; que la industria automotriz se convierta en una industria generadora de divisas.	Regular el desarrollo de la industria automotriz, lograr el equilibrio de la balanza de pagos.	Fomentar el desarrollo de la industria; ampliar su participación en la economía internacional.
PRODUCCIÓN	Se establecían cuotas de producción.	Las cuotas de producción se vinculan al grado de integración nacional. Se establecen restricciones al número de tipos, líneas y modelos de vehículos	Se establece la liberación parcial del número de modelos por empresa.	Se restringe el número de modelos y líneas, se establece la prohibición para la producción de camiones a todas las empresas salvo DINA; se prohíbe la producción de motores de 8 cilindros.	Se establece una desregulación casi total; se busca que las empresas cumplan con normas de seguridad rendimiento de combustible y control de las emisiones contaminantes.
GRADO DE INTEGRACIÓN NACIONAL (GIN)/ VALOR AGREGADO NACIONAL (VAN) *	A partir del 1o. de septiembre de 1964 el grado de integración nacional se aumenta a 60% del valor de la unidad	El grado de integración nacional de 60% se tiene que dar con la incorporación obligatoria de autopartes producidas en el país.	El grado de integración nacional es variable de acuerdo al vehículo y tenía que ser creciente cada año. Los automóviles tendrían que cubrir el 50% a partir de 1978	Se mantiene el grado de integración nacional y se introduce la idea de que la variación podría ser menor cada año	Desaparece el grado de integración nacional y se incorpora la idea de valor agregado, cuyo porcentaje sería de 36%
IMPORTACIONES	La importación es regulada y restringida. Está estrictamente prohibida la importación de algunas partes para el armado de motores	Se introduce la idea de que las importaciones deben ser compensadas por las exportaciones según una cuota fijada sobre éstas.	Se permite la importación abierta de componentes. Así mismo se vinculan a las divisas generadas	Se permite la importación abierta de acuerdo a las divisas netas generadas por cada empresa	Se permite la importación de vehículos nuevos de acuerdo a la balanza comercial de cada una de las empresas, los modelos producidos y la venta nacional.
EXPORTACIONES			Cuotas de divisas, estímulos fiscales.	Se permite un mayor número de modelos libres del grado de integración nacional si 50% de la producción es exportada.	Se mantiene igual.

* Grado de Integración Nacional se refiere al porcentaje de partes de fabricación nacional que deberían de componer los autos terminados. El valor se refiere al porcentaje del valor de los productos de origen nacional.

FUENTE: Fernando Herrera y Alejandro Cruz. "Panorama de los cambios recientes en las relaciones industriales de la industria automotriz de México", en Las relaciones industriales en el proceso de transformación en América Latina -el caso de México. UAM-I, pp.204-205.

Veamos lo que el Estado nos dice conforme a su interés en inversión, producción y desarrollo tecnológico:

"El proceso de programación de inversiones de las empresas públicas buscará ... coordinar los proyectos de relevancia nacional con los que emprenden los sectores privado y social. La libertad de invertir será plenamente respetada para el fomento, en términos de financiamiento, demandas del sector público y presupuesto de divisas, será canalizado selectivamente a los proyectos que coincidan con la orientación de este programa.

La programación tendrá en cuenta los criterios de la estrategia de racionalización de la organización industrial. Para que el sector se constituya en un pivote en la integración del aparato productivo se emprederá un proceso de especialización horizontal de la industria estatal para sustituir importaciones de productos estratégicos en forma eficiente y aumentar la competitividad externa. Se buscará con la participación de los sectores privado y social, un mayor grado de integración vertical y horizontal en la producción de insumos de uso difundido. A corto plazo se redoblarán esfuerzos para concluir los proyectos iniciados por el Estado, por sí solos o en coinversión que estén en la fase de ejecución y se consideren prioritarios. En especial, se apoyará la pronta terminación de proyectos para la producción de maquinaria, equipo y otros bienes de capital que se importan en su totalidad."¹²

Y con referencia a la tecnología:

"...El fortalecimiento científico y tecnológico es urgente y debe ser muy acentuado en los próximos años, dada la necesidad de continuar impulsando la participación eficiente de la economía mexicana en la internacional, y la inconveniencia e imposibilidad de mantener indefinidamente la competitividad del aparato productivo sobre la base de insumos y mano de obra baratos. El crecimiento futuro de la productividad y, por lo tanto, de los salarios reales, dependerá sustancialmente de la modernización tecnológica del país."¹³

La importancia del aparato industrial es de fundamental interés para el capital, pues es éste el que garantiza la manera más adecuada de la acumulación y recomposición de las estructuras ocupacionales en el escenario de la división internacional del trabajo.

El desarrollo industrial y con él, los problemas de la modernización, vienen evidenciando los nuevos elementos de cambio de la sociedad mexicana. Por un lado nos encontramos frente a una política económica que pretende sacar al país de una crisis profundamente agudizada, con vías que aparentemente enfilan hacia la independencia económica del exterior; y por otro, la realidad nos muestra hasta donde son viables las

¹² *Antología de la Planeación en México, 1917-1985.* SPP-Fondo de Cultura Económica México, 1985. p. 284.

¹³ *Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.* SPP. México, 1989. p. 91.

pretensiones del Estado, en el sentido de que las empresas consideradas estratégicas para un desarrollo nacional, están siendo sometidas a un proceso de desincorporación estatal y pasando a manos del capital extranjero.

La industria automotriz perteneciente al capital trasnacional, mantiene nexos y vínculos muy estrechos con la política mexicana, permitiéndole garantizar sus ganancias y expandir sus mercados de influencia, tanto en territorio nacional como hacia el exterior del mismo, representando un mercado con potencialidades de desarrollo en el desenvolvimiento de la internacionalización que el capital impone en su evolución.

La política industrial instrumentada por el Estado garantiza los beneficios necesarios para los grupos empresariales. La industria automotriz a pesar del impacto de la crisis general del capitalismo y con consecuencias específicas en México, sigue garantizando los intereses de los grupos monopólicos que abren brechas en torno a la expansión y consolidación de mercados nacionales y acentúan la penetración extranjera a todas las regiones del país.

d) *Movimiento obrero y sindicalismo.*

En el pasado, cuando el capitalismo requería de la organización de la clase obrera que estuviera acorde a los requerimientos de la producción en serie, surgen las organizaciones sindicales como instancias fundamentales en las negociaciones de las condiciones de trabajo en torno de la fábrica.

La expansión del capital y la exportación del mismo por la vía de empresas e intereses, va exigiendo que los inversionistas visualicen la magnitud de las organizaciones que los obreros empiezan a gestar en torno a la lucha por defender y mejorar los intereses del movimiento obrero en su conjunto. Esto no se realiza de manera planificada; es un proceso que se desenvuelve de manera natural y atendiendo a las necesidades de mantener los resortes del poder como mejor le convengan a los capitalistas, pues tienen en sus manos las herramientas necesarias para conocer a fondo las directrices que mejor les garanticen la obtención de ganancias y consolidar sus organizaciones.

En los albores del surgimiento y consolidación del modo de producción capitalista, nos encontramos que la Revolución Industrial de Inglaterra y la política en Francia, marcaron los antecedentes fundamentales para la toma de conciencia en torno a cómo resolver los conflictos que desde la perspectiva patronal y salarial se venían ya perfilando en el horizonte.

La revolución industrial con su empuje, en torno al desarrollo vertiginoso que imprimió a las fuerzas productivas y mediante el descubrimiento de nuevas herramientas de trabajo cada vez más complejas para cubrir las necesidades de la producción en masa, permitió el desenvolvimiento de patrones productivos y culturales que fueron llevando a una madurez en torno a la evolución de la tecnología y cómo ésta representaba cambios trascendentales en la concepción productiva.

La máquina de vapor y posteriormente la cadena de montaje, son los dos grandes momentos históricos en las invenciones técnicas, que permitieron satisfacer las necesidades que la producción requiere en las sociedades modernas.

Los trabajadores a su vez requirieron de un avance en el pensamiento y formas de asumir la producción en serie, en este sentido, la Revolución Francesa, marcó una pauta política de envergadura trascendental; pues avanza en torno a definir a los trabajadores como *clase poseedora del trabajo y por lo mismo, de la riqueza con que cuenta una nación* y su naturaleza como sujeto histórico, con características específicas en su quehacer cotidiano, tanto material como espiritual.

Con la Revolución de 1910 en México, se marca un antecedente clave para entender la envergadura de las luchas de los obreros de Cananea, Río Blanco, etc. y posteriormente la de la consolidación del capitalismo mexicano en la década de los 40's.

A finales de los años 50's con los grandes movimientos de ferrocarrileros y electricistas, se enmarca la consolidación de un proyecto que permite al capital enraizar de mejor manera las bases de los grupos organizados de obreros, que ya se habían multiplicado lo suficiente con las nuevas formas de producción.

La necesidad de legislar una ley que permita la regulación de las relaciones entre los factores de la producción, permite en un segundo momento a los capitalistas controlar en buena medida los criterios de la contratación colectiva.

Paradójicamente en la actualidad acentuándose a partir de 1980, se han estado modificando las leyes en torno al trabajo y la Ley Federal que rige a nivel nacional, esta en constante cambio. Hoy es difícil negociar la contratación colectiva bajo las directrices que en un pasado permitieron la consolidación del capitalismo mexicano; se pretende dismantelar a los sindicatos, y esto no quiere decir que desaparezcan, sino restar importancia en las negociaciones a aquellas cláusulas que garantizaban un bienestar para el grueso de los obreros, de cada empresa e industria en que se encuentran integrados.

Es así que la contradicción capital/trabajo se ha expresado de múltiples maneras en la historia de la lucha de clases y ha adquirido matices específicos en las relaciones de dominación capitalistas.

"Ante el avance de la fuerza estructural del movimiento obrero y las dificultades de gobernabilidad en la empresa, el empresario se ha opuesto mediante una estrategia de flexibilización de las relaciones laborales. El objetivo, no sólo es restablecer la disciplina sino además recuperar el ritmo de los excedentes constreñidos por la presión fiscal del Estado, los salarios directos, el encarecimiento de las materias primas y la competencia en el mercado."¹⁴

La tendencia es que quede en el pasado la demanda de la jornada de 8 horas, por lo cual murieron miles de obreros en diversas ciudades del mundo. Las generaciones nuevas se enfrentan a fenómenos de envergadura no sólo nacional, pues en el mundo globalizado las interrelaciones son fundamentales en la comunicación, no sólo entre los empresarios, sino de los trabajadores de una misma rama o de las diversas ramas que conforman la economía mundial. La garantía de percibir un salario realmente remunerativo que les permita cubrir sus necesidades de vida, se transforman cada vez más en un sueño.

Los acontecimientos recientes en el movimiento obrero, evidencian la pérdida de prestaciones que se creían ganadas para siempre: garantías y estabilidad en el empleo con un salario digno.

Obviamente el grueso de la clase obrera a nivel mundial ha sufrido severamente con el proceso de crisis tan acentuado en la actualidad. Los obreros asumen las políticas empresariales que implican una profunda despersonalización y cancelan los intereses colectivos (sindicato) y por otro la negociación individual es en este marco más funcional.

"Las nuevas tecnologías, la revolución tecnológica no deben entenderse como un fenómeno aislado. Los cambios que incorporan vendrían así referidos a la lógica de una supuestamente racional evolución técnica en búsqueda de eficacia. La nueva tecnología incluye necesidades operativistas que exigen la reestructuración de sus entornos, que podríamos incluir entre los principios del "imperativo tecnológico", es decir exige la remodelación de factores estructurales y organizativos ... (niveles de

¹⁴ Pere Jódar y Antonio Martín Artiles. "Crisis económica y relaciones industriales" *Ensayos sobre el conflicto capital/trabajo. Estrategias y alternativas*. Ed.. Grupo Cultural Zero, Madrid, 1985, pp. 9 y 10.

*empleo, mercado de trabajo, etc.) Pero todo ello no es producto del desarrollo 'autónomo' de la técnica, los vínculos entre crisis y nueva tecnología, el ligamento entre evolución tecnológica y reordenación del capital es estrecho.*¹⁵

La división internacional del trabajo y el desarrollo alcanzado en las concepciones productivas: tayloristas-fordistas, se han traducido en modificaciones inclusive entre la división del trabajo intelectual y manual, encontrándonos que frente a las innovaciones y su desarrollo vertiginoso, las condiciones contractuales han sufrido cambios no sólo en el requisito de imponer patrones específicos en la especialización de la fuerza de trabajo, sino de contrarrestar la tendencia de la organización, para resolver los problemas de producción que en cada fábrica se enfrentan. La colectividad es un elemento permanente, sin embargo ésta será reconocida sólo mediante el reconocimiento de la individualidad y la capacidad que cada obrero tenga en el momento de sacar beneficio en su relación con el patrón.

"...el proceso organizativo de los trabajadores evolucionan históricamente según las necesidades del capitalismo dependiente y de la lucha de clases. Sin duda es el carácter ambivalente de la organización gremial lo que ha permitido regular las condiciones de explotación, manteniendo la lucha de clases dentro del contexto de la sociedad capitalista. En otras palabras, el movimiento obrero se ha venido desarrollando sobre una base de conciencia en los aspectos fundamentales de la estrategia del desarrollo del capitalismo mexicano, el que en esencia no cuestiona al sistema de explotación, sino que lo controla, regula y traslada al campo de la negociación parcializada, proceso que hasta la fecha ha permitido resolver dentro del cauce del sistema, la lucha de clases."¹⁶

En la contratación colectiva un elemento central, es el que se refiere a las condiciones de trabajo, esto a la vez se generaliza para toda la clase trabajadora: horario de jornada, días festivos, un tope de salario mínimo, derecho a los servicios médicos públicos, aportaciones para ser derecho habiente de la vivienda que se tienen, etc. se expresa de diversas maneras en la diferenciación social existente.

La historia del movimiento obrero mexicano como internacional se finca en la lucha por mejorar las condiciones de vida de los trabajadores independientemente de la rama

¹⁵ Andreu, Lope. "Revolución tecnológica y recomposición interna del capital: la respuesta de los sindicatos". en *Crisis económica y relaciones industriales ...* Ed. Grupo Zero, Madrid, 1985. p. 290.

¹⁶ Angelina, Gutiérrez Arriola. *Las transnacionales y los trabajadores*. Ed. Nuestro Tiempo, México, 1990. p. 106.

industrial que se trate de la economía nacional. Es así que las luchas que se han emprendido en la búsqueda de mejorar las relaciones laborales se imprimen las negociaciones que se realizan para tener acceso a mayores prestaciones, en donde influye de manera fundamental el tipo de capital, la importancia estratégica de la rama y la ubicación dentro de la economía de la empresa en que se este negociando.

"...las empresas están ahora en capacidad de utilizar más libremente el trabajo en horarios extraordinarios. Si antes existían reglamentaciones que prevenían la intervención sindical y sistemas de pago complejos, actualmente las gerencias están en libertad para decidir cuándo y cómo utilizar ese tipo de trabajo, sin más obligaciones que las establecidas en la LFT... los periodos anuales de vacaciones y los días de descanso han tendido a disminuir, en tanto que los turnos de trabajo se hacen flexibles, ya que la antigua práctica de tener sólo tres turnos fijos de trabajo al día es sustituida... Ligado al proceso de creación de una fuerza de trabajo polivalente, los grupos salariales se han reducido. Junto con ello, los mecanismos de formación del salario se han modificado de manera sustancial, al incluirse nuevas figuras como el pago por conocimientos y al desaparecer prestaciones tales como las que obligaban a las empresas a cubrir las cuotas obreras al IMSS o bien el impuesto sobre la renta correspondiente a los trabajadores... un elemento importantes que empieza a desaparecer de los contratos colectivos es el relativo a las jubilaciones y a los acuerdos especiales para los retiros voluntarios de las empresas."¹⁷

En la actualidad la reorganización del capital y con él, el trabajo conlleva a replantearse la importancia del quehacer científico en las labores que se realizan en cualquier empresa, tanto a nivel manual como intelectual. El conocimiento y su complejidad, fincado en la diversificación que se ha logrado de la sociedad; esta imponiendo relaciones "nuevas" que permiten a los individuos atender sus necesidades de una manera diferente a como lo venían haciendo en el pasado.

Las relaciones actuales que el capitalismo esta imponiendo, son de una profunda movilidad, es así que la flexibilización y polivalencia son los conceptos claves en que se inscribe la modernización de la fuerza laboral.

"...las nuevas tecnologías conllevan a la subutilización de los conocimientos y del quehacer. ¿Realmente se está produciendo una sobrecualificación en los técnicos y creciente descualificación entre los trabajadores? En cualquier caso los síntomas ponen de relieve una tendencia a la reclasificación de las categorías ocupacionales, así como una proclividad a la homogeneización de los niveles más bajos y en los

¹⁷ *Op. cit.*, p. 150 y 151.

administrativos ... La heterogeneidad y fragmentación del mercado de trabajo plantea un reto a los sindicatos. ¿Es posible la gestión unificada de una fuerza de trabajo, con intereses diversos, a fin de redistribuir las rentas intersectoriales?. A tenor de la ocupación, ¿qué sentido tiene hoy el concepto de clase obrera?"¹⁸

Es así que la capacitación de la fuerza de trabajo se empieza a regir por criterios, en donde los obreros de manera individual tienen que aprender a negociar las condiciones específicas de su trabajo, así como entender que las relaciones que establezcan en la cotidianidad de la realización laboral trastocan los diversos ámbitos de su vida personal.

Los efectos de la crisis y la prolongación de éstos a la vida doméstica de los trabajadores asalariados, es un hecho que ha puesto en movimiento toda la estructura social, en donde los parámetros de conducta están siendo modificados, sin definir en su totalidad con precisión lo que el capitalismo pretende hacer del hombre moderno, además de robotizar y estereotipar, como nunca antes se había visto en el desarrollo de la sociedad.

"...el sector obrero ubicado en la industria automotriz se constituyó esencialmente en el periodo 1962-1976, lo que lo sitúa entre los sectores más recientes de la clase obrera ... la estructura de la industria es heterogénea, está dominada por fuerzas monopolistas y esto constituye un hecho que coloca a los trabajadores en el seno del capital más consolidado ... de acuerdo con la tecnología empleada en las empresas centrales de la rama, los trabajadores están sometidos a sistemas de producción bastante sofisticados que son por cierto, poco frecuentes en la industria mexicana."¹⁹

Los trabajadores automotrices son una punta de lanza en el proceso industrial: debido a la dinámica del desarrollo del capitalismo y su vertiginoso movimiento que establece en su expansión, es así que la industria del automóvil ligada a las comunicaciones y transportes en general, adquiere una importancia estratégica en la etapa actual del desarrollo humano.

¹⁸ Antonio, Martín Artiles. *"Tecnologías, relaciones industriales y mercado de trabajo". Crisis económica y ...* Ed. Grupo cultural Zero, Madrid, 1985. p. 159.

¹⁹ Javier Aguilar García. *La política sindical en México en la industria del automóvil.* Ed. Era. México, 1982, p. 33.

La historia del movimiento obrero, a partir de la década de los 40's adquiere características notorias, en el sentido de la participación que el Estado presenta en los organismos centrales de decisión. Es decir, el capital monopolista deja en manos del aparato estatal el éxito de la organización de los diversos sectores de trabajadores, que se han conformado en torno del proceso productivo.

"...los trabajadores de una empresa trasnacional del sector automotriz terminal tienen una conciencia de clase y un sentido de la organización global del trabajo ya que, al ser fragmentada y programada la producción en un nivel mundial, se afecta directamente las condiciones de los trabajadores que emplea en cada país. En esta etapa el desplazamiento de las plantas hacia otras regiones de México, así como el inicio de la 'maquilización' en el norte, inciden en las condiciones del trabajo y organización sindical nacional e internacional; las nuevas plantas con tecnología más avanzada utilizan fuerza de trabajo con mayor o menor calificación, que se organiza en condiciones nuevas y diferentes a las plantas tradicionales de la empresa."²⁰

En la lucha sindical se sigue planteando la necesidad de modificar las formas de defensa de las demandas de sus agremiados, en este contexto de transición hacia nuevas formas de producción se desenvuelve la despersonalización que los individuos sufren en el gran escenario social, por lo cual no se permite visualizar con certeza los caminos y expectativas de una relación nueva y diferente. Todo pareciera ser un caos y de lo que se trata es de sobrevivir de la mejor manera, sin importar quien podría salir afectado con las decisiones que se toman.

²⁰ *Ob. cit.*, p. 50.

e) Los obreros de la empresa Nissan.

Los obreros de la Nissan en un pasado reciente representaron a uno de los sectores más combativo del movimiento obrero nacional. Pertenecieron a la Unión de Organizaciones Independientes (UOI), siendo los trabajadores de la planta en Cuernavaca los que mantenían una mayor experiencia en las formas de lucha con los patrones. A partir de la década de los ochentas con el agudizamiento de la crisis internacional del capitalismo, se ven golpeados sistemáticamente sus intentos por mejorar sus condiciones de trabajo y más aún mantenerse en el empleo.

La estrategia del empresario japonés fue el de ir debilitando a los obreros con una tradición histórica de lucha, reubicando las plantas y transformando en esencia la manera de administrar la empresa y por lo mismo recomponer la estructura de los trabajadores. Al invertir en tecnología cada vez más elaborada le fue posible reducir a los obreros que empleaba, así la fábrica se sometía a operar con mayor eficiencia, pero con menos personal, poniendo en la lista a aquellos trabajadores que habían tenido una trayectoria sindicalista sobresaliente en el pasado.

“...La transformación de la base tecnológica busca, entre otras cosas, eliminar capacidades objetivas y subjetivas de resistencia, imponer una nueva disciplina del capital en el trabajo y una nueva norma de producción. Cambio productivo, productividad y calidad se traducen también en necesidad para el capital de una nueva fuerza de trabajo “menos maleada” con una visión de la empresa y el trabajo que pudiese implicar un consenso e identificación con los fines de la empresa”.²¹

Los obreros de la Nissan en la actualidad se han dedicado a defender sus condiciones específicas de trabajo y al calor de la crisis la materia de trabajo se ha transformado en el principal elemento a cuidar. El sindicato funciona en la medida que permite a los empresarios instrumentar las políticas de eficientización de su planta productiva, pero prácticamente las diversas cláusulas que conforman el contrato colectivo se han visto golpeadas, disminuidas o más aún en proceso de desaparición. Los obreros ante todo tienen que defender su puesto de trabajo, y se deja para después si se logra elevar o tener mejores prestaciones.

²¹ Enrique de la Garza Toledo, Raúl Corral y Javier Melgoza. “México: crisis y reconversión industrial” en *Brecha* no. 3, México 1987. Ed. Teoría Política y Coyoacán. pp. 61y 65.

“La ofensiva reestructuradora impulsada por el Estado mexicano que supone la reorganización de los procesos productivos no se orienta únicamente a hacer más productivo el trabajo; esa es la razón económica. La razón política es que a través del incremento de la productividad en el trabajo se de un fortalecimiento del capital sobre los procesos productivos, para debilitar al proletariado y restarle capacidad de respuesta, de manejo y de control sobre su trabajo...”²²

Las políticas de la empresa Nissan en México se traducen de la estrategia que a nivel mundial se vienen imponiendo en los patrones de consumo y de producción, rebasando en esencia lo que represento el fordismo y el taylorismo, recuperándolo y sobre todo encontrando un nuevo sentido en las actuales condiciones de la competencia intermonopolista.

Los conceptos del taylorismo y el fordismo ya no son suficientes para convencer a los trabajadores de la necesidad de hacer su trabajo más productivo. Es así que los japoneses han logrado diversificar la producción aprovechando al máximo los avances de la cadena de montaje y la estructura de la clase obrera para organizar la producción.

“Junto a esta veterana fuerza de trabajo, convive desde la década de los sesenta -tiempo del desarrollo estabilizador- una figura nueva de trabajador automotriz instalada en modernas plantas -VW, Nissan y Renault- cuyos modernos procesos de trabajo le dan ciertas características que lo distinguen del viejo obrero profesional. El nuevo proletariado de la industria automotriz, en su relación con las nuevas tecnologías, se convierte en un obrero sujeto a los rígidos dictados de una más perfeccionada organización del trabajo... Se impone la lógica empresarial utilizada desde inicios de los 80: acabar con organizaciones sindicales que obstaculizan el proceso de reestructuración de la rama; eliminar a todos aquellos trabajadores impregnados aún de vestigios de profesionalización o especialización, capaces aún de enfrentarse a la degradación del trabajo y cancelar plantas que no responden a los nuevos retos productivos.”²³

La rosa roja de Nissan representa esta innovadora visión empresarial de lo que deben ser las relaciones humanas al interior de la empresa. Es así que los empresarios y obreros son ubicados en “un mismo nivel”, pues ante todo hay que elevar la productividad por el bien de la empresa y del trabajo. Los obreros serán correctos y sensibles para solicitar a sus patrones los cambios para hacer funcionar adecuadamente el trabajo, por

²² Rosario Ortiz M. y Roberto Iriarte. “Reconversión Industrial y lucha obrera” en *Brecha* No. 5-6. Invierno de 1988. México. Ed. Teoría Política y Coyoacan. p. 83.

otro lado los gerentes, entenderán las necesidades, siempre en el marco de solucionar los problemas de sus trabajadores, sin afectar la elevación de la tasa de ganancia. Es así que la explotación se reconcilia con las condiciones laborales y la pugna por tener mejores prestaciones se transforman en elementos de buena voluntad que tendrán los inversionistas en el momento de administrar la fábrica.

"...El suave aroma de la rosa roja disipa los malos olores, los militantes "machos" son sustituidos por el caballero con la flor".²⁴

Este es el marco en que las tendencias de la estrategia del capital japonés se desenvuelven y trastocan a los empresarios de la Nissan a nivel mundial. En México, se expresa a partir de sus políticas hacia la fábrica, en donde el movimiento obrero de ésta, prácticamente se encuentra inactivado, pues a la vez que en el país se ha golpeado sistemáticamente al movimiento obrero nacional, el sector automotriz ha visto disminuir drásticamente sus prestaciones, perdiendo privilegios de un salario sustancialmente más elevado al resto del proletariado mexicano. Los obreros del automóvil se dedican cada vez a surtir a un mercado exterior, pues la capacidad adquisitiva de los mexicanos es mínima y el derecho a adquirir un automóvil pertenece a cada vez un menor número de individuos.

La empresa Nissan representa un elemento más del nuevo patrón de dominación que se perfila a nivel mundial: trabajadores disciplinados de tal manera que entiendan que en la diversificación se encuentra el éxito de la transnacionalización de las economías nacionales.

Los trabajadores automotrices al estar ubicados en el corazón de la producción nacional, son sujetos a las operaciones necesarias y convenientes que permiten al capital transnacional mantener las formas de control para así prolongar la explotación a que esta sujeta la sociedad capitalista.

²³ María Teresa Garza y Luis Méndez. "Respuestas a los embates del capital" en *El Cotidiano*, noviembre-diciembre 1987, UAM-A. pp. 375 y 380.

²⁴ John Holloway. "La rosa roja de Nissan" en *Brecha* No. 4, verano 1987. México, Ed.. Teoría Política y Coyoacan. p. 29.

*"La crisis capitalista nunca es otra cosa que esto: la ruptura de un patrón de dominación de clase relativamente estable. Aparece como una crisis económica, que se expresa en una caída en la tasa de ganancia, pero su núcleo es el fracaso de un patrón de dominación establecido..."*²⁵

La clase obrera en México esta en desventaja en relación con el desarrollo científico tecnológico de los países desarrollados como sería Estados Unidos y Japón, es así que la competencia de la fuerza de trabajo se establece a su vez en parámetros diferentes en su especialización, representando para los mexicanos una competencia que se logra a partir de la reducción de los salarios y acentuación de las cargas de trabajo.

*"...las formas organizativas, por ejemplo, de la industria automotriz japonesa -en Japón y en Occidente-, no constituyen un verdadero rompimiento con la concepción fordista-taylorista, sino que representan un mejoramiento de la misma, desde el punto de vista de los intereses empresariales ...Los convenios de productividad incluyen la transformación de las formas de organización del trabajo, mediante, la conformación de equipos de trabajo y de células de control de calidad y la introducción del trabajo polivalente. Además, modifican el sistema escalafonario, de tal forma que ahora son los conocimientos y las habilidades adquiridos, así como la actitud y la disposición hacia el trabajo, los elementos que permiten ascender en un esquema de cuatro niveles salariales, que sustituyen a las anteriores 12 categorías basadas casi exclusivamente en el criterio de antigüedad."*²⁶

²⁵ *Ob. cit.*, p. 33

²⁶ Fernando F. Herrera Lima. "La industria automotriz en México: ¿del fordismo al posfordismo?" en *Estudios Sociológicos*. (COLMEX) Vol. XII, núm. 35, mayo-agosto, 1994. Pp. 320-321 y 328.

CONCLUSIONES

El concepto de cambio tecnológico permite ubicar la magnitud de los fenómenos que se viven en la presente década como consecuencia de las reestructuraciones que se dan en el mundo capitalista y así entender las condiciones de trabajo de los obreros automotrices que se redefinen en función del tipo de tecnología que se introduce a nuestro país.

El capital extranjero se instala a partir de políticas económicas que le aseguran su sobrevivencia y fortalecimiento, incluyendo las fusiones que se dan entre firmas. La dominación del capital sobre el trabajo, se observa en la combinación de empresas como Chrysler con Mazda Motor en Estados Unidos, el capital norteamericano trabajando con el japonés para repartirse los mercados.

Las formas de dominación han rebasado al fordismo y taylorismo en la medida en que el capital se ha reestructurado en función de elevar la tasa de ganancia, diversificando la producción; la transnacionalización de las economías, no es suficiente sin antes reestructurar los mercados, tanto de consumidores como de productores. En la diversificación se reorienta la estructura de la clase obrera para transformarla en flexible y con un alto y nuevo nivel de rendimiento: la eficiencia en el trabajo, permite entender en una dimensión global la productividad del obrero postfordista: ritmo y certeza en los movimientos en la instalación de los elementos que conforman el auto, así como la capacitación para manejar adecuadamente la herramienta y equipo (computarización) de las cadenas de montaje.

El fenómeno de la globalización, permite entender la mundialización de las economías nacionales. Las regiones quedan conformadas como bloques económicos, donde siguen predominando los desajustes entre lo que realmente significa el desarrollo y crecimiento, encontrando que en América Latina se anexan a cada vez mayores núcleos de trabajadores al mundo de la miseria.

CONCLUSIONES

La mundialización representa también, la apertura de cada economía nacional a la competencia de los mercados internacionales, es así que la internacionalización trastoca todas las relaciones de producción y consumo que hasta el momento se han conocido. La diversificación y flexibilidad de la producción incluye a la clase trabajadora, imprimiéndole nuevas formas de operación. La división internacional del trabajo adquiere nuevas dimensiones: el obrero del presente está sujeto a la profesionalización de su oficio, pero también a la especialización, es así que la clase obrera enfrenta fenómenos de una envergadura como nunca antes se habían conocido. El capital necesita de un obrero capacitado para conocer y operar la tecnología que le permita elevar los niveles de rentabilidad de su inversión, y por esto exige una mayor preparación; también pretende contar con personal con poca o nula capacidad de crítica.

Para la clase trabajadora, la mundialización significa la pérdida de autonomía sindical, los sindicatos se dejan como simples instancias que permiten la organización de los obreros, pero sin tener una participación real en la toma de decisiones en la manera de imponer las medidas que el capital requiere en su reestructuración. El movimiento obrero todavía no ubica con precisión en qué medida se tendrá que defender de la modernización y el progreso, pues el crecimiento beneficia tan sólo a unos cuantos y el desarrollo no ha llegado hasta el momento a todos los sectores sociales.

El contrato colectivo así como las condiciones de trabajo se transforman en elementos que no se traducen en nada, pues en la medida en que el riesgo de perder el trabajo es la premisa que marca la dinámica de la cotidianeidad en las fábricas y empresas, se renuncia a luchar más allá de lo que significa mantener el empleo. En este contexto las condiciones específicas de trabajo de cada obrero se ven fracturadas y flexibilizadas, pues el objetivo es satisfacer la demanda de eficientización, ya que esto es lo que permite al trabajador mantenerse en el empleo, aunque las cargas de trabajo y los peligros que se tengan para cumplir con productividad el trabajo, formen parte de la buena voluntad de los empresarios y se den cuenta de que el obrero también necesita elevar su salario para aspirar por tanto a mejorar sus condiciones de vida.

El obrero automotriz está sujeto a una serie de fenómenos muy importantes en el desarrollo de la economía nacional e internacional; las comunicaciones son factor

fundamental en el actual desarrollo del capital trasnacional y por lo mismo las investigaciones que se impulsan en este aspecto trascienden rápidamente el tipo de relaciones de producción y consumo. El automóvil, mercancía por excelencia del siglo XX adquiere matices para el nuevo milenio y seguirá siendo necesario para conocer y abrir nuevos mercados.

El siglo XXI representa la penetración del capital hacia todas las regiones del mundo, por muy aisladas que parecieran, en este sentido las telecomunicaciones se anexan al desarrollo de la investigación científica tecnológica para proyectar con mayor dinamismo y efectividad los mercados que aún parecieran no estar incluidos en la mundialización de las economías regionales.

La capacidad de lucha y conciencia de los trabajadores automotrices esta precisamente en ubicar a qué tipo de reestructuración esta respondiendo su organización. El obrero de la empresa Nissan cuenta con una trayectoria histórica combativa de la defensa de su contrato colectivo, por el momento el sindicato ha tenido que defender el empleo de los trabajadores y se han dado golpes directos en este sentido al contrato colectivo. viéndose reducir cláusulas importantes que en el pasado permitieron mejorar las condiciones de vida de sus agremiados, pues las prestaciones además del salario, permitían acceder a un mayor consumo en el mundo de las mercancías y del bienestar social.

En la década pasada se instrumentaron las políticas de reestructuración en el marco de la Tercera Revolución Tecnológica, encontrándonos que la reconversión industrial, definía un fenómeno global al que estarían sujetas todas las economías del planeta. La división internacional del trabajo se define en gran medida al desmembrar a los sindicatos de aquellos sectores considerados estratégicos para el desarrollo de las economías nacionales.

La penetración del capital es vertiginosa y aunque existen crisis y cierre de empresas, también se observa un fortalecimiento de los consorcios transnacionales y debilitamiento del movimiento obrero. En términos generales se realizan estudios que marcan la tendencia desfavorable en los contratos colectivos, las prestaciones son

mínimas para garantizar la permanencia en el empleo. La reestructuración del capital continúa su marcha, pero aún no se sabe con precisión como se defienden los trabajadores por minimizar los impactos en sus condiciones de trabajo, ya sea en grupo o a nivel individual.

La estrategia de Nissan se está demostrando muy efectiva, pero hay todavía obstáculos mayores para su triunfo. El enfoque just-in-time con el cual se asocia, aspira a dirigir un medio ambiente seguro: quiere reemplazar la administración contra la incerteza por la administración de la certeza. Mientras exista vida, será imposible lograr algo más que la administración contra la incerteza. Por eso esta resultando tan difícil poner en práctica el sistema just-in-time en amplia escala. También por eso hay una contradicción en el corazón mismo de la automatización, en el intento de sujetar al control matemático más y más procesos dentro de la sociedad, una contradicción que se expresa en los problemas de la producción de software.

Hablar de "nueva realidad" es hablar de certidumbre, de muerte. Hablar de la lucha es hablar de vida y de la apertura del futuro. La clase obrera ciertamente ha sido derrotada, y el mundo conformista de Nissan declara a diario "... *que más formas de oposición son ilegítimas, irresponsables, inmorales. Pero para el capital, la lucha para subyugar y explotar al trabajo es interminable. Y la opresión del capital encuentra cada día la resistencia del trabajo. El mundo de Nissan es sofocante, pero en ocasiones un grito de protesta rompe el silencio...*"¹

Los obreros automotrices son la vanguardia de los movimientos obreros nacionales e internacionales, por eso es importante evaluar la tendencia de su desarrollo, los logros que se realizan en estos sectores pueden ser un parámetro para el resto de la clase trabajadora.

La mundialización, trasnacionalización, internacionalización y finalmente globalización son facetas que el imperialismo imprime a las actuales condiciones de vida y trabajo. De cómo se organicen y enfrenten los diferentes fenómenos que se de la producción automatizada y diversificada los obreros de la empresa Nissan y de la rama

¹ John Holloway, "La rosa roja de Nissan" en *Brecha* No. 4. México 1987, pp. 48 y 49.

en su conjunto serán elementos esenciales para encontrar caminos en donde la defensa no sólo del empleo sino de las prestaciones a que se tienen derecho se trasladen a una mejor calidad de vida de vastos sectores de la sociedad.

México es un país subdesarrollado y dependiente, en el contexto de la globalización se acentúan las contradicciones de su crecimiento desequilibrado, es así que la fuerza de trabajo tiene enormes retos: salir de la dependencia, pero a su vez defender los avances que imprimió el desarrollo científico tecnológico en la educación y especialización de la clase obrera para lograr una mejor producción que abarca a mayores núcleos de trabajadores garantizando su participación en importantes ramas industriales, así como el crecimiento de los servicios con que hoy cuentan las sociedades urbanas.

México cuenta con variados recursos humanos y materiales, su misma fuerza de trabajo tiene que entender que merece oportunidades mejores y que esta capacitada para entender procesos cada vez más complejos en las formas de producción, así como de convivencia social.

Los obreros de la industria automotriz enfrentan la flexibilización de su contrato colectivo como consecuencia de la modernización a que son sometidas todas las economías del planeta, el reto es entender y ubicar con precisión en que sentido se debe realizar la defensa de los derechos ancestrales que caracterizaron la lucha de las generaciones pasadas y sacar provecho de las ventajas que podría implicar un proyecto de modernización, pero más aún ubicar en una magnitud real el impacto de la globalización y no sólo denunciar, sino detallar en cada sector social y empresa, la intensificación de la explotación y los alcances de la riqueza que se gesta con el trabajo que a diario realizan los diversos sectores de trabajadores y el destino que se da en el marco de una política liberal, que somete sin dejar espacio de desarrollo y evolución a millones de seres humanos.

La inversión japonesa tiene su sentido particular de entender la producción y por lo mismo la productividad, los obreros de la industria automotriz en México con la empresa Nissan también expresan de manera particular sus tendencias y necesidades, es notorio como los empresarios japoneses han podido a partir de la revolución científica-

CONCLUSIONES

tecnológica fortalecer sus mercados productivos y penetrar en espacios cada vez más grandes del mundo y convencer al interior de las fábricas a los obreros de que el factor más importantes para sobresalir esta en sí mismo y la dedicación que logren en su trabajo será el que les permita sobresalir en su medio, quizás la pregunta sería: ¿lograrán ser empresarios y tener jugosas ganancias como sería el caso de los inversionistas?

Más allá del glamour capitalista esta la necesidad del trabajo que debe cubrir necesidades materiales físicas, pero también las espirituales recreativas, ambas aglutinadas en la creatividad que transforma a cada ser humano en útiles con una prolongación de su existencia, que permite adquirir la consciencia de una identidad propia y luchar a cada momento por consolidarla, para así incorporarse al medio ambiente de manera saludable y constructiva.

BIBLIOGRAFÍA

Aglietta, Michel. *Regulación y crisis del capitalismo. La experiencia de los Estados Unidos*. Siglo XXI. México, 1979.

Aguilar Monteverde, Alonso. "Estrategia del capital extranjero" en *El Capital Extranjero en México*. Editorial Nuestro Tiempo. México, 1986.

Aguilar García, Javier. *La política sindical en México en la industria del automóvil*. De. Era. México, 1982.

Antología de la Planeación en México, 1917-1985. SPP. Fondo de Cultura Económica, México, 1985.

Arteaga, Arnulfo (coord.) *Proceso de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz de México*. México, UAM, Unidad Iztapalapa. División de Ciencias Sociales y Humanidades. Departamento de Sociología. Fundación Friedrich Ebert, 1992.

Bernal Sahagún, Víctor M. "Regionalización transnacional y bloques económicos: la perspectiva latinoamericana" en *América Latina: crisis y globalización*. IIEc. UNAM. 1993.

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles. *La recuperación económica de México y su impacto sobre el mercado automotriz*. México, 1978.

Biblioteca de conocimientos políticos. *El capitalismo, el socialismo y la RCT*. Libro 9 BFC, Progreso-Moscú, 1985.

Bouzas, Alfonso y Enrique de la Garza (coordinadores). *Flexibilidad del trabajo y contratación colectiva en México*. IIEc-UNAM Editorial cambio XXI. México, 1998

Camarena Luhrs, Margarita. *La industria automotriz en México*. México UNAM (Investigaciones Sociales). 1981.

Coriat, Benjamin. *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Siglo XXI Editores, 3a. edición, México 1982.

Coriat, Benjamin. *Pensar al revés. Trabajo y organización en la empresa japonesa*. Siglo XXI Editores, México, 1990.

Crisis económica y relaciones industriales. Edit. Grupo Cultural Zero, Madrid, 1985.

Carmona de la Peña, Fernando. *América Latina: crisis y globalización*. Tomo 1 y 2, México, IIEc-UNAM. Colección libros de la revista Problemas del Desarrollo, 1993.

BIBLIOGRAFÍA

- Chavero González, Adrián (coordinador). *La Tercera Revolución industrial en México. Diagnóstico e implicaciones*. México, IIEc-UNAM, Colección: Libros de la Revista Problemas del Desarrollo, 1992.
- Delgadillo Macías, Javier. *El desarrollo Regional de México ante los Nuevos Bloques Económicos*. México, IIEc-UNAM, Colección: La Estructura Económica y Social de México, 1993.
- Dombois, Rainer. *Trabajadores en el cambio industrial. Estudio de una empresa del sector automotriz*. Bogotá. Departamento de Sociología. Universidad Nacional de Colombia, 1992.
- Dombois, Rainer. *La producción automotriz y el mercado del trabajo en un país en desarrollo. Un estudio sobre la industria automotriz mexicana*. Berlín. International Institute for Comparative Social Research. 1985.
- Ensayos sobre el conflicto capital/trabajo. Estrategias y alternativas*. Ed.. Grupo Cultural Zero, Madrid, 1985.
- Fonseca Córdoba, Socorro. *La industria automotriz en América Latina. El caso de Colombia. 1970-1985*. Tesis de Maestría en Economía, UNAM, 1989.
- González López, Sergio. *Proceso de configuración territorial de la industria automotriz terminal en México, 1964-1989*. México, Universidad Autónoma del Estado de México, 1992.
- Gutiérrez Arreola, Angelina. *"Las transnacionales y los trabajadores"*. Ed. Nuestro Tiempo. México, 1990.
- Gutiérrez Garza, Esthela. *Testimonios de la crisis*. 3 Tomos, Siglo XXI, México, 1985.
- Huerta González, Arturo. *Economía Mexicana más allá del milagro*. México, Cultura Popular, IIEc-UNAM, 1986.
- Huerta González, Arturo. *Riesgos del modelo neoliberal*. México, Diana, 1992.
- Instituto de Investigaciones Jurídicas. *La constitución mexicana: rectoría del Estado y economía mixta*. Ed. Porrúa, México, 1985.
- Jeffrey, Bortz. *"Política salarial en México"* en Alejandro Béjar y J. Borrego. (Comp.)

BIBLIOGRAFÍA

La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. II. Facultad de Economía, UNAM, 1990.

Memoria del 1 Seminario Latinoamericano de Reconversión Industrial / *La reconversión industrial en América Latina.* México. Fondo de Cultura Económica. 1987

Micheli, Jordy. "La producción automovilística en México y su contexto internacional" en **México en la División Internacional del Trabajo.** CIDE. México, 1984.

Minian, Isaac (coord.) *Inversión extranjera directa en México en la industria informática y automotriz.* México, Fundación Friedrich Ebert, CIDE, Departamento de Economía Internacional. 1988.

Minian, Isaac. *Tecnologías blandas y duras.* Facultad de Economía, UNAM, 1989.

Montiel, Yolanda. *Industria automotriz y automatización: el caso de VW de México.* México. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. 1987.

Organización Internacional del Trabajo. *El movimiento obrero ante la reconversión industrial.* OIT, enero de 1988.

Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. SPP. México, 1989.

Ridgers, Bill. *¿Proteccionismo e internacionalismo? un programa internacional para sindicatos de la industria automotriz.* México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. 1987.

Salas Vargas, Guillermo D. *Política industrial e industria automotriz en México, 1947-1979.* México. Centro de Estudios Internacionales, El Colegio de México, 1980.

Shaiken, Harley y Stephen Herzenberg. *Automatización y producción global.* Facultad de Economía. UNAM, 1989.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social. *Automatización flexible en México. Estudios 1.* México, 1987.

Torres Vargas, Arturo. *La reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial y la expansión de las exportaciones: el caso de México.* México. Centro de Estudios Económicos. El Colegio de México, 1987.

BIBLIOGRAFÍA

Trueba Urbina, Alberto y Jorge, Trueba Barrera. *Ley Federal del Trabajo*. 65a. edición. Edit. Porrúa, México, 1991.

Unger, Kurt. *Las exportaciones mexicanas ante la reestructuración industrial internacional: la evidencia de las industrias químicas y automotriz*. México. El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica. 1990.

Vázquez Tercero, Héctor. *Una década de política sobre industria automotriz. Bases para una nueva política*. México, Tecnos 1975.

Fuentes Hemerográficas.

Arteaga, Arnulfo y Jordy, Micheli. "El nuevo modelo de las relaciones capital-trabajo en la industria automotriz en México" en *Brecha* No. 3. México, 1987.

Banquè, Juan. "Cambio estructural en la industria automotriz mexicana en los años ochenta. Dos agentes principales: El Estado (Proyecto de Reconversión Industrial) y las empresas terminales (sus estrategias) en *Mapa Económico Internacional, CIDE, México, julio de 1989*.

Barkin, David. *La tecnología y la acumulación. Investigación Económica*. No. 173. Facultad de Economía, México, 1985.

Cabrera Martínez, G. *Unificación de la industria automotriz a raíz del tratado trilateral*. en *Capital - Mercados Financieros*. México, vol. 5. No. 49. nov. 1991.

Cabrera Martínez, J. *La industria automotriz en los 90. Capital-Mercados Financieros*. México, vol. 3 No. 36. oct. 1990.

Carrillo Jorge. *Calificación y trabajo en la industria automotriz. Estudios Demográficos y Urbanos*. México, Vol. 3. No. 3. sep-dic. 1988.

Carrillo, Jorge. *Reestructuración en la industria automotriz en México*. en. *Estudios Sociológicos*, v. 9 no. 27 (sept. dic. 1991)

Comercio Exterior. *La industria automovilística en Estados Unidos y el desafío japonés*. México, vol. 43. no. 11. nov. 1993.

BIBLIOGRAFÍA

- Dávila Aldás, Francisco R. "La Revolución científico-técnica, la globalización industrial, la formulación de bloques y los nuevos cambios mundiales", en **Relaciones Exteriores**, vol. XV, núm. 58, México, abril-junio 1993.
- De León Judith. "La Cuenca del Pacífico", en **El Mercado de Valores**, núm. 2, año LV, México, febrero de 1995.
- De la Garza, Enrique. "Transformaciones del modelo contractual en México" en **Trabajo** No. 1. Centro de Análisis del Trabajo A.C. UAM-I. División de Ciencias Sociales y Humanidades, México, 1989.
- Drunker Peter F. "La Nueva Economía Mundial", en **Foreign Affairs**, primavera de 1986, pp. 768-791. Citado en **Contextos**, núm. 76, Secretaría de Programación y Presupuesto, marzo 1987.
- Espinosa Olvera, René. *Aspectos de la industria automotriz en México*. en **Foro Internacional**, v. 15. No. 1 (57) (jul-sept. 1974)
- Fróbel Folker et al. "La Nueva División Internacional del Trabajo, sus orígenes, sus manifestaciones, sus consecuencias", en **Comercio Exterior**, vol. 28, núm. 7. México, julio 1978.
- Gaceta UNAM. "En la industria automotriz actualización o desplazo" 23 de julio de 1990.
- Gilly, Adolfo y Luis, Hernández Palacios. Entrevista a Benjamin Coriat. "Taylorismo, fordismo y nuevas tecnologías en los países semipérféricos" en **Brecha** No. 1, otoño de 1986. México.
- Guillén, Arturo R. "Bloques regionales y globalización de la economía", en **Comercio Exterior**, vol. 44, núm. 5, México, mayo 1994.
- Herrera, Fernando y Alejandro Cruz. "Panorama de los cambios recientes en las relaciones industriales de la industria automotriz de México", en **Las relaciones industriales en el proceso de transformación en América Latina -el caso de México-**. UAM-I. México,
- Herrera Lima Fernando F. "La flexibilidad contractual en la industria automotriz de México" en **Polis** 93, Anuario de Sociología, UAM-I, México, 1994.
- Herrera Lima, Fernando. "La industria automotriz en México: ¿del fordismo al posfordismo?" en **Estudios Sociológicos**. (COLMEX) Vol. XII, núm. 35, mayo-

BIBLIOGRAFÍA

agosto, 1994,

Holloway, John. "La rosa roja de Nissan" en *Brecha* No. 4, verano 1987. México, Ed. Teoría Política y Coyoacan.

Hungaray L. y F. Javier Castellón. *Crisis reestructuración del mercado mundial. Investigación Económica*, No. 183. Vol. XLVII, enero-marzo 1988. Facultad de Economía, UNAM.

Hualde, Alfredo y Jordy Micheli. "Un overol técnico para la reconversión". *El Cotidiano*, No. 21. Enero-febrero de 1988.

Juárez Nuñez, H. *Productividad en la industria automotriz: el caso de VW de México. El Cotidiano*. México, Vol. 10. No. 64. sep-oct. 1994.

Juárez, Humberto. "Una década en la industria automotriz mexicana". Revista *Espacio Económico*. Año 1, No. 0. Escuela de Economía, UAP. Puebla. México, 1990.

Lara S., Mantiel Y, Reygadas L. *Volvo Uddevalla: Trabajo eficiente y humanizado. El Cotidiano*. México, vol. 12. no. 75. mar-abr. 1996.

Millán Bojalil, Julio A., "La Cuenca del Pacífico: mito o realidad", en *Comercio Exterior*, vol. 43, núm. 12, México, diciembre 1993.

Mungaray, L., Alejandro. *División Internacional y automatización de la producción: el futuro de las maquiladoras. Investigación Económica*, No. 164. Vol. XLII, abril-junio 1983. Facultad de Economía, UNAM.

Quiroz, José Othón. "Proceso de trabajo en la industria automotriz" en *Cuadernos Políticos*, No. 26. octubre-diciembre de 1980. México.

Ramírez, JC. *Sonora en el nuevo proyecto expansionista de Estados Unidos. Las maquiladoras de exportación y la Ford Motor Co.* en *Estudios Demográficos y Urbanos*. México, vol. 3. sep-dic. 1988.

Unger, Kurt. "Industria automotriz. México bajo el cambio tecnológico". en *Foro Internacional*. V. 28 no. 1 (109) jul-sept. 1987.