

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO.

TRABAJO, PROCESO DE TRABAJO Y COMPOSICION
DE CLASE EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL;
EL CASO DE MEXICO, 1969 - 1980.

T E S I S P R O F E S I O N A L
Que para obtener el título de
MAESTRIA EN SOCIOLOGIA, presenta:
00464
JOSE OTHON QUIROZ TREJO.

TESIS CON
FALTA DE ORIGEN

MEXICO, D.F.

1982



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 está 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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

I N D I C E G E N E R A L

RECONOCIMIENTOS	XI
INTRODUCCION.	XVI
Capítulo I. ANTECEDENTES GENERALES	1
1) De Francia a Norteamérica	2
2) De Norteamérica a México, la importación de vehículos (1908-1925)	10
3) El ciclo del ensamble de los autos americanos (1925-1947)	14
4) Devaluaciones, autos europeos y decretos de integración (1947-1962)	23
5) De la reorganización y el auge; el ciclo de motores y el preludio de la crisis (1962-1971)	
5.1.- Auge y fundición de motores	37
5.2.- El principio de una larga crisis	41
5.3.- El final de un corto sueño	43
6) De la madurez de la organización a los primeros efectos de la acción (1972)	46
7) El derrumbe de una industria (1973-1977)	49
8) Recuperación y descentralización (1978-1979)	54
9) Descentralización continua, auto mundial y exportación de motores (1980-19...?)	62
Bibliografía citada	73

Capítulo II. EL CAPITAL. SU COMPOSICION Y FUNCIONAMIENTO	80
1) Rama metalmeccánica, industria automotriz	81
2) El automóvil y la división del trabajo	87
2.1.- Industria terminal e industria auxiliar; integración y división del trabajo	90
3) La industria terminal	98
3.1.- La composición del capital	100
3.2.- Ubicación y descentralización	102
4) La fábrica, el proceso de trabajo, la sociedad	112
5) Composición orgánica del capital: composición técnica de la clase obrera	
5.1.- Composición orgánica y clase obrera	119
5.2.- Capital constante: las máquinas	123
6) Proceso de producción, división técnica del trabajo y factores objetivos de la producción	126
7) Otras características del capital en la industria automotriz mexicana	133
8) Formas de organización de la producción: formas de dominación del capital	137
8.1.- Taylorismo y fordismo	146
8.2.- ¿Neotaylorismo y neofordismo?	161
8.3.- Taylorismo y fordismo en México	169
8.4.- Las formas específicas del ejercicio del dominio capitalista en las plantas de la industria automotriz terminal	178
8.4.1.- Vehículos automotores mexicanos. El paternalismo y las "Relaciones Humanas" hacen el sueño posible	179
8.4.2.- Chrysler de México. <u>Hugo Bennett</u> o <u>Harry Díaz</u>	181
8.4.3.- Volkswagen de México. Micro-movimientos y Macro-ganancias	185

8.4.4.- Nissan Mexicana. El uso sa murai de la tecnología	185
8.4.5.- Ford Motor Company de Méxi- co. Fordismo refuncionali- zado	186
8.4.6.- Dina-Renault. Paternalismo nacionalista y comités de fábrica	188
8.4.7.- General Motors. Grandes ga nancias, largas huelgas y descentralización	190

Bibliografía citada

Capítulo III. TRABAJO ASALARIADO Y PROCESO DE TRABAJO-PROCESO DE VALORIZACION EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL	203
1) La divina tragedia: El proceso produc tivo	207
1.1.- Estampado de piezas de carroce- ría	208
1.2.- Fundición, maquinado y ensamble de piezas de motor	209
1.2.1.- Nave de fundición	209
a) Preparación de arenas	211
b) Fraguado de corazones	211
c) Pintura, retocado y acabado de corazones	211
d) Cajas de moldes	212
e) Fusión	212
f) Limpieza y acabado	214
1.2.2.- Nave de maquinado y ensam- ble de motores	215
a) Afilado y maquinado de herra- mientas	215
b) Maquinado de piezas de motor	215
c) Maquinado de misceláneos	216
d) Subensamble y ensamble de mo- tor	217
e) Sección de pruebas	217
1.3.- Ensamble final de automóviles	218
1.3.1.- Carrocerías	219
1.3.2.- Pintura	220
1.3.3.- Vestiduras	222
1.3.4.- Incorporación de grupos me- cánicos	222
1.3.5.- Línea final	223

1.4.- Departamentos auxiliares de la producción	224
1.4.1.- Manejo de materiales y almacenes	224
1.4.2.- Conservación y mantenimiento	224
1.4.3.- Control de calidad	224
1.4.4.- Recuperación y desoxidado	225
1.5.- Trabajo y proceso de trabajo	225
1.5.1.- El trabajo a la cadena	231
1.5.2.- Movilidad y fijeza en el puesto de trabajo	232
1.5.3.- Equipo de trabajo y trabajo de equipo	232
1.5.4.- Calificación y descalificación del trabajo	233
2) La situación de la clase obrera en la industria automotriz	236
2.1.- Mecanización, automatización y plusvalía	239
2.1.1.- Elevación del grado de explotación del trabajo	247
2.1.2.- El uso capitalista de la sobrepoblación relativa	247
2.1.3.- La descentralización de las plantas automotrices	248
2.2.- La fábrica de automóviles y el territorio	249
2.3.- Las condiciones generales de la producción	253
2.3.1.- Nocividad en la fábrica: el genocidio silencioso	254
a) Explosiones y quemaduras	259
b) El plomo en la sangre: saturnismo	260
c) Pulmones de arena: silicosis	262
d) Un ruido más allá de los 96 decibelios	263
e) Ernias, golpes y cortadas	263
f) Vivir respirando gases, solventes y otras sustancias químicas	265
g) Un proceso de trabajo que te llevas a tu casa. Una fábrica que penetra en tu cerebro	265
2.3.2.- Núcleos de agregación social en la planta automotriz y la sombra de Elton Mayo: cotidianeidad en la fábrica y división capitalista del trabajo	270

3) Formas de lucha, de organización y demandas obreras en la industria automotriz: rechazo al trabajo capitalista y autovalorización proletaria	277
3.1.- Las formas de lucha	278
3.2.- Las formas de organización	281
3.3.- Demandas obreras en la industria automotriz	283
Bibliografía citada	287
Capítulo IV: COMPOSICION DE CLASE EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: PRESENTE, PASADO Y FUTURO.	294
1) La explosión obrera en los setentas: dos composiciones de clase, una sola lucha	299
2) Composición de clase, crisis y reestructuración capitalista	310
3) La respuesta capitalista: de motores, de cadenas, de máquinas y de hombres	318
4) Conclusiones generales y un epílogo que esta por escribirse	322
Bibliografía citada	329
BIBLIOGRAFIA GENERAL CONSULTADA	332
INDICE DE CUADROS Y DIAGRAMAS	352
APENDICE DE CUADROS Y DIAGRAMAS	354

INTRODUCCION

¿Qué, porqué y para qué?: el sujeto de estudio.

En 1978 decidí abordar el estudio de la clase obrera que labora en la industria automotriz, aún estaba fresca mi militancia entre los trabajadores del terciario, en particular con los trabajadores bancarios. Siguiendo la lógica de mi pasado laboral, mis inquietudes deberían haber apuntado hacia ese sector de los trabajadores de la circulación como potencial sujeto de estudio. Sin embargo, algo había sucedido entre 1972 y 1978, algo que me había impresionado profundamente, me refiero a la emergencia del sindicalismo independiente que en ese lapso de tiempo había logrado sedimentar algunos logros en un difícil recorrido hacia un sindicalismo autónomo. En aquellos años, al lado de las batallas de la Tendencia Democrática, de los obreros de Spicer, de los trabajadores universitarios; junto a las luchas que en la fábrica y el territorio emprendía el proletariado de Naucalpan y Xalostoc, un sector del proletariado, el obrero de la industria automotriz, sin mucha espectacularidad, lograba consolidar algunos triunfos en la Volkswagen, en la Nissan, en la General Motors del D.F. y en la misma Ford otrora pacificada por el Fordismo y la burocracia sindical. La chispa brotó de la planta de Chrysler en Toluca durante los años de 1969 y 1970 y fue apagada a punta de terror charro y estatal; años más tarde los obreros de la VW y de la Nissan se libraban del control Cete mista y estallaba la primera huelga de Ford en cincuenta años,

esto por lo que toca a la industria terminal. En la industria de autopartes, el período de 1969-1980 vió pasar las movilizaciones de los obreros de Spicer, de CINSÁ-CIFUNSA, de IACSA, de TRAILMOBILE y las de TREMEC de Querétaro. Mientras que los trabajadores intelectuales todavía se negaban a observar a este sujeto emergente, obnubilados por las movilizaciones campesinas y las derrotas de la democracia en Chile, Argentina y Bolivia los trabajadores intelectuales buscaban el sujeto en el campo o fuera del país, sin darse cuenta que él, se fermentaba en el país y dentro del territorio de las ciudades-fábrica. Eran los años del auge musical del folclor rural y sudamericano.

Entre los obreros automotrices se estaba gestando una nueva composición de clase y sus correspondientes formas de lucha, de organización y de conciencia todavía híbridas y recluidas dentro de la fábrica, estas expresiones de una nueva configuración del sujeto comenzaban a deslizarse por encima de los herbales y vetustos muros de las plantas, para circular por toda la sociedad. Así fue como decidí, que, para entender las luchas de los trabajadores de la circulación tenía que empezar por el obrero industrial, el punto de partida sería el obrero de la industria automotriz y algún día arribaría al trabajador del terciario, partiendo de la producción para llegar a la circulación.

La estandarización del trabajo asalariado continuaba su indeclinable recorrido. Los profesionistas egresados de las universidades, más aún los técnicos, nos enfrentábamos a un trabajo

dividido, rutinario, descalificado, que al igual que en la fábrica también se había apoderado de la oficina. "Somos obreros con traje, lo que hacemos lo puede hacer cualquier gente" comentaba un compañero al referirse al trabajo de un departamento de contabilidad y auditoria de una conocida empresa paraestatal y este era un juicio agudo y certero. Si en 1972 los trabajadores bancarios habían buscado en el sindicato la forma de organización que los representara, es que comenzaban a reconocerse como trabajadores asalariados, como parte del trabajo abstracto, del obrero colectivo, del obrero social. Descubríamos que el traje y la corbata podrían llegar a ser tan opresivos como el overol en la fábrica. Si en la industria los obreros se enfrentaban a las nuevas máquinas y al cronómetro que les controlaba su existencia, en la oficina teníamos que lidiar con la calculadora, con la nueva computadora, con el trabajo parcializado y la jornada de trabajo definida caprichosamente por cualquier burócrata priísta. El rechazo a los nuevos contenidos del trabajo en la oficina coincidía con algunos indicios del rechazo al trabajo capitalista en la fábrica, con el rechazo a la organización autoritaria de la educación, con el rechazo a la institución familiar, la protesta afloraba por todas partes y subvertía todos los espacios materiales e ideológicos, todas las esferas y momentos de la reproducción del sujeto social. Contemporáneamente me daba cuenta, de que, si deseaba estudiar a los trabajadores del terciario, tendría que comenzar por comprender los movimientos del obrero industrial, fue así como engarce mis inquietudes

individuales con propuestas teórico-metodológicas de mayor respiro, al fin había quedado definido mi concreto real: el obrero de la industria automotriz.

Poco después profundicé en la estructura de la industria y observe su importancia económica,¹ que tendería a reforzarse en el futuro inmediato, sobretudo cuando se convertía -junto con la extracción de petróleo, la industria petroquímica y la siderurgia- en uno de los pivotes del patrón de acumulación de los ochentas. La industria automotriz formaba parte de esa trabazón estratégica con la que el Estado pretendía emprender la reestructuración capitalista. Pero, independientemente de la importancia económica de la industria automotriz y la importancia política de la clase obrera que ahí labora, el estudio de los comportamientos políticos del obrero industrial representa una fase necesaria en mis inquietudes proyectadas hacia el futuro, ya que en años venideros deseo pasar del estudio del proletariado industrial al estudio de los trabajadores bancarios y de las nuevas formas de expresión de la subjetividad obrera. En el futuro

¹ El lugar primordial que el Estado le da a la industria automotriz, se puede observar en el Plan Nacional de Desarrollo Industrial (1979-1982), editado por SEPAFIN en marzo de 1979. Las grandes inversiones y los proyectos futuros de la industria confirman la importancia que tiene y tendrá, según datos tomados del Segundo Simposium de la Industria Automotriz, en tre 1977 y 1980 los empleos de la industria pasaron de 90 756 a 137 928, sin contar con los trabajadores de la distribución y el servicio. Las exportaciones de \$10 107 000 000 en 1977 se incrementarán a \$21 144 000 000 en 1979. Los valores de los activos que en 1977 eran de \$51 050 000 000 para 1979 han llegado a ser de \$96 501 000 000 y se siguen proyectando inversiones futuras. Memoria del Segundo Simposium de la Industria Automotriz, México, enero de 1980.

quiero saltar de la cadena de montaje al circuito de máquinas computadoras, de la fábrica al territorio, de la producción a la circulación y del proceso de trabajo y sus relaciones con las formas de lucha y de organización a la cuestión de las formas de conciencia, de la subjetividad obrera y de la forma estado.

¿Cómo, cuándo, dónde?: El deslinde, el tiempo y el espacio.

En los momentos en que reflexionaba sobre la manera en que abordaría a la clase obrera de la industria automotriz, ya habían quedado atrás: mi destino de tarjeta perforada, los trajes-camisa de fuerza y las corbatas-yugo. De la lectura de E. P. Thompson, de José María Calderón y posteriormente de Cornelius Castoriadis y de Heinz Roth² se desprendió una crítica a la historiografía escrita sobre el movimiento obrero, esa historia cargada de ortodoxias que hacen del proletariado un objeto de estudio, una cifra, el dato estadístico, el capital variable, el sujeto al que se le atribuye la misión trascendente de cambiar al mundo o el destino subordinado a un partido, a un discurso teórico y a una conciencia que les llega desde fuera y que se

² Cfr., E.P. Thompson, La formación histórica de la clase obrera; Inglaterra 1780-1832, Barcelona, ediciones de bolsillo, 1977.; José Ma. Calderón, Formación del Proletariado Industrial en la Revolución Mexicana, C.E.L.A., F.C.P.yS., U.N.A.M., 1978; Cornelius Castoriadis, "La cuestión de la historia del movimiento obrero", en La experiencia del movimiento obrero, Barcelona, Tusquets edit, 1979; Heinz Roth, Autonomía e clase operaria tedesca, Milano, Feltrinelli, 1979 y del mismo autor, L'altro movimento obrero; historia della repressione capitalista in Germania dal 1880 a oggi, Milano, Feltrinelli, 1976.

moda la salsa, proletaria, urbana, erótica y provocativa, el folclor rural se sintetizaba con el urbano; estudiantes y trabajadores de servicios comenzaban a analizar su propia composición de clase. Eran los últimos años de la década de los setentas.

En aquella época fue cuando en el seminario de Historia Social del Trabajo decidimos que el proceso de trabajo -como proceso de valorización- sería un elemento teórico central en nuestras investigaciones junto con el concepto de fábrica. Unidos como ámbito teórico y espacio real, ambos elementos se convertirían en los pilares de nuestra propuesta teórico-metodológica. Al correr los meses, el proceso de trabajo se transformó en parte del primer título de mi futura investigación: Trabajo y proceso de trabajo en la industria automotriz terminal, México, - - 1969-1980. Buscaba iniciar una primera aproximación a la fábrica automotriz donde se materializaba el proceso de trabajo y se cocinaban las nuevas formas de lucha del trabajo asalariado. Comenzaba a comprender que, como en el banco, en el terreno de la fábrica se libraban las batallas cotidianas, silenciosas y casi imperceptibles y que por ello no dejaban de ser determinantes: el ausentismo, el tortuguismo, el robo y el sabotaje son manifestaciones de la acción política de la clase hasta ahora despreciadas y condenadas por aquellos que solo consideran real lo organizado, lo visible y lo espectacular. A partir de ese instante buscaría en la particularidad de cada firma automotriz las vías de subordinación capitalista y de insubordinación proletaria que se ejercen en el espacio del proceso de trabajo.

La lectura del proceso de trabajo de la industria automotriz plantea marcos diferentes de discusión sobre la combatividad de los obreros automotrices en los últimos 11 años. Con el conocimiento de la realidad de las condiciones materiales donde se mueve la clase obrera se superan las visiones parciales de la historiografía de la clase. Se trascienden los estudios que se estacionan en el análisis de las formas de lucha, de organización y de conciencia separadas de su materialidad en el proceso de trabajo. Se unen las expresiones de la subjetividad obrera a sus condiciones materiales de existencia.

Hasta esos días, el proceso de producción y el carácter de la cooperación en la fábrica aparecían caracterizados a tal nivel de generalidad, que permanecían ocultos: el carácter del proceso de trabajo como proceso de valorización y el carácter de la cooperación en el trabajo como cooperación capitalista. Por otro lado, había que explicitar que la cooperación capitalista no organiza al obrero como clase antagónica, como no capital; es la cooperación productiva autovalorizante de la clase obrera, la que funda y se funda en la cooperación capitalista, la que la revierte y potencia la organización proletaria anticapitalista.

La definición del tiempo y del espacio que enmarcarían a este proyecto vinieron después. El primer recorrido que hice por la historia del movimiento obrero de la industria automotriz me dió los elementos suficientes para delimitar el ciclo de luchas que abarcaría el estudio, el cual, al correr de los años y

ante la profundización del proceso de investigación se fue alargando. Si escogí el período de 1969 a 1980 es porque en este arco de tiempo se dieron las luchas más importantes de los obreros de la industria automotriz, que se iniciaron con la larga huelga salvaje de los obreros de Chrysler de Toluca en 1969 y que culminaron con la huelga de los obreros de la General Motors del D.F. en 1980. Con el año de 1981 se abre un nuevo ciclo de luchas que expresan la hegemonía de una nueva composición de clase que las movilizaciones, las demandas y las formas de organización del período 1969-1980 ya anticipaban. El auge, la crisis y el inicio de la reestructuración de la industria automotriz, y por lo tanto de su clase obrera, están delimitados por los once años de mayor efervescencia política en la historia sindical de los trabajadores del automóvil.

En lo que se refiere al espacio del análisis, la importancia del sector terminal de la industria automotriz (plantas de ensamble de vehículos y motores) me llevó a elegirlo como el terreno de mis futuras pesquisas. El sector terminal controla directa e indirectamente al sector productor de partes, en las plantas ensambladoras se mezclan y se sintetizan los esfuerzos y el trabajo acumulado de infinidad de trabajadores, desde los que extraen los insumos básicos (metales, vidrio, hule) hasta los que elaboran las piezas más simples como los tornillos o las complicadas partes de motor. Las fábricas del sector terminal con una alta concentración de trabajadores en un solo local -una de las causas de la fuerza y combatividad de sus obreros- y con su

importancia estratégica en lo técnico y en lo económico serían el espacio donde ubicaría mi investigación.

El dispositivo teórico-metodológico.

Entre 1977 y 1979 se inicio la contraofensiva del capital y del Estado contra el sindicalismo independiente. Todavía quedaban en el aire los destellos, el humo y las cenizas de las batallas de la tendencia democrática y de los trabajadores del STEUNAM, de RAMSA, de los obreros de la mina de la Caridad, etc., etc. La reestructuración capitalista corría al lado de la represión de aquellos trabajadores que se negaban a marchar a su ritmo, con la devaluación se había desvalorizado globalmente el precio de la fuerza de trabajo, con la recesión, los despidos y la reestructuración técnica se desarticulaba la base de la organización del sindicalismo independiente. Para 1977 se anunciaba el descubrimiento de enormes reservas petrolíferas y el relanzamiento del "milagro azteca" sobre industrias-eje como la petrolera, la petroquímica, la automotriz, la siderurgia y la de construcción. Ante las derrotas momentáneas, pero reales, las detenciones y los despidos y la quimera de una reforma política que deslumbró a muchos, solo quedaba contener la rabia y comenzar la discusión sobre las causas de la desarticulación de un movimiento obrero que por once años levantó sus banderas de independencia y democracia sindicales contra un cielo que a ratos parecía que se caía a pedazos.

Las explicaciones continuaban el curso iniciado a finales de la década de los sesentas. Que si el partido, que si Galván, que si el Estado, que si el sindicato nacional de industria, etc., etc., nuevamente la acción de algunos líderes, de algunos personajes o el papel jugado por el Estado obnubilaban el análisis, no se trataba de negar el papel de los individuos en la Historia, ni la necesidad de una organización proletaria nacional; se estaba consciente de la importancia del Estado y del sindicalismo charro, pero faltaban las explicaciones, los discursos frescos y las nuevas investigaciones que buscaran las raíces de la debacle obrera. Por aquel entonces comenzamos a vislumbrar, cada día más claramente, que el problema no era solo de despidos políticos, de líderes vendidos o de falta de claridad política; descubrimos que el problema no era nacional sino mundial y que la reestructuración capitalista y la destrucción de las vanguardias obreras se iniciaba en la fábrica con la descalificación, la imposición de la rotación de puestos y las transformaciones en la organización de la producción; el problema no era solamente de individuos y de su filiación política, el problema era de composición de clase y de destrucción de una centralidad obrera cuyas condiciones de existencia estaban en un proceso de trabajo que se recomponía con la crisis.

Nos percatamos de que el proceso de trabajo no lo es todo y de que su estudio al margen del conocimiento de las demandas, formas de lucha, formas de organización y de conciencia de la clase obrera, representa un análisis tan unilateral como el de

aquellos que se quedan en las formas de acción y de representación política sin tender líneas entre ellas y el momento de la producción, separando economía y política. Ahora había que buscar una categoría que uniera el estudio de las demandas, las formas de lucha, de organización y de conciencia al proceso de trabajo, mediante el análisis de la composición política de la clase obrera de esta industria. Para ello debíamos penetrar en la composición técnica del trabajo (posición en la producción, división técnica del trabajo en la fábrica, jerarquías, salarios, calificaciones, etc., etc.), en la composición social (edad, lugar de origen, pasado laboral, etc., etc.) y culminar en una lectura de sus discursos político-ideológicos mediante el estudio de sus demandas, sus formas de lucha y sus formas de organización, este proceso dialéctico de análisis y síntesis nos permitiría ubicar la centralidad política en el movimiento y las figuras obreras que portaban el discurso político-ideológico que prevalecía en las movilizaciones de los últimos once años de la historia de la lucha de clases en la industria automotriz. A través de la noción de composición de clase podíamos relacionar las expresiones político-ideológicas de la clase obrera al proceso de trabajo en un proceso totalizador en el que se tienden puentes desde la fábrica hacia el territorio (la sociedad) y escaleras hacia la forma-estado. El título del trabajo se extendía, ahora sería: Trabajo, proceso de trabajo y composición de clase en la industria automotriz terminal; el caso de México, 1969-1980.

Al concepto de proceso de trabajo y a la noción de composición de clase se sumarían otras figuras conceptuales portadoras de relaciones sociales cuya síntesis constituiría un engranaje teórico-metodológico operado en la dinámica de la realidad inmediata. De esta manera el método de investigación (la recopilación de información) y el método de exposición (la interpretación y elaboración de conceptos), la realidad histórica y la conceptualización marcharían interrelacionados en una sucesión de momentos que parten de la realidad inmediata de la clase obrera en la industria automotriz terminal. A lo largo de la investigación nos detendríamos en la reflexión y en la creación de relaciones como las que se establecen entre la fábrica y la sociedad y entre la composición de clase y las demandas, formas de organización y de conciencia; conceptos como los de obrero-profesional y obrero masa, fábrica-difusa, autovalorización obrera, cooperación-obrera-productiva-autovalorizante, etc., etc.; procesos como el de composición, descomposición y recomposición de la clase obrera o el de inflación, crisis y reestructuración capitalista, etc., etc., y otras definiciones, descripciones y clasificaciones que iremos desarrollando y explicando a lo largo del trabajo.

Ante la crisis teórico-práctica, ante los hechos diluidos, ante la información fragmentada propusimos interpretaciones, aproximaciones, conclusiones.

La información fragmentada: las fuentes.

La reflexión teórica camina a la par de la recolección de información con todas las dificultades que plantea un momento y un país caracterizados por su miseria informativa. Si los estudios de los sesentas y de algunos de los setentas se distinguieron por el uso de fuentes de segunda y de tercera mano, o en el mejor de los casos de fuentes primarias sobreutilizadas, era en parte responsabilidad de los investigadores y producto de sus particulares enfoques que privilegian cierto tipo de fuente. Sin embargo, también era un producto inevitable de un país donde la información oportuna y de primera mano se oculta, se mistifica o se va publicando por dosis, por raciones, en los momentos en que el dato pierde su peligrosidad, su contenido contestatario y agitativo. Ante estas limitaciones, a partir de 1978, emprendí un recorrido por las principales armadoras de la industria radicada en el país para observar de cerca el proceso de producción. Al mismo tiempo recopilaba estadísticas sobre sueldos y salarios, número de trabajadores, producción, categorías, etc., etc., fase en la que me fue de gran ayuda la colaboración de las personas que asistían a nuestras reuniones informales de discusión de los problemas de la industria automotriz. Por otro lado, elaboraba y actualizaba cuadros y cronologías sobre la historia de la industria y sobre los movimientos de los obreros de la misma, de gran ayuda fueron las pláticas que tuve con los obreros de General Motors del D.F. y de Mexicana de Autobuses, S.A.. Durante esa etapa de investigación me cerciore de las contradicciones

que hay entre las informaciones y estadísticas publicadas por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y las fuentes estatales como los censos industriales y las estadísticas de la Secretaría de Programación y Presupuesto,³ que son un mal resumen de varias fuentes y que no aportan nada nuevo para el público interesado en la industria. Al final de 1979 tenía elaboradas 120 cuartillas de reportes de fábrica, en suma, tuve que procesar mis propias fuentes. Ese mismo año de la consulta de archivos hemerográficos y de revistas como la de Comercio Exterior y la de Expansión surgió el primer capítulo de la tesis.

La estructura y el contenido: imágenes y movimiento.

Lentamente el trabajo se sedimentaba, las inquietudes, las reflexiones, las descripciones, las imágenes se trasmutaban en palabra escrita. La tediosa fase de recopilación -esa sucesión de instantes que parecen prolongarse al infinito sin abortar nada definido- quedaba atrás. La sistematización y manejo de la información habían sido superados, sólo recurría a ellos cuando había que afinar alguna descripción, noción o concepto. Entraba de lleno a la exposición de los resultados de mi investigación. En el orden de la exposición jugó un papel definitivo

³ Secretaría de Programación y Presupuesto, La industria automotriz en México, Edición conjunta con la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, México, Enero de 1981.

la intención de este trabajo, ya que pienso utilizarlo posteriormente como texto para un curso para obreros de la industria automotriz; de ahí que el texto pueda leerse linealmente como un todo, a la vez, que cada uno de sus capítulos puede estudiarse por separado sin perder calidad y continuidad en su contenido.

En la estructura del trabajo busque soldar el contexto con la estructura y el movimiento. Quise darle plasticidad al análisis y presentarlo como una totalidad flexible en la que se interrelacionan en el movimiento: la historia de la industria, la estructura del capital, las formas de lucha y organización del proletariado y la composición de clase. Intenté fundir lo diacrónico con lo sincrónico, acelerar el movimiento de las gélidas estructuras y conceptos, en un proceso donde el sujeto circula por su historia, a momentos se detiene y observa su propia conformación y funcionamiento junto con la de su enemigo (el capital) y lo enfrenta con sus formas de lucha y organización que, a su vez, expresan su composición de clase.

Cuando la industria automotriz daba claros signos de su recuperación y cuando la descentralización de la industria como vía hacia la reestructuración del capital y la desarticulación de la unidad obrera, dejaba de ser una hipótesis de tendencia, para convertirse en una realidad inmediata. Cuando se acercaba a su fin el año de 1979, elaboré la primera versión del primer capítulo de esta tesis. En él plasmaba la historia de la industria automotriz en México como un proceso de confrontación entre

el capital y el trabajo asalariado, todo ello dentro de un contexto determinado por la creciente internacionalización del capital y de los procesos de trabajo. Ese proceso se desarrollaba como un continuum que partía de la crisis, la inflación, la recesión, los despidos y la reestructuración de los setentas como autoreproducción del capital y como contraparte a la autovalorización proletaria.

Durante 1980 redacté el segundo capítulo, cuyo contenido intentaba mostrar una panorámica en movimiento que reflejara la estructura del capital automotriz y las secuencias de su funcionamiento. En este capítulo comencé a delinear los trazos de una lectura, todavía técnica, del proceso de producción del automóvil. Para ubicar a la industria de ensamble, partí de la rama metalmeccánica, pasando por la industria automotriz en su totalidad (industria auxiliar e industria terminal) hasta desembocar en la industria de ensamble. En la segunda mitad de ese apartado profundicé en el estudio de las formas de subordinación y de dominio que ejerce el capital automotriz -el Fordismo y el Taylorismo entre ellas- y las formas específicas en que se configura y se ejercita el comando del capital dentro de las principales plantas del país.

En la primera mitad del año de 1981, en los momentos en que la industria automotriz proseguía su reestructuración, terminé el penúltimo capítulo de la investigación. Eran los días en que se inauguraban las nuevas plantas del noreste del país y que

se anunciaba la participación de México en la elaboración del au
to mundial. La fábrica como espacio de análisis; el proceso
de trabajo como proceso de valorización; la situación de la cla
se obrera en las plantas automotrices; el análisis de las deman
das, formas de lucha y de organización como expresión de la com
posición de clase de los obreros automotrices y la cooperación
productiva autovalorizadora como vía obrera para torcer la co
operación del capital, para desviar sus objetivos hacia la des
trucción del capital mismo, fueron los contenidos más significa
tivos que incorporé al tercer capítulo de este estudio. En el
mismo año, pero durante el segundo semestre, cuando me empezaba
a desesperar con el proceso, cada día más difícil, de recuperar
los nuevos acontecimientos, analizarlos, reflexionarlos y devol
verlos a la materialidad de un escrito, en un flujo que brotaba
de la realidad inmediata, transitaba por mi cerebro y bajaba len
tamente por un hilillo interminable hasta mi pluma. En esas
condiciones y por el mes de julio, concluí con la exposición de
los resultados de la investigación; el último capítulo era una
prolongación del tercero, y, a su vez, se convertía en el nudo
estructural de mi tesis-conclusión. De la lectura de las lu
chas de los trabajadores automotrices en los últimos once años y
del estudio de la estructura y composición del capital y de las
formas de lucha, de organización y de conciencia de la clase
obrero deducía que la composición de clase estaba siendo notable
mente modificada y que las luchas de los próximos años serían he
gemonizadas por la centralidad política de una figura obrera di-

ferente, producto de una nueva composición de clase, que ya se venía conformando en los setentas. Esto lo apuntaba en julio, y en noviembre, las movilizaciones de los obreros de la Volkswagen aportaban las primeras pruebas de la apertura de un nuevo ciclo de luchas y de la existencia de una nueva figura obrera en la industria automotriz. Había terminado la redacción de este trabajo, al fin clausuraba el largo proceso de investigación que se inició en los archivos y en las bibliotecas y que culminó en las plantas ensambladoras, caminando entre la obscuridad de sus fundidoras; entre las sombras lineales de sus máquinas; entre las marañas de sus cables; entre los tejidos que forman sus cadenas de montaje, sus bandas, sus transportadores aéreos; entre la fugáz luminosidad de los destellos de soldadura o el fuego de rramado del metal que se funde con el calor, con el sudor, con las células muertas; con el stress, con la tensión que se esparce fuera de la fábrica, con el sonoro repetir de una prensa: el capital muerto, la vida, el trabajo coagulado.

Limitaciones y delimitaciones: vigencia, de la fábrica al territorio, del obrero masa al obrero social.

Antes que nada, quiero dejar sentado que este trabajo no pretende ser un bloque de conceptos fina y sólidamente estructurados, digamos que solo a momentos se eleva de lo abstracto a lo concreto. No es un trabajo que se pueda definir unilateralmente o esquemáticamente como teoricista o empirista. Es algo diferente de eso, en dado caso se acerca más a un éter compuesto

de relaciones, definiciones, procesos, conceptos, categorías, me
táforas, descripciones, etc., etc. Es un cuerpo plástico donde
se mueven los datos, las generalizaciones abstractas y los con-
ceptos que intentan captar las múltiples determinaciones de un
fenómeno. Es una nebulosa energizada donde conviven las discu-
siones que se abren, las preguntas que se dejan planteadas, las
hipótesis de tendencia, las líneas de fuga, los datos estadísti-
cos, la teoría, la historia y la estructura; la abstracción y
la concreción; la inducción y la deducción; el análisis y la
síntesis; la creación, la prosa, la poesía, el testimonio, la
razón, la denuncia, las emociones y la rabia contenida de un in-
dividuo que se relaciona con el objeto y que disfruta de sus bús-
quedas, de sus encuentros y de sus diálogos reales e imaginarios
con el sujeto.

Por otro lado, considero necesario aclarar que en la pri
mera revisión general de esta investigación detecté algunas defi-
ciencias, entre ellas, algunos fenómenos que pudieron ser mejor
conceptualizados y algunos conceptos que pudieron tener un mayor
sustrato empírico. Sin embargo, decidí optar por dejar que el
trabajo, en la medida de lo posible, conservará sus característi-
cas originales, puesto que, de una u otra forma, este ensayo es
el producto de un momento particular de mi desarrollo y forma-
ción como investigador y refleja la realidad de mis cambios, de
mis avances y de mis retrocesos en esta materia. De cualquier
manera en la revisión final intenté homogeneizar el contenido
del estudio, esperando que la circulación, la crítica y la discu

si6n del futuro lo afinen y lo enriquezcan.

Dicho lo anterior, paso a delimitar claramente las fronteras de esta investigaci6n y definir perfectamente algunas de sus limitaciones. La primera de ellas se relaciona con el ambito temporal del estudio y la oportunidad de algunas de sus hip6tesis y con la imposibilidad material de sincronizar la observaci6n, la reflexi6n y las conclusiones con las r6pidas transformaciones de una industria como la automotriz. La velocidad de esos cambios influyen en que algunas de las t6sis y conclusiones que presento en este ensayo, tengan una vigencia determinada y definida, en cierta medida, por la rapid6z con que se desarrollan los cambios en la industria del autom6vil y las luchas de sus trabajadores que, tarde o temprano, convierten en historia cualquier hip6tesis de tendencia; sin embargo, aunque la realidad rebase el an6lisis, uno debe correr el riesgo de privilegiar el presente y de atreverse a proponer conclusiones. Una prueba de la velocidad de los cambios en la industria, me la dieron los obreros de la G.M. del D.F. en su huelga de 1980, la cual me oblig6 a ampliar en un a6o el per6odo que me hab6a propuesto analizar anteriormente (1969-1979), ya que esta huelga se convirti6 en el colof6n que cerraba todo un ciclo de luchas obreras en la industria automotriz de los setentas. Esta relaci6n entre el suceso, su recuperaci6n y an6lisis es un problema inherente a cualquier trabajo que asuma el estudio del presente. La soluci6n a esta cuesti6n no est6 en ampliar al infinito el per6odo de an6lisis sino en definirlo y delimitarlo como un corte crono-

lógico que coincida con los ciclos de luchas obreras que se dan en la realidad (1969-1980).

La segunda limitación que observé, y sentí, esta relacionada con el sujeto y el espacio que se abordan en este ensayo: la clase obrera en el proceso de trabajo en la industria automotriz terminal. En determinados momentos del análisis el espacio de la fábrica -del proceso laboral- constriñe la movilidad y la elasticidad del estudio, sobre todo en términos de la relación fábrica-sociedad y aunque deje trazadas líneas de fuga, escaleras y puentes para nuevos estudios, faltó tratar con mayor profundidad las relaciones entre el proceso de trabajo y la vida cotidiana de la clase obrera, entre su vida en la fábrica y su vida en la familia, en la comunidad urbana y en el territorio; así como las relaciones que los obreros automotrices establecen con otros sujetos y figuras sociales (otros obreros, otros sindicatos, partidos, Estado). Estos riesgos y limitaciones estructurales de cualquier investigación, me llevaron a considerar que la búsqueda de la totalidad dinámica de la realidad social, debe ser entendida como una aproximación constante, como un flujo de conocimientos que se sintetiza sólo a través de la socialización implícita en la relación cognoscitiva que se establece entre el sujeto y la naturaleza. Es por eso, que ante la posibilidad de caer en el falso problema de pretender captar la totalidad social en un solo trabajo -vicio e inquietud que prolongan las investigaciones al infinito- he preferido abordar a fondo un momento y un espacio de la reproducción de un sujeto específico:

la clase obrera de la industria automotriz, y cumplir con los objetivos primarios que me había propuesto en esta primera fase proceso de la investigación, en una búsqueda aproximativa y fluente de su totalidad. Esta situación no frena mis intenciones de profundizar en los momentos de la cotidianidad obrera fuera de la fábrica, en su subjetividad y en el papel del Estado en la reproducción de las condiciones ideológico-materiales del capital o de pasar al estudio de otros espacios e instancias de la realidad obrera y transitar del estudio del obrero-masa-fábril al estudio del obrero colectivo, del obrero social, saltándome las barreras de la fábrica.

Esta última limitación se me hizo más evidente en los meses en que terminaba este trabajo, después de haber recorrido 4 años de investigación, cuando me daba cuenta de la velocidad y de la dinámica con que surgen nuevos fenómenos sociales. Uno observa como nacen nuevas figuras sociales producto de la crisis y de las nuevas transformaciones del capitalismo, sectores como los jóvenes subempleados y desocupados, las feministas, los homosexuales, algunos grupos ecologistas, trabajadores a domicilio, nuevos sectores del terciario, colonos, etc., etc., figuras que subvierten o tienden a subvertir la reproducción de las relaciones sociales capitalistas en su totalidad. En la familia, en la escuela, en la cárcel, en el psiquiátrico, en la fábrica, en la oficina, en el centro de computación, etc., etc., el obrero colectivo -el obrero social- despliega sus nuevas demandas, sus luchas por necesidades radicales, pese a que algunos sindicatos

y los partidos reformistas se niegan a unir los intereses inmediatos, los intereses corporativos del proletariado de fábrica a las necesidades del obrero colectivo, del obrero que sintetiza en su ser, en su cuerpo y en su psique los daños del capital.

Hoy se confunden las fronteras de la ciudad-fábrica, de la ciudad-servicios y de sus suburbios-dormitorio; el obrero de fábrica se funde con el trabajador de la circulación y con el desocupado, el mismo, en su vida cotidiana recorre lugares como la fábrica, la aula universitaria y termina refugiándose en los dormitorios periféricos. Algunas de sus luchas de los últimos años buscan, sin decirlo, la síntesis social productiva de un trabajo abstracto que, como sujeto anticapitalista, asume demandas totalizadoras ante un Estado que domina en la fábrica y en la sociedad, en el cuerpo y en el alma, en la cultura, en el "tiempo libre", en el consumo, en suma, en la reproducción global del capital y del sujeto social.

En el porvenir se avisan luchas contra la automatización de la fábrica robotizada, luchas por mejorar las condiciones de trabajo, luchas por el pleno empleo, el incremento de las luchas de los trabajadores de la circulación, batallas por el control ecológico de la relación fábrica-territorio, etc., etc. En la medida que se transforma el capital se establecen vínculos mas estrechos entre la producción, la circulación, la distribución y el consumo; el sujeto se recompone socialmente y uno se reconoce en las luchas en la fábrica y en el territorio urbano, la

nueva composición permite la fusión de las notas estridentes y agresivas de un rock, con la malancolía de un blues o de un corrido, con la melodiosidad de una poética balada, con la sensualidad explosiva y rítmica de una rumba o de un danzón. La búsqueda de la síntesis social productiva se manifiesta en la cultura, en la música que se comparte, en la problemática urbana que se sufre colectivamente, en la proletarización que se asume y aunque apenas se vean ligeros destellos y algunos pequeños despuntes de la presencia de un sujeto emergente, habrá que estar presente en las convocatorias que el futuro inmediato nos depare. Al final de cuatro años de investigación, de doce años de coexistencia y de confrontación con la crisis que se vive, y que se siente, en todas partes, resistiendo la esquizofrenia de la división del trabajo y la quadrophenia sobre la que se monta la reestructuración del capital, esgrimiendo la autovalorización proletaria en todos los momentos y lugares que recorreremos cotidianamente; al final de este recorrido sinfín me doy cuenta que tomo el partido de la vida -del trabajo vivo sobre el trabajo muerto-, que privilegio el estar presente por encima del pienso luego existo y que ante la violencia desarticuladora del capital, ante su necrofilico vampirismo retomo, junto con mi generación, aquella fase pronunciada en el mundo después de las revueltas estudiantiles de los sesentas y repito que: Nuestra mejor venganza será vivir.

CAPITULO I: ANTECEDENTES HISTORICOS.

Una historia de los trabajadores de la industria automotriz sólo puede construirse pensando que el desarrollo de la industria es un producto, una síntesis, de la confrontación diaria entre el capital y el trabajo asalariado. Por lo tanto la historia de los obreros automotrices debe ser elaborada a partir de su presente, y deberá periodizar los procesos por los que ha pasado la organización de la producción en la industria y las formas en que la fuerza de trabajo se estructura en cada período, para obtener una lectura diferente de la historia del capitalismo en México, de tal manera, que los ciclos del capital aparezcan como procesos de confrontación de clases, más aún en períodos de crisis. Los ciclos serán períodos de combate, en los que el capital busca descomponer la organización proletaria y su composición de clase, y a su vez, el trabajo obliga al capital a reestructurarse.

Otra premisa de análisis en la historia del movimiento obrero moderno es el hecho de que el proceso de valorización del capital no se realiza solamente dentro de los "países centrales", sino que, la internacionalización del capital, como una relación social, trasciende las barreras del Estado-nación y el capitalismo hace de la sociedad mundial a cada día una verdadera totalidad.¹

¹ Eligio Calderón, Del trabajo y su rechazo; crisis y composición de clase en la Gran Industria. Facoltà de Scienze Politiche de la Università degli Studi di Torino, Versión mecanográfica, Italia, septiembre, 1979, p. 22.

1).- De Francia a Norteamérica.

El nacimiento del automóvil se inscribe dentro del contexto de la llamada Segunda Revolución Industrial, la cual se caracterizó, entre otras cosas, por grandes cambios en las fuentes de energía: el carbón y el vapor fueron substituídos por la energía eléctrica y el petróleo; la siderurgia también se transformó, de tal manera, que la producción de aceros templados de fraguado rápido y las nuevas aleaciones, hicieron del acero la materia prima base de este nuevo estadio del capitalismo. A finales del siglo XIX la invención del motor de explosión interna y del motor eléctrico permitieron una revolución total en los transportes terrestres y marítimos; por otro lado, las ramas de producción se reorganizaron y la tradicional hegemonía de la industria textil fue asumida por la rama metalmeccánica automotriz. La producción de máquinas para hacer máquinas avanzó a pasos agigantados y las ciudades textiles dejaron su lugar a los complejos Minero-metalúrgicos.² Más tarde, en la década de los veinte el automóvil sería la nueva mercancía en torno a la cual giraría el proceso^{de} acumulación capitalista.

La etapa que narramos (1900-1930) se caracteriza por el hecho de que se ha consumado la subsunción real del trabajo vivo (fuerza de trabajo) al trabajo muerto (máquinas) en los países con alta composición de capital, por lo que los descubrimientos técnico-científicos que surgen en esos

² Mandel, Ernst. Tratado de Economía Marxista, México, Era, 1969, p. 11.

momentos, responden a la avidéz capitalista de acortar la jornada de trabajo necesario e intensificar la productividad de la fuerza de trabajo por medio del uso de nuevas máquinas, eliminando al máximo los espacios de tiempo "no productivos" a través de nuevas técnicas de administración de la producción como el Taylorismo y el Fordismo.³ Técnicas como la aplicación de los sistemas de tiempos y movimientos y el uso de la banda de montaje, que tienden a racionalizar el papel del sujeto en la producción, adecuándolo a la división del sistema de máquinas y a las nuevas condiciones de la producción.

Taylorismo y Fordismo en la producción; y Keynesianismo en la Economía Política surgirían como respuestas a las revoluciones proletarias de las primeras tres décadas del siglo XX. En el ciclo de luchas que paso por las trincheras rusas, por las fábricas automotrices de Turín, por las batallas del Partido Liberal Mexicano y del proletariado de Cananea y Río Blanco, de la Casa de Obrero Mundial, del Minero Chileno, etc., etc.,. En ellas, el obrero profesional, el obrero de "oficio", se convirtió en la vanguardia de la clase obrera. La contrarrevolución del capital, la necesidad de romper la centralidad obrera basada en el obrero profesional, se

³ Georges Friedmann caracteriza a F. Taylor y a Henry Ford como los dos grandes doctrinarios de la segunda revolución industrial, tratamiento que parte de las preocupaciones de Gramsci que es uno de los pocos teóricos marxistas que aborda con otra óptica el papel de estos dos técnicos norteamericanos. Cfr. Friedmann Georges, La Crisis del Progreso, Barcelona, Ediciones del bolsillo, edit. Laia, 1977, pp. 81-176. Gramsci, A. "Americanismo y Fordismo" en, Notas sobre Maquiavelo, sobre Política y sobre el Estado Moderno, México, Juan Pablos Editor, 1975, pp. 281-317.

ría universal. Taylorismo y Fordismo se unirían al Fascismo en Europa, a la NEP en Rusia, al Corporativismo Populista en América Latina como diversas variantes de una misma estrategia que apuntaba a descomponer, descalificar, eliminar físicamente o incorporar al Estado a las vanguardias obreras, al obrero profesional.

Volviendo a la revolución tecnológica, diremos que esta abarca diferentes sectores de la ciencia y de la técnica, y entre las innovaciones más importantes de esta época encontramos las siguientes: "1°) máquinas herramienta automáticas; 2°) transformaciones en el empleo de combustibles líquidos y gases; 3°) perfeccionamiento de máquinas de vapor (calderas, altas presiones, sobrecalentamiento); 4°) motores a explosión, motores de aceites pesados; 5°) revolución de los transportes terrestres, marítimos y aéreos; 6°) revolución del instrumental agrícola; 7°) penetración masiva de la química en la industria y en la agricultura, y en particular en los procedimientos de la metalúrgica y en la producción de abonos; 8°) intenso desarrollo de las técnicas de comunicación y del tiempo libre, como telefonía y telegrafía, radiofonía, máquinas parlantes, cinematografía; y, 9°) dominando sobre todas estas transformaciones, penetrando la mayoría de ellas, imprimiendo su marca a la segunda revolución industrial, así como la máquina de vapor había impreso la suya a la primera, encontramos la utilización mundial de la energía eléctrica..."⁴

⁴ Friedmann, George, Ibidem., p. 27.

Todos estos descubrimientos, permiten que una serie de inquietudes manifestadas por algunos inventores europeos, culminen con la aparición del primer motor de alta velocidad con mecanismo de combustión interna, Gottlieb Daimler de origen alemán presenta este invento en las calles de París en el año de 1886, poco más tarde, la patente de Daimler se extenderá por todo el continente europeo.

Los socios franceses Rene Panhard y Emile Levassor, especialistas en construcción de maquinaria para aserraderos, fueron los primeros productores de autos y transformaron su diseño incorporando los elementos básicos que constituyen, hoy por hoy, el auto moderno. Algunos aditamentos modernos como el clutch, la caja de velocidades y el sistema de transmisión fueron ideados por Panhard y Levassor durante 1894.⁵

El primer productor de autos en serie en los Estados Unidos fue Ransom E. Olds, quien en 1889 comenzó a producir el Oldsmobile en Michigan, iniciando así la era del automóvil norteamericano y el final de la supremacía de Francia en materia automotriz. Esta rápida entrada de los norteamericanos al sector automotriz tenía su base en varios factores, entre los cuales distinguimos los siguientes:

⁵ Matteucci, Marco. History of the Motor Car, New York, Crown Publishers Inc., sin año, pp. 33, 34.

- 1).- La tecnología superior y el gran mercado potencial que poseía la Unión Americana.
- 2).- La enorme riqueza en recursos naturales de Norteamérica principalmente en hierro y petróleo, para 1890 los Estados Unidos extraían más de una tercera parte de la producción mundial de hierro y acero.
- 3).- Algunos inventos permitieron que la industria automotriz se desarrollara con cierta facilidad entre ellos: la bomba de gasolina, la válvula neumática para llantas, la experiencia en la vulcanización, etc., etc.
- 4).- La ventaja que en la organización de la producción a escala tenían los Norteamericanos en relación con Francia. La mayoría de los avances en la aplicación de las grúas y de las sierras dentro del proceso productivo habían surgido en los Estados Unidos, así como las herramientas mecánicas como los taladros neumáticos, los desarmadores de aire y otras máquinas para cortar, moldear y moler que hicieron posible el rápido avance que tuvieron los norteamericanos dentro de la segunda revolución industrial y en la industria metalmecánica-automotriz en particular.
- 5).- Otro elemento importante fue el desarrollo que tenían los ferrocarriles en la Unión Americana, cuya extensión facilitó la integración de los consumidores potenciales

de autos.⁶

La industria automotriz y la división del trabajo crecen como hermanas siamesas, Ransom E. Olds sólo realizaba en su fábrica el ensamble final de su automóvil, mientras que los hermanos Dodge construían los motores y los Lelands hacían las transmisiones. Sin embargo, debemos distinguir que en Norteamérica la industria automotriz se concentra en una región geográfica delimitada, la ciudad de Detroit. El hecho de que ésta ciudad emergiera como el centro mundial del automóvil no fue un accidente de la historia sino el producto de algunos factores estructurales, entre los que destaca el hecho de que Michigan por tradición había sido un centro productor de bicicletas y carruajes, y cuando estos sectores de la producción comenzaron a declinar, algunos expertos ensambladores comenzaron a emigrar a las riberas del río Detroit. Por otro lado, la ciudad de Detroit poseía una fuerza de trabajo calificada y familiarizada con los motores de gasolina, así como mecánicos y maquinistas emigrados de Inglaterra y Escocia de notable calificación. La ciudad de Detroit contaba con proveedores de maquinarias y metales que garantizaban el abastecimiento de materiales para la industria metalmeccánica; además, la utilización de los transportes marítimos a través de los grandes lagos permitió que la ciudad de Detroit se convirtiera en el paraíso de la industria metalmeccánica-automotriz.⁷ La

⁶ Sward, Keith. The Legend of Henry Ford, New York, Atheneum, 1975, p. 4.

⁷ Sward, Keith. Ibidem., p. 7.

división del trabajo en la industria automotriz tiene repercusiones directas sobre el sector del proletariado de esta industria, que surge parcializado en diferentes factorías, dependiendo del número de operaciones o piezas en las que se subdivide el producto final.

En el año 1900, Henry M. Leland logra un gran adelanto que posteriormente revolucionaría las técnicas de producción, al conseguir mediante medidas de precisión la posibilidad de la intercambiabilidad de partes automotrices.

Durante el año de 1908, Henry Ford y su equipo lanzan al mercado el Ford modelo "T", el auto más barato de su época, revolucionando así la producción en serie y superando los records de producción de aquellos años. A partir de este momento los índices de ocupación en la ciudad de Detroit se incrementarían notablemente⁸ y los sistemas de producción tuvieron que modificarse. Las investigaciones y los experimentos de Ford y sus ingenieros culminaron con el uso de la primera cadena sinfin aplicada a la industria automotriz dentro de la planta de ensamble de Highland Park el 14 de enero de 1914; la reducción del tiempo de trabajo empleado en producir un auto (ilusión burguesa inscrita dentro de la búsqueda de mayor plusvalía) se había realizado, y así como se reprodujeron los

⁸ Nevins, Allan. Ford: The Times, The Man, The Company, New York, Charles Scribner's Sons, p. 396.

autos similares al Ford Modelo "T" en todo el mundo, la banda de montaje aplicada al proceso de producción automotriz también fue adaptada, tarde o temprano, por todos aquellos países productores de autos.

La imposición de los sistemas de producción de Ford no estuvo exenta de problemas, los trabajadores de las plantas comenzaron a manifestar su desafección a las técnicas fordianas de administración, organización y control de la producción. El sujeto productivo difícilmente se adecuaba a las nuevas formas de dominación del capital muerto (Máquinas) y a la intensificación de su jornada de trabajo,⁹ es así, como ante la amenaza de sindicalización y el continuo abandono de sus plantas, Henry Ford anuncia durante 1914 el famoso aumento de \$5.00 dólares diarios, los cuales eran una mínima recompensa al notable incremento en la productividad de la fuerza de trabajo en la Ford. A partir de ese momento nacía una nueva forma de dirección, vigilancia, control, organización y adecuación del proletariado dentro del proceso de trabajo capitalista, el fordismo.

La combinación de una política de altos salarios con la producción en serie, la utilización de procedimientos de racionalización del uso de la fuerza de trabajo como las

⁹ En el verano de 1913 el tiempo requerido en la producción de un Ford modelo "T" era de 12 horas y 28 minutos, en 1914 se redujo a 1 hora 33 minutos, Cfr. Sward, Keith. Op. Cit., pp. 35, 37.

técnicas de tiempos y movimientos, y la banda de montaje aplicada al proceso de producción constituyen algunos de los elementos que conforman el Fordismo,¹⁰ que durante los años veinte se expandió por todas partes como técnica indispensable de la gran industria, inaugurando toda una época de subordinación e intensificación de la explotación de la fuerza de trabajo en el mundo.

2).- De Norteamérica a México, la Importación de Vehículos (1908-1925).

En México el auto inició su recorrido histórico en 1908, año en que se introducen los primeros vehículos armados totalmente en los Estados Unidos. La falta de caminos adecuados y los elevados precios hacían del automóvil un artículo suntuario. El año en que se abre la era del automóvil en México coincide con el lanzamiento del Ford modelo "T", que había sido ideado para un mercado especial, el de los Farmers norteamericanos: auto resistente y de bajo precio, hecho para transitar por caminos hostiles, que resultaba ideal para el México de aquellos años.

¹⁰ Aunque el introductor de las técnicas de tiempos y movimientos en la industria es Frederick W. Taylor. El Taylorismo es el antecedente del Fordismo, sin embargo, el Taylorismo es algo más que la búsqueda de una mejor explotación de la fuerza de trabajo. El Taylorismo y posteriormente el Fordismo parten del sueño de un desarrollo capitalista sin contradicciones entre el capital y el trabajo, son, más que un conjunto de técnicas, toda una doctrina de la burguesía con temporánea. Cfr., Frederick W. Taylor, Principios de Administración Científica, México, Herrero Hnos., Sucs., S.A., 1974, en torno al Fordismo y al Taylorismo como doctrinas, Cfr., Friedmann, Georges, op. cit., pp. 81-175.

Para 1916 circulaban en el país alrededor de 215 autos, la mayoría concentrados en la capital de la república; el ferrocarril en provincia y el tranvía eléctrico en la capital eran los transportes preferidos de la mayoría, en un momento en que la revolución armada estaba en su última fase. La particular situación económica, la imposibilidad de poder ampliar el mercado interno, así como la falta de obras de infraestructura, como carreteras, impidieron la ampliación de la demanda de autos en este período. Al finalizar la lucha armada en 1917 se incrementó la circulación de autos a 6000 unidades promedio por año,¹¹ de tal manera, que para 1925 existían -- 50 000 unidades las cuales requerían una cierta organización para su mantenimiento y para la provisión de refacciones.

En este año la Ford Motor Co. establece la primera planta ensambladora en México, en este suceso el Estado jugó un papel importante por medio de su política fiscal. Anteriormente el fisco sólo se encargaba de cobrar los impuestos sobre la importación de unidades, en 1925 expide un decreto por medio del cual se reducen los aranceles sobre la importación de vehículos desarmados en un 50%,¹² propiciando con es

- ¹¹ Magdalena Echeverría, Marco Antonio López y Roberto Ontaneda, Salud y clase obrera en la industria automotriz, México, Universidad Autónoma Metropolitana, edición mecanográfica, 1978, p. 15.
- ¹² Miguel S. Wionczek, Gerardo Bueno y Jorge Eduardo Navarrete, La Transferencia Internacional de Tecnología - El Caso de México, México, Fondo de Cultura Económica, 1974, pp. 72-73.

ta política la creación de plantas ensambladoras en el país. Resulta interesante, observar la relación entre el Estado y el impulso a la industria automotriz en México, Estado que la apoyó no solamente en lo económico, sino también en lo político. En 1925 el presidente Plutarco Elías Calles prometía a la Ford Motor Company, que "no tendría problema alguno con los sindicatos".¹³ Detrás de esas declaraciones, estaba la visión política de un Estado preocupado por la combatividad de la clase obrera mexicana, que hacía uso del desarrollo capitalista como reforzamiento de las relaciones del capital y como forma de represión de un sector de la clase obrera. La hora del auto ha**ba** llegado, este serviría como "vía técnica" de represión de los trabajadores tranviarios que en 1921 y en 1923 se habían enfrentado al gobierno de Alvaro Obregón, para el estado no bastaban el asesinato y el encarcelamiento de los tranviarios Cegetistas en 1923, era necesaria su destrucción total, aunque esta fuera paulatina, mediante la substitución del transporte colectivo en las grandes ciudades mexicanas. Como años más tarde (1959-1962) sucedería con los ferrocarrileros, la extinción de los trabajadores del tranvía sería decretada a partir de la adopción de un transporte colectivo con motor de combustión interna. Por aquellos años, la estrella del modelo "T" en los Estados Unidos comenzaba a declinar, la General

¹³ Robert F. Smith. Los Estados Unidos y el nacionalismo revolucionario, 1916-1932, citado por, Ramon Eduardo Ruiz, La revolución mexicana y el movimiento obrero, 1911-1923, México, Edit. ERA, 1978, p. 13.

Motors se adelantaba al consorcio Ford al instaurar el cambio anual en sus modelos, canalizando así, el gusto del mercado norteamericano en aquellos años con amplia capacidad adquisitiva. Sin embargo, el viejo modelo "T" dadas las condiciones del mercado y de las carreteras mexicanas, seguía siendo un automóvil adecuado para el México de los veintes.

Entre 1908 y 1921 la industria automotriz se consolidó en algunos países con determinado grado de desarrollo capitalista como: Alemania, Francia, Italia, Inglaterra y Estados Unidos, siendo éste último el principal productor de automóbviles de la época, durante este período de expansión, la industria fue conformando su organización dentro de los marcos del capital monopolista. En México se consolidó una industria automotriz en su fase primaria y subordinada al capital monopólico norteamericano. El país había llegado tarde a la segunda revolución industrial y a la era del automóbvil: la estrechez de su mercado interno, la falta de capitales que una industria con alta composición orgánica como la automotriz requería y sobre todo la carencia de una infraestructura técnica y económica capaz de apuntalar una industria automotriz nacional,¹⁴

¹⁴ Era difícil para un país como México que apenas estaba en la fase de reconstrucción y reorganización de su economía, entrar en un proceso histórico cuyas premisas no existían en el país. La revolución en la ciencia, la tecnología, la extensión sistemática de sistema de fábrica hacia nuevas ramas de la producción, el salto a la producción de bienes de capital y de bienes de consumo duradero y la existencia de un mercado amplio; así como el desarrollo de técnicas de organización adecuadas a la producción en serie, en su relación con el sujeto como la "administración científica" (Taylorismo) y el fordismo (cadena de montaje) constituían, en conjunto, los requisitos mínimos para arribar a este estadio del capitalismo que México no reunía. Sobre los pre-requisitos de la llamada 2° revolución industrial, Cfr. Hobsbawn, E.J. Industry and Empire, Londres, Weindenfeld and Nicolson, 1968, pp. 144-147.

hacían del automóvil mexicano el eterno sueño imposible, que reaparecería a lo largo de diferentes momentos en la historia de la industria automotriz en el país.¹⁵

3).- El Ciclo del Ensamble de los autos americanos (1925-1947)

Entre 1925 y 1947, se instalaron en México 12 plantas armadoras que combinaban sus operaciones de ensamble con la importación de vehículos armados minoritariamente en algunas distribuidoras. Durante el período que va de la crisis del '29 a los años que preludian la segunda guerra mundial, el ensamble y la importación resintieron la baja en la producción mundial y en particular la de los Estados Unidos que repercutió directamente en el país. (cuadro I.1) (ver infra, p. 15).

¹⁵ Gaxiola, C.M. "Cómo construir en México automoviles con partes sueltas, baratas de diversas fábricas", en Informe comercial del consulado de Salt Like City, Utah, Salt Like City, 15 de abril de 1930. En este informe el Sr. Gaxiola manifiesta su opinión sobre la posibilidad de construir un auto con marca mexicana, intención que reaparecerá en boca de los industriales mexicanos y de los dirigentes del estado, sobre todo, en aquellos momentos de crisis en la economía nacional y de fuerte déficit en la balanza de pagos por concepto de importaciones de autos y refacciones.

Cuadro I.1: Producción de Autos - Crisis del '29 y Pre-Guerra
(cifras en millares de unidades)

PAIS	AÑO <u>1929</u>	AÑO <u>1937</u>	DIF.
U. S. A.	4587	3916	-67*
Alemania	117	364	247
Francia	211	177	-34
Italia	54	61	7
Gran Bretaña	182	390	208
	<u>5151</u>	<u>4908</u>	<u>-243</u>

Fuente: cuadro elaborado conforme a datos de Hobsbawn E.J.,
Industry and Empire, p. 220.

Para Norteamérica el lapso comprendido entre los años de 1929 a 1937 fue de constantes enfrentamientos entre las grandes firmas Norteamericanas y los trabajadores automotrices, lo cual se reflejó en la merma de su producción. En México, durante el año de 1931, el 31 de octubre se expidió un "Reglamento para las plantas de ensamble de automóviles" que regulaba las formas de entrada, salida y almacenamiento de materiales y partes sueltas para la construcción de autos,¹⁶ en este mismo año la Ford hizo el anuncio de la próxima inauguración de su nueva planta de ensamble, la cual quedó concluida el 15 de septiembre de 1932; ese mismo año en la planta de Dearborn en Norteamérica durante el mes de marzo, Harry Bennett

¹⁶ Diario Oficial, México, no. 49, 20 de octubre, 1931.

jefe del departamento de servicios había ordenado a la policía privada de la empresa Ford, que disparara contra una manifestación de desempleados matando a 4 obreros e hiriendo a varios manifestantes más. Paradójicamente, mientras en los patios de la fábrica los trabajadores caían ante las balas de los guardias privados, dentro de la planta un grupo de técnicos soviéticos recibían un curso sobre los métodos fordianos de producción con un costo de 30,000.000 de dólares.¹⁷ A primera vista, resulta contradictorio el hecho de que, en un momento en que la industria norteamericana y en particular el sector automotriz despedía grandes cantidades de trabajadores, la Ford Motor Co. decidiera trasladar una fase de su proceso productivo a México. Sin embargo, este comportamiento embona perfectamente dentro de la lógica del capital que daba sus pasos razonadamente. A las ventajas estrictamente económicas que ofrecía el traslado de plantas al extranjero-fuerza de trabajo barata y eficiente,¹⁸ bajas tarifas arancelarias, ahorro en los costos de transporte y la posibilidad de reincorporar a la producción, equipo que resultaba depreciado y obsoleto en los Estados Unidos-, había que agregar el hecho de encontrarse con

17 Sward, Keith, Op. Cit., pp. 235 y 342.

18 En 1949, un diario capitalino anunciaba: "El obrero mexicano de la industria automotriz se destacó en 1948, ocupando el primer lugar entre todos los del mundo incluyendo Estados Unidos, en los trabajos de ensamble de automoviles y camiones. El promedio mundial de montaje de un vehículo es de 109 horas y México lo realiza en 70", esta noticia, aunque a posteriori, prueba que la fuerza de trabajo mexicano no sólo es barata, sino también velóz, en suma, productiva. Excelsior, 18 de Febrero de 1949, tomado del Archivo Hemerográfico de Industria de la Biblioteca Lerdo de Tejada, s/p.

una fuerza de trabajo poco organizada que plantearía menos problemas que la clase obrera norteamericana, que se encontraba en un especial momento de efervescencia política.

Pocos años más tarde, la clase obrera mexicana conoció el verdadero rostro de la administración Ford, cuando en 1934 varios trabajadores mexicanos que habían intentado organizar un sindicato en la nueva planta de la Villa, fueron despedidos y encarcelados por el delito de robo, y aún cuando se comprobó su inocencia, los trabajadores jamás fueron reinstalados.¹⁹ Este hecho demostraba que los años del control y la represión sutil fordiana habían quedado atrás, con el 1932 en Dearborn y el 1934 en México el fordismo iría descubriendo el lado oscuro de su rostro.

El 24 de marzo de 1936 la General Motors (GM) daba a conocer su decisión de abrir una planta ensambladora en México, los conflictos de la GM en sus fábricas en los Estados Unidos aumentaban día con día, en número y en intensidad. En 1930 la Auto Workers Union hizo una huelga en la planta No. 1 de Flint y fué derrotada; inmediatamente después los huelguistas fueron puestos en listas negras. Unos años más tarde, en 1933, maquinistas calificados y forjadores de dados para estampado de carrocerías pararon; la huelga fué derrotada y los trabajadores enlistados. Por fin en 1937, y a partir de una

¹⁹ La Prensa, Buenos Aires, 19 de Diciembre de 1934, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias, de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

ola de huelgas que se inició en mayo de 1936, los famosos *sit downs*²⁰ culminaron con una victoria de los trabajadores; el 11 de febrero de 1937 en la planta de Flint, después de 44 días de huelga, a las 2:45 del amanecer, se anunciaba el reconocimiento del sindicato y de la negociación nacional en materia de horas, salarios y ritmo de trabajo.

Los sentados se rehusaban a creerlo. Pensaban que era un truco para sacarlos de la planta. Entonces, en cuanto la mañana iba avanzando, ellos pudieron escuchar las porras creciendo alto y más alto, aproximándose cerca y más cerca (...). Mirando a través de las ventanas pudieron observar a miles de personas, locas de alegría, bailando, abrazándose, gritando, llorando...²¹

Aquel día los líderes del sindicato daban a conocer el incremento salarial de 5 centavos de dólar por hora de trabajo: años antes, como iniciativa del capital Henry Ford había iniciado su política del "*five dollar a day*", ese día, 11 de febrero de 1937, los trabajadores arrancaban al capital un "*five cents per hour wage increase*",²² dos logros similares, dos políticas diferentes y un aumento salarial desde la

²⁰ Sitdowns: paros locos en los que los trabajadores se sentaban dentro de la planta que rápidamente se convirtieron en largas huelgas durante los años de 1936 y 1937.

²¹ Richard O. Boyer y Herbert M. Morais. Labor's Untold Story, New York, United Electrical Radio and Machine Workers of America, 1977, p. 300.

²² 5 centavos (de dollar) de aumento por hora.

perspectiva contradictoria de dos clases antagónicas.

El movimiento obrero automotriz no paró ahí, después de que 17 de las 69 plantas de la GM habían logrado un contrato colectivo, las huelgas y los paros de sentados se propagaron a todas las fábricas de la GM en la Unión Americana; de ahí pasaron a la Chrysler, para infiltrarse posteriormente en sectores no automotrices. La voz amenazante de: ¡sienten-
do! recorría las fábricas norteamericanas, poco después los empleados públicos, los telegrafistas, los trabajadores hotele-
ros y los recolectores de basura hicieron uso de esta nueva ar-
ma de lucha, eran los años de 1936 y 1937 y la época del New Deal.²³ Mientras tanto en México, el 21 de abril de 1936 ha-
bía sido inaugurada la planta de ensamble de la G.M.. Para 1938 la Chrysler ingresaba al país asociada con capital nacional y con el nombre de Fábricas Automex, S.A.

Durante la segunda guerra mundial la industria disminuyó su ritmo de ensamble, debido a que las plantas en Norteamérica se dedicaron a la producción de materiales de gue-
rra, sin embargo el porcentaje de autos "armados" en México durante 1941 llegó a representar un 60% de la oferta total de automóviles.²⁴ En este lapso de tiempo las refacciones co

²³ Lens, Sidney. The Labor Wars, from Molly Maguires to the Sit downs, New York, Anchor Books, 1974, p. 371.

²⁴ El Gráfico, México, 1° de Noviembre de 1942, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

menzaron a escasear, además de que no se recibían partes para el ensamble; lo que llevó a un grupo de capitalistas regionales a intentar la creación de una fábrica nacional de automóviles, el gobierno norteamericano impidió el embarque de maquinaria pesada hacia México y el intento se vio frustrado.²⁵

Por otro lado, el objetivo de aumentar el ritmo de la industrialización del país y la particular situación que vivía la rama automotriz, obligó al Estado a tomar medidas tendientes a incrementar la producción de partes y el ensamble de autos en el país. Para tal efecto en 1947 el gobierno federal estableció un sistema de cuotas de importación, redujo nuevamente los aranceles de las partes y componentes por armar con el fin de

²⁵ El Gráfico, México, 1° de Noviembre de 1942, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

ampliar el proceso de ensamble en el país,²⁶ por último, se hizo obligatoria la incorporación de ciertas partes nacionales relativamente simples.²⁷

En este periodo se establecieron 6 de las plantas ensambladoras que aún subsisten: la Ford, la General Motors y la Chrysler, en 1934 la International Harvester, en 1946 la Willys Mexicana hoy Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. y Trailers de Monterrey. El predominio de los autos norteamerica-

²⁶ Es importante distinguir las etapas de integración de la industria automotriz para no caer en la interpretación oficial, generalmente demagógica, sobre la "nacionalización" de la industria. Un ejemplo claro de la imprecisión en las etapas de integración es que a este período se le llame "de ensamble" sin más, cuando en realidad las operaciones realizadas en el país son mínimas, debido a que los conjuntos mecánicos y las carrocerías llegaban armados, reduciéndose el ensamble a la simple unión de estos conjuntos. Lo que podemos observar es un proceso acumulativo de fases de la producción que se van incorporando paso a paso en las plantas nacionales y que difieren en cada una de las marcas establecidas. Por otro lado, es necesario analizar y delimitar las fases de la integración de la industria para conocer los efectos que ésta produce sobre la organización del trabajo concreto de la rama, y que varía de acuerdo a las operaciones integradas dentro de las plantas, así como en los sectores de distribución y servicio. La mayoría de las interpretaciones acerca de la integración parten de perspectivas del capital o del Estado, sin abordar críticamente el papel de la integración no sólo económicamente, sino en sus repercusiones sobre la fuerza de trabajo de la rama, Cfr. Wionczek, et. al., Op. Cit., p. 74; Blanco, Jaime A. Evaluación Económica de la Industria Automotriz en México, Tesis, UNAM, Fac. de Economía, 1971, p. 71, y Vázquez Tercero, Héctor. Una Década de Política sobre Industria Automotriz, México, Edit. Tecnos, 1975.

²⁷ Wionczek, et. al., Op. Cit., p. 73,

nos era evidente, siendo el Renault francés y el Morris inglés los únicos automóviles europeos que se distribuían en el país. Las carreteras durante este lapso (1925-1947) crecieron: de 695 Kms. en 1925 a 18544 Kms. en 1947.

Por lo que se refiere al trabajo: la organización de la importación, producción (ensamble), distribución, consumo y mantenimiento que predomina en esta etapa se refleja en la calidad de la fuerza de trabajo de la rama. Los trabajadores se encontraban dispersos, ubicados en pequeños y medianos talleres de servicio, o dedicados a la venta y promoción de vehículos. Poco a poco, conforme se van estableciendo las plantas de ensamble, algunos trabajadores se concentran en ellas, sin embargo, aún son una minoría. Es en las plantas de ensamble -en particular en la de la Ford- donde se darán los primeros intentos serios de sindicalización, debido, entre otras cosas, a la concentración de un número considerable de trabajadores -300 entre obreros y empleados- para la época. Pasarán todavía muchos años para que el proletariado logre la cohesión y estabilidad que le permita saltar hacia luchas de mayor envergadura, por lo pronto, ésta situación prevalecerá hasta 1962. Los constantes cambios y la incorporación de nuevos procesos en la producción de autos en el país influyeron directamente en la dispersión y desorganización de los trabajadores automotrices en este período.

4.- Devaluaciones, autos europeos y decretos de integración
(1947-1962)

Entre 1947 y 1950 la industria automotriz no sufre grandes transformaciones: el número de plantas armadoras era similar al que existía en 1947; la organización y el funcionamiento de la rama mantienen en esencia las mismas características del periodo anterior. Aunque las inversiones más altas se localizan en las plantas armadoras, la fuerza de trabajo continuaba dispersa, en su mayoría, en unidades medianas y pequeñas dedicadas a la fabricación de partes, distribución y mantenimiento de los vehículos o en sectores de servicios. Los sectores que concentraban más trabajadores en un solo establecimiento eran las plantas armadoras y la industria llantera (cuadro - I.2).

Cuadro - I.2.- Inversión y Trabajadores en la Industria Automotriz en 1950.

SECTOR	INVERSION	NO. DE TRABAJADORES
Plantas Armadoras	\$ 254 000 000	3 000
Operadores de Autobuses	\$ 255 000 000	4 500
Industria Llantera	\$ 50 000 000	2 500
Operadores de Camiones de Carga	\$ 170 000 0000	20 000
Distribuidores de Gasolina	\$ 108 000 000	4 800
Talleres Mecánicos		12 500
Industria de Acumuladores		10 000
Garages, Distribuidores de Llantas y Otros.	\$ 80 000 0000	12 000

Fuente: El Universal, México, 18 de Enero de 1951, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

Por lo que se refiere al ensamble de vehículos, hubo una notable diferencia entre la "producción" de 1947 -21 000 automóviles- y la de 1950 -16325 automóviles-, esta baja se debió, en parte, a la devaluación sufrida por el peso durante 1949, y a las consecuentes medidas de control gubernamental sobre la cantidad de vehículos a ensamblar, para evitar mayores disparidades en la balanza comercial con los Estados Unidos.

La devaluación de 1949 abrió una coyuntura importante en el desarrollo de la Industria Automotriz. Durante los últimos meses del año, se llevó a cabo una fuerte polémica entre un grupo de diputados nacionalistas y algunos representantes de empresas automotrices, en torno a los beneficios que realmente reportaban las plantas armadoras al país. La disputa se centraba en los precios de los autos americanos que se habían elevado notablemente, pese a que la devaluación garantizaba una fuerza de trabajo más barata que en los Estados Unidos. Un economista especializado en el tema, envió una carta al senado donde expresaba sus diferencias con las facilidades que le eran otorgadas a una industria que mantenía precios tan altos, este profesionista proponía una serie de medidas -que posteriormente retomaría el Estado como suyas-, tales como: que el Estado regulara la producción, fijara precios y que decretara la libre importación para presionar a las firmas norte

americanas.²⁸

Por otro lado, las armadoras se defendían argumentando: que debido al control estatal la industria no trabajaba a toda su capacidad, que por ello se incrementaban los costos, y que la libre importación no solucionaría el problema.²⁹

La discusión continuó hasta el final del 1949. Las armadoras prometieron la reducción de los precios de sus productos. Por su parte, el Estado anunció la entrada de firmas automotrices europeas, y dos años más tarde, estableció el control sobre los precios de los automóviles, medida que propiciaba la importación de vehículos totalmente armados en el extranjero debido a las diferencias en precios con los armados en el país, y que beneficiaba en particular a las firmas europeas cuyos precios eran mas bajos que los norteamericanos.

Esta política económica del Estado mexicano se inscribe dentro de un momento coyuntural del desarrollo del capitalismo en el país, y su intencionalidad es más compleja de lo que parece. Para ubicar y entender dicha política, hay que tomar en cuenta una serie de factores que le dieron cierta capacidad al Estado para implementarla. Económicamente, el país se hallaba en posibilidades de dar un salto en su patrón de

²⁸ Argumedo, Federico, "No dejan provecho las plantas armadoras", en, El Universal, 10 de Septiembre de 1949, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias, de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

²⁹ El Nacional, México, 20 de Octubre de 1949, s/p., tomado del Archivo Hemerográfico de Industrias, de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

acumulación, de hecho se encontraba en el tránsito a un "modelo" basado en la producción de bienes de consumo duradero y bienes intermedios, de aquí la importancia estratégica que jugaba esta industria en aquellos momentos. A la vez que internacionalmente los autos americanos perdían cierta competitividad en relación con los compactos europeos, y el alza de sus costos a raíz de la huelga de los trabajadores metalúrgicos en 1953 recrudecería esta situación. Por lo que se refiere a los trabajadores automotrices mexicanos, debido a la desorganización en que se encontraban, no podían plantear una respuesta proletaria a las políticas del Estado y del capital, que descomponían y recomponían la unidad de la clase, mediante sus continuas transformaciones a la estructura y organización de la industria. La combinación de todos estos factores coadyuvó a la actuación del Estado, que aprovechó la situación para abrir el mercado a los autos europeos, más baratos que los americanos. Lo cual representaba un intento de extender el consumo de autos a la población de ingresos medios, a la vez, que debilitaba la hegemonía de las firmas americanas y posibilitaba la participación directa del Estado en la industria con la constitución de la empresa Diesel Nacional, S.A. en 1951, en un intento por apuntalar la "mexicanización" de la Industria Automotriz.

A partir de 1951 las marcas europeas comenzaron a crecer y aunque las firmas americanas participaban en el ensamble y distribución de algunas de ellas; lo cierto es, que el

1950		1955		1960		1965	
DIST. MAIER 10. EULHOUIS FORD MOTOR CO.	Henry J. Austin Anglia	RD. SUPERIORES FORD MOTOR CO.	Austin Anglia, Consul Taurus, Verano- llas, Hillman Hillman Fiat Volkswagen	RD. SUPERIORES FORD MOTOR CO. AUT. O'NEILL DINA VOLKSWAGEN	Austin Anglia, Taurus Hillman, Singer Suzulcom	DINA VOLKSWAGEN FORD MOTOR CO. HILMAN G. MOTORS AUT. KELLSER AUTOMEX PLANVA RED	DINA VOLKSWAGEN REF. DELTA NISSAN PEX.
STUDEBAKER PACK G. MOTORS VW	Studebaker Orel Millys	STUDEBAKER PACK G. MOTORS	Studebaker Orel	STUDEBAKER PACK G. MOTORS FORD MOTOR CO. VW JAGUAR AUTOM. INDUST. AUT.	Studebaker Orel Valiant Ford 200 Rambler American Volvo Pougeot	G. MOTORS AUTOMEX FORD MO. CO. VW	Ford Valiant, Dart Palmco Rambler American
AUTOM. DE MEX. DIST. MAIER AUTOMEX AUTOMEX G. MOTORS	Hubson Kaiser Nash De Soto, Plymouth, Dodge Chevrolet	2 Empresas	Nash De Soto, Plymouth, Dodge Chevrolet	6 Empresas	7 Marcas	4 Empresas	5 Marcas
5 Empresas	7 Marcas	3 Empresas	5 Marcas	4 Empresas	6 Marcas	3 Empresas	3 Marcas
STUDEBAKER PACK FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX	Packard Mercury, Lincoln Buick, Cadillac Oldsmobile, Pontiac Chrysler	STUDEBAKER FORD MOTOR CO. G. MOTORS	Packard Mercury, Lincoln Buick, Cadillac Oldsmobile, Pontiac Chrysler, Imp. Fiat	STUDEBAKER FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX REF. DELTA JAGUAR AUTOM.	Packard Mercury, Lincoln Galaxie Buick, Cadillac Oldsmobile, Imp. Lincoln Chrysler Nissan Jaguar	FORD MOTOR CO. G. MOTORS AUTOMEX REF. DELTA Mercedes Benz	Ford Galaxie Impala Dodge Coronet Mercedes Benz
4 Empresas	8 Marcas	4 Empresas	9 Marcas	6 Empresas	12 Marcas	4 Empresas	4 Marcas
9 Empresas	21 Marcas	9 Empresas	24 Marcas	17 Empresas	41 Marcas	8 Empresas	19 Marcas

FUENTE: "La industria automotriz de México en cifras, 1972. pp. 36-37 (A.M.I.A.), 1972.

CUADRO I-3. MARCAS Y EMPRESAS DE 1950 A 1965.

Fuente: La Industria Automotriz de México en Cifras, 1972, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), pp. 36-37.

consumo del auto compacto iniciaba su predominio. Estos hechos, en conjunto, demuestran que el objetivo de las acciones estatales -en particular en lo que se refería a la apertura a las importaciones-, era algo más que un intento de frenar la proliferación de marcas y plantas de ensamble dado lo pequeño del mercado.³⁰ Si analizamos el Cuadro I-3 podemos observar que entre 1950 y 1955 marcas y empresas permanecieron estables en número, no existiendo ninguna razón para buscar restringir su crecimiento. Por otro lado, si comparamos 1955 con 1960 vemos que las marcas y las empresas se multiplicaron al 100%, lo cual indica que si las medidas dictadas en 1951 buscaban mantener estático el crecimiento de firmas y marcas, su resultado había sido un absoluto fracaso. Lo más probable es que con una acción como la de abrir el mercado nacional a los autos europeos, el estado buscaba entre otras cosas: minar el predominio del capital (y del auto) americanos y disminuir los precios de los automóviles por medio de la competencia entre las firmas europeas y japonesas -con autos más económicos- y las firmas norteamericanas; y a partir de estas premisas, participar directamente como capitalista dentro de la industria.

³⁰ Así opinan algunos autores entre ellos Gerardo Bueno, Jorge Eduardo Navarrete y Miguel S. Wionczek, Cfr. Wionczek, et. al., Op. Cit., p. 73.

Durante la década 1951-1961 las marcas europeas y japonesas empezaron a consolidarse, salvo algunos intentos fallidos como el convenio FIAT-DIESEL NACIONAL y el proyecto MERCEDES BENZ-DKW. En este período se constituyeron firmas como la Volkswagen de México en 1954 y la Nissan Mexicana en 1961, además en 1960 la Renault sustituyó a la Fiat en el convenio con Diesel Mexicana. Otra empresa que se estableció en este periodo fué Mexicana de Autobuses, S.A. (MASA), en 1954 con capital nacional.

La era del automóvil popular se había iniciado, en poco tiempo los autos europeos y japoneses desplazaron a los americanos principalmente en las grandes ciudades como el área metropolitana del Distrito Federal. En 1961, del total de vehículos vendidos en la capital el 71% eran europeos, el 27.8% estadounidenses y el 1.2% japoneses. En lo referente a las categorías: de un monto de 12673 vehículos distribuidos, 7554 eran de tipo popular, 4864 de tipo mediano y sólo 255 automóviles de lujo.³¹

Las medidas gubernamentales sobre las importaciones también dieron resultados inmediatos (ver cuadro I-4-A). Los vehículos armados en el país se incrementaron en relación con la importación de vehículos de motor totalmente armados en

³¹ Revista de Comercio Exterior, Diciembre, 1961, p. 725.

el extranjero. Aunque hay que hacer notar, que en lo referente a la importación de refacciones, motores y chasis para automóviles; así como autobuses, tractores y refacciones para tractores, la importación continuó aumentando a lo largo de los últimos años de la década de los cincuenta. (cuadro I-4-B).

Cuadro I-4-A.- Ensamble e Importación de Vehículos de Motor
(miles de piezas)

1955	TOTAL (1)+(2)	ENSAMBLADOS EN MEXICO (1)	% INCREMENTO SOBRE / (1)	IMPORTADOS (2)	% DECREMENTO SOBRE / (2)
1955	62.8	32.3	51.4%	30.5	48.2%
1956	64.3	39.4	61.3%	24.9	38.7%
1957	62.4	41.1	65.9%	21.3	34.1%
1958	60.4	39.0	64.5%	21.4	35.5%
1959	75.7	51.1	67.5%	24.6	32.5%
1960	88.2	49.8	56.4%	38.4	43.6%
1961	86.3	61.6	71.4%	24.7	28.6%

Fuente: Cuadro elaborado por el autor en base a datos de la revista "Mercado de Valores", 28 de Mayo de 1962, citados por Navarrete López, Jorge E., en Revista de Comercio Exterior, Agosto de 1962, pp. 512 y 513.

CUADRO I-4-B: Importación de Refacciones, Motores y Chasises
(valor en millones de pesos)

CONCEPTO	1957	1958	1959	1960	1961
Refacciones para Automóviles	188.6	300.8	299.3	369.6	377.9
Motores para Automóviles	171.2	80.8	78.9	124.4	152.6
Chasises para Automóviles	49.1	81.7	99.3	162.1	125.3
Otros*	275.7	365.5	398.5	477.4	434.0

*Incluye: Omnibus, tractores y refacciones para tractores,

Fuente: Revista de Comercio Exterior, Mayo de 1962, p. 287.

Las estadísticas anteriores muestran claramente el desarrollo que había alcanzado la industria automotriz. La industria se iba consolidando en su fase de ensamble, ahora quedaba por integrar el sector auxiliar (partes, refacciones, chasises y motores), durante la década siguiente se desarrollaría la producción de refacciones y chasises; y los procesos de fundición, maquinado y ensamble de motores. Esto demuestra como las reformas jurídicas no surten efectos inmediatos, sino que pasan años para que empiecen a ser un reflejo de la realidad, las declaraciones oficiales y de algunos autores voceros del nacionalismo, son, la mayoría de las veces, de validez parcial, y en ciertos momentos, demagogia pura. Según las reformas de 1947, en los cincuenta debería comenzar la producción de partes nacionales, y no fue, sino hasta la década de los sesentas, cuando este proceso se fortaleció.

La verdadera sobrepoblación de empresas y marcas se dió entre 1955 y 1960 (ver cuadro I-3. supra p. 28), és ta multiplicidad creó serios problemas al servicio, a las re-facciones, a la incorporación de partes nacionales y, al impe-dir la estandarización de partes, propiciaba la elevación de sus precios.³² Ante este panorama el Estado comenzó a emitir una serie de decretos, ahora sí, con la finalidad principal de eliminar marcas y empresas de la producción y distribución de vehículos automotores. En 1959 se prohibió la importación de automóviles de lujo, con lo cual quedaron eliminadas marcas co-mo: Cadillac, Lincoln y Chrysler.³³ El 1° de noviembre de 1960 se expidió un decreto que establecía varias prohibiciones,³⁴ las cuales motivaron el retiro inmediato de la Mercedes Benz y prepararon el campo para la desaparición de otras firmas. Ese mismo año, se anunciaban los criterios que regirían la concesión

32 Blanco, Jaime Alfredo. Evaluación Económica de la Industria Automotriz en México, México, Tesis, UNAM, Fac. de Economía, 1971, p. 13.

33 Revista de Comercio Exterior, Diciembre, 1961, p. 725.

34 Entre las prohibiciones se establecían las siguientes: 1) Que daba prohibida la importación de automóviles armados con ex-cepción de las ciudades fronterizas; 2) No se autorizaban cuotas de importación para el ensamble de automóviles cuyo precio de venta al público, en unidad estandar, excediera de \$55,000.00 y en camionetas tipo estandar hasta \$70,000.00; 3) Se prohibía la importación de material para ensamble de au-tomóviles en sus modelos de lujo cualesquiera que fuera su cãtegoría y en clase popular, económica y medio lujo. Cfr. "Nueva Política en Materia de Automóviles", en Revista de Comercio Exterior, Noviembre de 1960, p. 598.

de cuotas de ensamble a las armadoras, antes de entrar en vigor ocho marcas abandonaron el país,³⁵ el 1° de mayo de 1962 el reglamento de ensamble se expidió, y poco después, catorce marcas salieron del mercado.³⁶ Estos movimientos permitieron una real restricción en el número de marcas y modelos y prepararon el terreno para la reestructuración de esta industria. El 23 de agosto se expide el decreto con vistas a lograr la integración de la industria automotriz; entre los doce artículos que formaban parte de este decreto destacaban algunos como el artículo tercero: que llamaba a las empresas ensambladoras a que presentaran sus programas de fabricación en el país de motores y de conjuntos mecánicos; con esta medida concluyó el proceso de eliminación de marcas y de empresas armadoras, ya que solo se aprobaron los programas de nueve compañías.

Otros artículos importantes eran el 4° y el 8°, que estipulaban el grado de integración que la industria debería alcanzar y los requisitos para obtener los permisos de importación. Se pensaba que para el 1° de septiembre de 1964 la industria automotriz debería contener partes de fabricación nacional que representarían cuando menos un 60% del costo directo del vehículo fabricado en México. En ese mismo año (1964), durante el primer semestre, se otorgarían los permisos

³⁵ Las marcas que dejaban el país eran: Abarth, Buick, Jaguar, Lancia, Mercury, Skoda, Moscovitch y Wartburg. Cfr., Revista de Comercio Exterior, Diciembre, 1961, p. 725.

³⁶ Las marcas eran: Alfa Romeo, Anglia, Borgward, Consul, De Soto, Hanza, Lloyd, M.G., Simca, Singer, Sunbeam, Vauxhall, Citroen y Studebaker., Loc. cit.

de importación sólo a aquellas empresas que comprobaran:

"a) haber iniciado la instalación de equipos para la fabricación y maquinado de motores y, en su caso, de conjuntos mecánicos (...) y b) haber celebrado los contratos correspondientes para la fundición y forjado en México de las partes automotrices incluidas en su programa de fabricación, así como los relativos a la compra de partes de fabricación nacional".³⁷

Cabe señalar que el porcentaje de integración nacional en 1962 era aproximadamente de un 20% y que en el año que marcaba el decreto (1964) sólo se logró llegar a un 25% de integración; el soñado 60% se alcanzó hasta el año de 1972.

El período que va de 1947 a 1962 manifiesta sus efectos sobre la organización del proletariado en dos momentos diferentes. El primero va de 1947 hasta la emisión de las medidas previas a la expedición del decreto de integración, (1959) y se caracteriza por la dispersión y desorganización extremas que produce en la organización de los trabajadores. La atomización de la clase aumenta debido a la división del trabajo, no sólo en lo que se refiere a la fragmentación propia del proceso de producción del automóvil, sino también por el número de las empresas que pululaban alrededor del proceso de ensamble de vehículos automotores, que en este período llegaron a ser diecisiete. A partir de 1960 la fuerza de trabajo se va concentrando en las plantas ensambladoras (sector termi

³⁷ Revista de Comercio Exterior, Septiembre, 1962, p. 582.

nal), pero esto no permite eliminar automáticamente la falta de cohesión que prevalecía entre los obreros automotrices, lo cual les impidió proponer alternativas proletarias a la integración (descomposición y recomposición) de la industria; de tal manera, que los trabajadores tuvieron que deambular de empresa a empresa, de sector a sector -de la industria terminal, a la auxiliar, a las distribuidoras o a los talleres de servicio-, o pasaron a formar parte del ejército de reserva industrial como consecuencia de los despidos en las plantas que desaparecieron durante 1961 y 1962.

Un acontecimiento importante, que no podemos dejar de mencionar, es la huelga de los ferrocarrileros en 1959 y su posible relación con la integración de la industria automotriz. El Estado por medio de sus aparatos represivos sofocó violentamente el movimiento de huelga ferrocarrilera, y por otro lado, aprovechó su papel dentro de la economía nacional para frenar el desarrollo de los ferrocarriles y reforzar la industria automovilística; medida más sutil de represión, pero no por ello menos efectiva, sobre todo a largo plazo. Si observamos la inversión estatal en este renglón durante el periodo 1959 - 1963, vemos que la inversión decrece de \$ 1 029 000 000 en 1959 a \$ 1 001 000 000 en 1963. Dicha inversión con respecto al total invertido en comunicaciones y transportes en el año de 1959 representa un 42%; para 1960 hay un ligero repunte y lo invertido en ferrocarriles es de un 45.6%, pero a partir de este año el gasto estatal en este renglón comienza a disminuir

hasta llegar a ser de un 29.5% en el año de 1963.³⁸

Podría argumentarse que el Estado tuvo razones estrictamente económicas para substituir el dominio del ferrocarril como medio de transporte de personas y mercancías, entre ellas: el continuo crecimiento de las pérdidas, que de un monto de \$ 460 000 000 en 1959 fueron ascendiendo hasta llegar a \$ 605 700 000 en 1963.³⁹ Sin negar que la crisis económica de los ferrocarriles influyó en la decisión tomada por el Estado, era tal la complejidad del problema, que no se debe descartar la hipótesis de que detrás de la acción económica del Estado se ocultaba la clara intención de desarticular uno de los sectores más combativos del proletariado. Sin embargo, comprobar plenamente esta aseveración requeriría de una investigación específica y de mayor profundidad. De cualquier manera a partir de 1962 los vehículos automotores y la cinta asfáltica comenzarían a desplazar a los rieles y las viejas locomotoras; el Estado promovía indirectamente el crecimiento de un sector del proletariado a la vez que debilitaba a otro.

³⁸ Estadísticas tomadas de Sergio Ortiz Hernán, Los Ferrocarriles de México una Visión Social y Económica, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, México, pp.169-170.

³⁹ Ortiz Hernán, Sergio, Ibidem, p.169.

El decreto sintetizaba una serie de estímulos fiscales para el sector terminal y para la industria de autopartes, y a su vez, estipulaba las bases para la organización de un sector de autopartes relativamente independiente del sector terminal y con un mínimo obligatorio de un 60% de capital nacional.

Con el decreto de 1962, la industria se estabiliza, los trabajadores se van concentrando en las plantas de ensamble y logran cierta permanencia en el empleo, esta situación coadyuva a que su organización comience a germinar. Al mismo tiempo, se inicia el ciclo de fundición y maquinado de partes de motor, y se modifica notablemente la composición técnica y social de los trabajadores de la industria terminal. Entre 1964 y 1966, la Ford, la G.M., la VAM, la Dina-Renault y la Chrysler de México comienzan a fundir, a maquinar y a ensamblar motores. En Cuautitlán, Edo. de México (Ford-1964); en Lerma, Estado de México (VAM-1964 y G.M. 1965); en Ciudad Sahagún (Dina-Renault en 1965); en Cuernavaca, Mor. (Nissan-1966) y en Puebla (VW-1968) quedarían situadas las plantas de motores, mientras que, la Chrysler contrataba con CINSA-CIFUNSA en Saltillo, Coah. la fundición de sus partes.

Al integrarse esta peligrosa fase de la producción del automóvil, crece el proletariado empleado en la industria y aumentan los trabajadores con silicosis, con plomo en la sangre (saturnismo), los quemados, los sordos y los muti-

Para mantener este ritmo de crecimiento el Estado emitió una serie de decretos, como el de 1963 en el que declaró a la industria automotriz como nueva y necesaria haciéndola acreedora de una serie de exenciones impositivas.⁴⁰

Algunos empresarios negaban que las concesiones hubieran sido cumplidas, sin embargo las cifras indicaban que sólo en el año de 1966 los beneficios por las exenciones llegaron a un monto \$ 700 000 000.⁴¹

Otro acuerdo importante fué el expedido en 1969, en el que se establecía un sistema de compensación de importaciones con exportaciones, ya que debido al crecimiento de la industria, la importación de piezas se incrementó también, por lo que esta medida buscaría equilibrar la balanza de pagos de la rama. Por otro lado, se otorgaron extra-cuotas de producción de acuerdo al grado de integración alcanzado, y también por exportaciones de partes y unidades armadas.

Todos estos acuerdos fueron integrados dentro del Decreto que fijaba las bases para el desarrollo de la industria automotriz, publicado el 24 de octubre de 1972 junto con el Acuerdo que reglamentaba las disposiciones del decreto.

40 Se exentaba la importación de maquinaria y equipo por cinco años, también se exentó del pago total de aranceles para materiales importados, partes y componentes por 4 años y se redujo en un 80%, el impuesto federal de ensamble. Cfr. Wionczek, et. al., op. cit., pp. 78-79.

41 Informe del O.E.C.D. Development Centre, cit, por Camarena Luhrs Margarita Rosa, en Capital Monopolista e Industria Automotriz en México, México, Tesis, UNAM, Fac. de Economía, 1979, p. 110.

5.- De la reorganización y el auge, al ciclo de motores y el preludio de la crisis (1962-1971).

5.1.- Auge y fundición de motores.

Después de la expedición del decreto de 1962 se inició una etapa que se caracterizó por el incremento en el en samble de vehículos, así como en la incorporación de partes nacionales (cuadro I-5), el número de trabajadores, los sueldos y salarios, la producción y ventas aumentaron en el periodo que iba de 1962 a 1968.

CUADRO I.5.- PRINCIPALES CONCEPTOS ECONOMICOS DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE VEHICULOS-AUTOMOTORES 1960-1969 (Unidad: 000 000)

AÑOS	INVERSION		OCCUPACION		SUELDOS Y SALARIOS	COMPRAS		VENTAS		
	ACTIVO TOTAL	ACTIVO FIJO	OCCUPACION TOTAL	OBREROS		EMPLEADOS	CRECIMIENTO DEL SECTOR AUXILIAR NACIONALES	EXTRANJERAS	UNIDADES	VALOR (1)
1960	1 578	341	7 072	4 802	2 270	186	246	895	55 286	1 781
1961	1 672	362	7 724	5 252	2 472	220	309	979	62 784	1 932
1962	1 952	398	9 021	6 089	2 932	238	364	1 104	65 153	2 118
1963	2 486	695	10 237	6 982	3 255	307	457	1 381	76 516	2 755
1964	3 696	1 284	13 433	9 027	4 406	419	668	1 822	94 441	3 758
1965	4 651	1 663	19 308	12 859	6 449	540	1 301	1 529	97 395	3 938
1966	5 289	1 792	22 387	14 618	7 769	705	1 940	1 717	114 521	4 782
1967	6 047	2 488	24 562	16 828	7 734	815	2 143	1 865	126 991	5 227
1968	6 500	2 650	26 000	17 680	8 320	863	2 526	2 119	146 777	5 808
1969 (2)	7 000	2 730	30 000	20 400	9 600	995	2 883	2 355	166 361	6 583

(1) Precio concesionario de las unidades
 (2) Datos preliminares.

Fuente: ANIA.

NOTA: La unidad debe referirse a los valores monetarios

Trabajo de Alfredo Jaime Blanco, Evaluación Económica de la Industria Automotriz en México, tesis, UNAM, Fac. de Economía, p. 77.

lados. La salud de los obreros quedará depositada en los hornos de fundición, en las máquinas sopladoras, en las prensas de cajas de moldeo y en las cepilladoras de partes de motor.

Con la fundición, el proletariado de la industria automotriz se nutre con un sector que por sus particulares condiciones de trabajo, en pocos años demostraría su combatividad. Simultáneamente, se integran obreros con cierta calificación como los afiladores de herramientas y los operadores de máquinas universales que se unirán a los obreros de fundición, a los obreros "especializados", a los moldeadores y a los peones. Trabajadores descalificados por la máquina, por la división del trabajo y por los tiempos y movimientos compartirán sus luchas con los obreros calificados de mantenimiento. Juntos en la batalla contra el capital: obrero-masa y obrero profesional.

La generalización de la fundición, el maquinado y el ensamble de motores implicó la intensificación del trabajo en condiciones laborales sumamente adversas; implicó la transformación de la composición del trabajo al interior de la fábrica y el crecimiento de la hegemonía del capital constante sobre el capital variable. Las grandes movilizaciones del período 1972-1975 se sostendrían sobre una composición de clase que sintetizaría la profesionalidad de un sector de trabajadores con una profesionalidad lograda mediante la antigüedad y la calificación, junto con el emergente obrero-descalificado -algunos con un pasado campesino-, surgido del Valle de Toluca,

del Valle de Cuernavaca y del Valle de Puebla.

5.2. El principio de una larga crisis

Mientras la industria automotriz vivía en México una época de bonanza, en los Estados Unidos durante 1969 el barómetro mundial de la industria, Detroit, Comenzó a resentir los primeros síntomas de una futura crisis; la baja en la producción y en las ventas, el descenso de las ganancias, la inflación y los despidos masivos anunciaban un negro futuro para las armadoras de automóviles. Desde la segunda mitad de 1969 las ventas de autos comenzaron a bajar, para enero de 1970 la caída había sido de un 16.5%. La American Motors resintió pérdidas por \$15 700 000 de dólares en el último trimestre de 1969; en ese mismo período la Chrysler perdió \$4 400 000 millones. Los efectos sobre los trabajadores fueron desastrosos en 1970 Ford Mo. Co. despidió a 3 500 obreros y General Motors a 3 800, la peor situación se dió en Chrysler que lanzó a la calle a 9 000 viejos trabajadores. Por otro lado, la producción programada para febrero de 1970 fué inferior en un 24% al volúmen producido durante el mismo período en 1969.⁴² Esta situación trajo como consecuencia que el auto grande -el orgullo americano, la síntesis del "american way of life" y

42

Cfr. "La industria automovilística estadounidense en aprietos", en, Revista de Comercio Exterior, MEXICO, marzo, 1970, p. 242.

el resultado de una gran época del capitalismo americano- entrará en un período de franca decadencia.

El auto compacto (europeo y japonés), producto de la austeridad ante un difícil acceso a los energéticos, se iba convirtiendo en la gran amenaza del flamante auto americano, ya que el consumidor norteamericano víctima de la inflación capitalista comenzó a mirar con simpatía a los pequeños vehículos euro-japoneses; en tanto que, en las grandes ciudades el transporte colectivo ponía en jaque al individualismo y a la privacidad del ciudadano americano que decidió dejar el auto encerrado momentáneamente en el "garage".⁴⁸

Las firmas norteamericanas optaron por hacer autos más pequeños y económicos, así como por una inflación a ritmo capitalista que absorviera los aumentos de salarios otorgados a los trabajadores como paliativos inmediatos a la crisis.

La crisis de la industria automotriz se incertaba dentro de la crisis general del capitalismo, en Europa las grandes movilizaciones de los trabajadores de la FIAT, junto con trabajadores de otros sectores en 1969 y los obreros de la RENAULT francesa en 1969 demostraban el carácter mundial de la crisis y las repercusiones de ésta en la industria automovi

⁴³ Sobre la crisis del auto y sus efectos ideológicos hay una crítica de Andre Gorz, "La Ideología Social del Coche", en, El Viejo Topo, Barcelona, No. 23, Agosto, 1978, pp. 4-7.

CUADRO I-6

Producción anual (1969-1975)
(No. de vehículos)

Años	Producción		Incremento anual
1969	165 391	68-69	18 913
1970	189 986	69-70	24 595
1971	211 383	70-71	21 397
1972	229 791	71-72	18 408
1973	285 586	72-73	55 795
1974	350 947	73-74	65 361
1975	356 624	74-75	5 677

Fuente: Cuadro elaborado por el autor en base a estadísticas de la AMIA, La Industria Automotriz de México en Cifras, 1976, pp. 62-63.

Efectivamente, si observamos la dinámica en el crecimiento de la producción de automóviles⁴⁵ parecería contradictorio hablar de crisis en la industria automotriz establecida en el país, sin embargo, las cifras no reflejan fielmente la forma en que la crisis va germinando y cuyos síntomas fueron apareciendo a finales de 1971. Las ventas de los autos norteamericanos en general disminuyeron, solamente la Ford Motor de México logró un leve incremento en sus ventas de un 6% durante los primeros meses de 1971, en tanto que las ventas en los primeros nueve meses de G.M. y Chrysler de México decrecían en un 18% y en un 5% respectivamente, mientras VAM sufría

⁴⁵ Para ilustrar la crisis, ponemos énfasis en el sector terminal ya que en este se refleja más claramente este fenómeno.

lística, vislumbrándose futuras transformaciones en el proceso de producción y en la organización de sus trabajadores.

La respuesta de los obreros automotrices norteamericanos a la inflación y el desempleo partió de la General Motors Co., (1959) donde el proletariado se lanzó a una huelga de 58 días, considerada después, como "la más grandes y onerosa del decenio".⁴⁴ Al final la empresa aceptó conceder aumentos de acuerdo al alza en el costo de la vida. La huelga repercutió en las ramas e industrias que se relacionaban con la armadora que también bajaron su producción. La patronal emitió declaraciones alarmantes sobre los efectos inflacionarios de la huelga, la batalla emprendida por los trabajadores en aras de mejores salarios era una contestación legítima y necesaria ante la crisis y la inflación impuestas por el capital.

5.3. El final de un corto sueño.

En México la industria automotriz navegaba en aparente prosperidad, entre 1969 y 1975 la rama continuaría aumentando su producción de vehículos. (Cuadro I-6, ver, infra, p.44).

⁴⁴ "EUA: la solución a la huelga en la General Motors", en Revista de Comercio Exterior, MEXICO, diciembre, 1970, p. 1031.

una situación semejante durante el mismo período.⁴⁶ La firma Automex (Chrysler) declaraba que tenía pérdidas considerables, lo que motivó que la Chrysler Corporation aumentara su participación en la propiedad del capital social de la empresa, de un 33% a un 49%.⁴⁷ Las semejanzas entre los primeros siglos de la crisis de la industria automovilística mexicana y la que Norteamérica había experimentado durante 1969, reflejan el carácter mundial de la crisis de esta rama particular de la producción, como la expresión sectorial de la crisis del capitalismo en su conjunto.

El constante deterioro en los ingresos de los consumidores que constituían el mercado interno -a consecuencia de la inflación-, trajo consigo que los compradores mexicanos reaccionaran como los norteamericanos y que su preferencia por los autos norteamericanos fuera sustituida por la de los autos llamados populares, a este respecto un funcionario de la G.M. comentaba:

Durante 1971 los mexicanos compraron más autos que nunca, pero fueron automóviles pequeños. Se están suprimiendo los modelos de precios más elevados".⁴⁸

En 1972, el espectro de la crisis presenta rasgos más definidos, las opiniones patronales coincidían en que la

⁴⁶ "La marcha de los nuevos modelos", en, Expansión, nov-3, 1971, pp. 26 y 27.

⁴⁷ Ibidem, p. 30.

⁴⁸ Ibidem, p. 26.

industria automotriz vivía un momento crítico: la inflación y los ajustes monetarios repercutieron sobre los costos de las piezas y herramientas importadas para marcas como VW, Datsun y Opel. En el renglón de los beneficios, en los ejercicios de 1970 y 1971 sólo 2 empresas habían obtenido utilidades, 3 estaban en el punto de equilibrio y las otras 2 restantes estaban sufriendo "pérdidas".⁴⁹ Otro efecto de la crisis era la tendencia a la saturación del mercado, atribuida, entre otras cosas, a un crecimiento de la producción sin correspondencia proporcional en el crecimiento de los consumidores, consecuencia de la inflación y de sus efectos sobre los trabajadores.

Entre las causas de la crisis se señalaban las siguientes: el aumento del precio de la fuerza de trabajo y de los materiales (23% aproximado); los altos costos de producción y el bajo volumen unitario; y el alto costo de las partes nacionales. La solución capitalista a la crisis de la rama se veía en la ruptura del control sobre los precios de los vehículos que mantenía el Estado, esta demanda empresarial tendría gran importancia y reaparecería constantemente a lo largo de la crisis.

6.- De la madurez de la organización a los primeros efectos de la acción (1972).

La organización de los trabajadores y el conocimiento de su proceso habían madurado, aquella clase obrera que

⁴⁹ "Momento crítico para las empresas automotrices", en, Expansión, 5 de abril, 1972, p. 7.

había nacido de la mano del desarrollo estabilizador comenzaba a manifestarse; la reestructuración de la industria en 1962 le había dado cohesión; la inflación le inyectaba combatividad y coraje; la explotación de que era objeto se le presentaba con meridiana claridad, la hora de la acción se aproximaba. El obrero-masa, descalificado por "un taylorismo y un fordismo a la mexicana" se unía a las demandas de algunos trabajadores que mantenían su calificación, y juntos, prendieron la mecha de la lucha generalizada contra los sindicatos burocráticos. Los trabajadores se rebelaron y saltaron por sobre las cadenas de montaje. Los obreros de la Chrysler de Toluca abrieron el ciclo de movilizaciones de 1969, pero las luchas se generalizaron a toda la industria a partir del mes de abril de 1972, cuando los obreros de la VW decidieron salirse de la Federación de Trabajadores de Puebla organización sindical de la CTM. En agosto, el Estado, anticipándose a los conflictos y reivindicaciones futuras de control obrero, organiza una alternativa burguesa de comité de fábrica en DINA, como organismo amortiguador de la conflictualidad trabajo-capital. Durante el mes de octubre de ese mismo año, después de una larga serie de movilizaciones, el sindicato de Nissan Mexicana también se sale de la CTM.

Ante su confrontación con un proletariado joven, con gran capacidad organizativa y peso estratégico, la patronal automotriz reaccionó en diferentes formas. En primer lugar tuvo que aceptar los incrementos salariales impuestos por

los obreros -sobre todo en el sector terminal-, en 1971 los sueldos, salarios y prestaciones fueron de \$ 1 624 000 000 elevándose a \$ 1 944 600 000 en 1972,⁵⁰ lo que representa un incremento de 19.4%; además, el número de días promedio trabajados en la rama disminuyó de 268 días en 1969 a 258 en 1972.⁵¹ La burguesía de esta industria comenzó a aumentar sus inversiones en capital constante como lo reflejan los incrementos de activos fijos en el sector terminal que de - - - \$ 2 445 360 000 en 1971 pasaron a ser de \$ 2 813 520 000 en 1972, el porcentaje de aumento de 14.58% seguiría creciendo para llegar en 1973 a un 21.63% y en 1974 de 22.4%⁵² lo cual representaba una tendencia a descomponer la organización del trabajo, y "equilibrar" las fuerzas del capital ante los avances del trabajo, en una compleja dinámica que surge de las relaciones contradictorias, que se establecen entre el trabajo vivo y el trabajo muerto a través del proceso de producción.

50 A.M.I.A., La Industria Automotriz de México en Cifras, 1976, pp. 170 y 179.

51 Sría. de Industria y Comercio, Censos Industriales, 1969 y 1972. Datos reclasificados por José Othón Quiroz T., en, Cuadros Estadísticos.

52 Sría. de Industria y Comercio, Censos Industriales, 1965, 1970, 1972 y 1974. Datos reclasificados por Quiroz Trejo, José Othón, en, Cuadros Estadísticos. Hasta este momento, el aumento en la composición orgánica de capital solo aparece como tendencia, su manifestación más clara se dará a partir de la descentralización de la industria (1977-19??).

El Estado jugaría un papel vital durante la crisis, mediante su política de mantener controlados los precios de los vehículos automotores y otorgar los aumentos de emergencia; el trabajo seguiría luchando por los aumentos que le resarcieran la pérdida del poder adquisitivo de sus salarios; y el capital respondería con la inflación, con el incremento tendencial del capital constante y con la exigencia permanente de romper el control estatal sobre los precios de sus productos. El Estado desempeñó la misión de paliar la crisis de su sistema y mantener las contradicciones entre los factores de la producción en un nivel tolerable; mediante sus políticas logró sostener un quimérico y temporal aumento de la producción, a la vez, que paliaba y difería los colapsos mayores de la industria. La cual, entre 1973 y 1974 presentaba diferencias en las manifestaciones de su crisis con respecto a otros países, ya que combinaba un crecimiento en la producción con una baja en su tasa de beneficio.

7. El derrumbe de una industria (1973-1977).

El breve respiro que la industria tuvo durante 1973 y 1974 sólo fué el preludio de un accidentado futuro. A finales de 1974 ya se avisoraba el recrudecimiento de la crisis: las presiones de los trabajadores en defensa de sus derechos, el impacto del impuesto federal de lujo sobre los vehículos en 1975, la repercusión en las ventas del nuevo impuesto sobre consumo de gasolina (\$1²² por litro) y la inflación en los costos de los insumos anunciaban un triste 1975.

CUADRO I-7

Producción Anual (1972-1977)
(No. de vehículos)

Año	Producción	Incremento Anual
1972	229 791	---
1973	225 586	55 795
1974	350 947	65 361
1975	356 624	5 677
1976	324 979	-25 968
1977	280 813	-70 133

Fuente: Cuadro elaborado por el autor en base a Datos de la A.M.I.A., op. cit., pp. 62-63.

Si observamos el cuadro I-7, constatamos que la producción de 1975 creció respecto a la de 1974 en 5 677 vehículos; sin embargo, en comparación con los años 1973 y 1974 la "fabricación" de unidades presentaba una tendencia decreciente. Los empresarios atribuían su declive a la política estatal de control de precios, a los "inflacionarios" aumentos salariales, a las huelgas y a los altos costos de las partes nacionales e internacionales. Los trabajadores hacían de la huelga su táctica de lucha en la defensa del precio de su fuerza de trabajo, los sindicatos del sector auxiliar como CINSA-CIFUNSA (1974) y SPICER (1975) dieron las expresiones más espectaculares de estas batallas. En tanto que, el Estado cumplía su tarea de capitalista colectivo regulando la crisis e interviniendo en los conflictos entre el capital y la fuerza de trabajo como árbitro, ferreo vigilante de la perma-

nencia de las relaciones de producción del capital y fiel garante del cumplimiento de las leyes del intercambio capitalista.

El año de 1976 la industria arrastró tristemente sus ruedas por el tobogán de la crisis, la producción de autos bajó estrepitosamente; la devaluación incrementó los costos de las partes de importación y restringió las posibilidades de financiamiento bancario, reduciendo la capacidad de los consumidores y hundiendo a la industria en una fuerte crisis de realización. Los trabajadores automotrices utilizaron la huelga contestando a la inflación y a los despidos masivos en empresas como Ford, Diesel Nacional, Nissan Mexicana y Volkswagen del sector terminal y en traimobile empresa del sector auxiliar.⁵³

La desocupación aparece claramente definida en 1976 y se prolonga hasta 1977, en 1976 se hablaba de 20 000 trabajadores despedidos en la industria automotriz. A través de estos años la desocupación -como parte de la crisis general del capitalismo- fue abarcando la mayoría de las ramas de la producción, sin embargo, las industrias con tasas más altas de desempleo en 1977 fueron las dedicadas a la fabricación y reparación de vehículos automotrices, con un decremento en el empleo del 15.6% (cuadro I-8 ,ver infra,p.52).

⁵³ Cfr. Aguilar, Javier. El movimiento obrero automotriz en México 1965-1976, México, Tesis, UNAM, 1978, pp. 165-236 y Expansión, 12 de enero de 1977, p. 16.

CUADRO 1.8.- DESEMPLEO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA, 1976-1977.

CONCEPTO	1977/1976	
	Personal ocupado	Horas obrero
TOTAL	- 1.6	- 1.8
Alimentos, bebidas y tabaco ..	- 1.0	1.4
Hilados y tejidos	- 3.6	- 5.2
Fabricación de triplay y artículos de cartón	2.4	0.7
Fabricación de llantas y cámaras	- 4.1	- 9.2
Fabricación de productos farmacéuticos	- 1.0	2.6
Fabricación de artículos de vidrio	3.1	3.0
Fundición y laminación de hierro, acero, aluminio y cobre	6.3	4.1
Fabricación de maquinaria eléctrica	- 2.1	- 3.7
Construcción y reparación de equipo ferroviario	-13.6	- 2.8
Fabricación y reparación de vehículos automóviles	-15.6	-19.1

*La información proviene de encuestas periódicas que cubren aproximadamente el 45.0 por ciento del valor agregado de la industria de transformación, y el 10.0 por ciento del personal empleado en la misma. Datos enero-noviembre.

Fuente: Dirección General de Estadística, S.F.P.

Tomado de: Banco de México, Informe anual, p. 59.

El 20 de junio de 1977 la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial publica un nuevo "decreto para el fomento de la industria automotriz",⁵⁴ entre las disposiciones más importantes que contiene están las siguientes:

- La liberación de los precios de los automóviles.
- Un nuevo criterio para cuantificar el grado de integración, mediante la contabilización de las partes de acuerdo al valor que estas tengan en el país de origen.

⁵⁴ En torno a las reformas del Decreto de 1977, Cfr. Vázquez Tercero, Héctor. "La nueva política automotriz", en, Expansión, 20 julio, 1977, pp. 27-29.

- Se estipula el incremento gradual del porcentaje de integración, proyectándose para 1981 la integración siguiente.

Tipo de vehículos	% de integración nacional proyectado
Autos	75%
Camiones	85%
Tractocamiones y autobuses integrales	90%
Tractores agrícolas	85%
Partes (industria auxiliar)	80% ⁵⁵

Este reglamento es el que rige en la actualidad el funcionamiento de la industria automotriz, queda como una cuestión importante, el verificar si los porcentajes de integración se cumplirán en los años proyectados. Sin duda, la medida más importante del reglamento fue la liberación de los precios, con lo cual quedo manifestado, una vez más, el papel que juega el Estado en el desarrollo de esta industria como consumidor de vehículos (activando el mercado), subsidiando el precio de la gasolina y sobretodo exentando de impuestos a la industria.⁵⁶ Independientemente de la eficacia del capital, lo cierto es que el proletariado de esta sección de la producción social tendría mucho que decir, y bastante que hacer, en las transformaciones futuras de la industria, en las repercusiones de estas en su organización y en sus propias perspectivas de clase.

⁵⁵ AMIA, Boletín 138, 1977, pp. 4 y 5.

⁵⁶ Las exenciones por concepto de impuestos en 1979 fueron de \$7,419,000,000.00, Uno más Uno, 12 de junio de 1980, p. 12.

8. Recuperación y Descentralización (1978-1979).

A partir de la crisis actual del capitalismo, a nivel universal se vislumbran cambios importantes en la estructura y división internacional del trabajo, que afectarán directamente a la industria automotriz mundial y en particular a la mexicana. En los países altamente desarrollados aparecen los conglomerados automotrices, formas modernas de asociación de capitales entre firmas transnacionales de la industria automotriz.⁵⁷ Con estas fusiones se pretende eliminar las luchas por el reparto de nuevos mercados; ahorrar tiempo de trabajo mediante la estandarización internacional de partes;⁵⁸ intercambiar experiencias y tecnologías, lo que permitirá la investigación conjunta en busca de materiales más ligeros y baratos; y la fusión de empresas, departamentos y procesos que posibilite la eliminación de "trabajo superfluo"; en síntesis, lo que está detrás de estos movimientos del capital, es su preocupación por los problemas que le plantea el trabajo. La racionalización y el control de la fuerza de trabajo, en base a la aplicación de modernas técnicas de administración del trabajo vivo y al incremento de inversiones internacionales conjun-

57 Chrysler se fusionó con Peugeot-Citroen; American motors tiene un convenio con la Renault; la Volkswagen de Brasil compró acciones de la Chrysler de ese país.

58 Como el convenio entre las firmas Peugeotit, Citroen y Renault con la Volvo para producir motores estandar, Cfr. "Los automóviles cuesta abajo", en, Expansión, 19 de febrero de 1975, pp. 57-58.

tas en capital constante, tienden a desarticular la organización del proletariado automotriz, cuya combatividad se quiere mermar mediante los despidos masivos por "reorganización" y la descalificación crecientes producto de la automatización.⁵⁹ Esta descalificación del trabajo trae aparejada la sustitución de trabajadores nacionales por emigrantes provenientes de países atrasados, el capital aprovecha las desigualdades y la competencia entre los poseedores de la fuerza de trabajo y amenaza a los sindicatos, predominantemente compuestos por un proletariado nacional,⁶⁰ con un ejército de reserva industrial integrado por emigrantes dispuestos a recibir cualquier salario.

Por otro lado, estas medidas en aras de la estandarización universal de la productividad, a través de la fusión de procesos y técnicas de producción avanzados con otros de ni

59 A raíz de la actual crisis del automóvil, las empresas europeas y norteamericanas han incrementado su composición orgánica de capital, sobretodo en la fase de ensamble, substituyendo a los trabajadores por robots ensambladores, que son un producto de la aplicación de la computación y la electrónica al proceso de producción inmediato. El despido de trabajadores via recesión-descomposición, solamente en los Estados Unidos de Norteamérica ha alcanzado cifras de 213 000 trabajadores despedidos, Cfr., Excélsior, 29 de abril de 1980, p. 26A.

60 Como sucede en Inglaterra e Italia países que dependen por enteró de la fuerza de trabajo de sus propios conciudadanos. Expansión, 19 de febrero de 1975, p. 58.

vel intermedio y atrasado, constituyen una estrategia de homogeneización de los niveles de explotación de la clase obrera y de uniformación de las tasas de plusvalía a sus niveles más altos. Cuando un empresario de la British Leyland observa que un trabajador produce 6 autos al año, y que un trabajador de la Nissan Japonesa produce 37 autos en el mismo lapso de tiempo, inmediatamente surge en la mente del capitalista británico la posibilidad de fusionarse con el empresario japonés.⁶¹ Como se ve, detrás de todas estas transformaciones esta el furor capitalista de incrementar la plusvalía.

Todas las transformaciones mencionadas, en particular las tecnológicas, conforman una cierta revolución industrial que trastoca todos los procesos de producción de las plantas automotrices a escala mundial. Pero, si bien las innovaciones tecnológicas son un producto directo e inherente al desarrollo mismo del capital -cuya fuerza motriz y límite esta en la lucha de clases-, en ciertos momentos algunas de ellas son demandas y objetivos conscientes de los trabajadores del automóvil en sus confrontaciones cotidianas con la patronal de esta rama de la producción. En Italia, la Fiat, a raíz de la

⁶¹ En la Nissan de Tokio la cadena de montaje esta automatizada en un 96%, en ese lugar solamente 6500 trabajadores directos producen 46,000 unidades por mes, o sea, un promedio de 84.96 unidades anuales por trabajador, Excélsior, 15 de diciembre de 1979, p. 26A. Para darnos una idea de la productividad del trabajo japonés, basta comparar con el promedio de unidades producidas anualmente por trabajador en la Nissan de México, que es de 12 unidades por año. Cfr. José Othón Quiroz Trejo, Proceso de trabajo en la industria automotriz, Formas de dominación capitalista y respuestas proletarias, C.E.L.A., Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, U.N.A.M., Cuaderno # 40, 1980, p. 34.

presión ejercida por sus trabajadores, ha tenido que introducir robots industriales para que realicen los trabajos menos gratos; y en la Volvo sueca, se esta combinando el uso de la banda de montaje con la movilidad de trabajadores en torno a su tarea, para evitar la monotonía del trabajo estacionario.

En lo que se refiere a los cambios en la división internacional del trabajo en la rama, las firmas multinacionales se han visto obligadas a reestructurar sus procesos y a transferir algunas líneas de producción a "países atrasados", como sucede con el Volkswagen Sedán que actualmente es producido en Brasil, México, India y Sudafrica, sin embargo, lo que las multinacionales dificilmente trasladan es: su tecnología y la fase de planeación, elementos integrantes del proceso de trabajo y que sobre todo en la rama automotriz constituyen el eje central en torno al que gira la producción: estas fases donde se concentra un trabajo manual e intelectual altamente calificados se encuentran centralizadas en los países de origen de las principales firmas automotrices.

En México el año de 1978 arrojó cifras que nos permiten diagnosticar algunos cambios en la industria automotriz. La producción de vehículos en 1978 alcanzó una cifra record de 384 127 unidades cifra que supera en un 36.8% a la lograda en 1977⁶² a su vez el sector auxiliar obtuvo - - - \$16 868 000 000 de ingresos por ventas en 1978 y el empleo creció en un 20%.⁶³

62 A.M.I.A., Boletín 157, enero, 1979, p. 1.

63 Pérez Stuart, A. José. "Portafolios", en, Excélsior, 12 de Marzo, 1979, p. 26A.

En julio de 1978, el Dr. Nathan Warman, Subsecretario de Patrimonio y Fomento Industrial, declaraba que la exportación sería la base de la recuperación de la industria automotriz y que no debería sacrificarse ese renglón en aras del mercado interno;⁶⁴ en el mes de agosto de este mismo año este subsecretario anunció que quedaba autorizada la libre importación de partes, en base al programa de emergencia de importaciones de equipo y partes para satisfacer la exportación de vehículos.⁶⁵ A través de estas acciones, el Estado coadyuvó a la recuperación de la industria. Efectivamente, las exportaciones y la eliminación de los controles sobre los precios de los automoviles serían los pilares sobre los que se sostendría el repunte en la producción de la industria automotriz, el año anterior se exportaron 25 828 unidades lo que representa un aumento de 219.9% con respecto a las exportaciones de 1977. Una característica importante que aparece en este refortalecimiento de la rama, es el crecimiento de la producción y del consumo de autos americanos, para algunos analistas este hecho obedece a la creciente concentración del ingreso.⁶⁶ Las ganancias de la industria también se han recuperado, en el primer trimestre de 1978 las empresas automotrices registradas en la bolsa de valores presentan un aumento en sus ganancias de 113.9% en comparación con 1977.⁶⁷

⁶⁴ Excelsior, 22 de abril de 1978, p. 1.

⁶⁵ El Día, 1° de agosto de 1978, p. 6.

⁶⁶ Blanco, José. "Coyuntura y Perspectivas de la Economía Mexicana", en, Siempre, La Cultura en México, 8 de noviembre de 1978, No. 872, pp. II y III.

⁶⁷ Blanco, José. Ibidem, p. V.

Esta aparente superación de la crisis en la industria del automóvil como parte de la "recuperación" del capitalismo en general, se construye sobre las espaldas del proletariado mexicano, que entre 1976 y 1978 ha visto y ha sentido el aumento de su jornada anual de trabajo por persona ocupada, de 1677.96 horas por persona ocupada en 1976 a 1688.27 horas en 1978; sus sueldos y prestaciones por hora de trabajo (a pesos de 1975) han disminuido de \$42.84 en 1976 a \$41.70 en 1978; en tanto que el valor de la producción por hora de trabajo (a pesos de 1975) se ha incrementado de \$250.28 en 1976 a \$269.55 en 1978.⁶⁸

En 1978 la industria automotriz terminal, solamente en la producción de unidades, tuvo un incremento del 36.8%, en contraste con los aumentos salariales otorgados a los trabajadores que no rebasaron el 16% logrado por los obreros de la Volkswagen, falta tomar en cuenta la producción de partes de las plantas ensambladoras, que, como en el caso de la VW representa un renglón importante en las ventas (15%). En 1979 la producción alcanzó las 444 426 unidades, lo cual implicó un 15.69% de incremento en la producción con respecto al año de 1978, por otro lado, las ganancias de la industria seguían en franca mejoría, solo en la General Motors de México, las utilidades tuvieron un crecimiento de un 278.7%,⁶⁹ sin duda, la in

⁶⁸ Blanco, José. "La Economía Mexicana en 1978, informe de coyuntura", en Nexos, México, 15 de marzo, 1979, No. 15, p. 36.

⁶⁹ Luis E. Giménez C. "Huelga en General Motors", en La Cultura en México Suplemento de Siempre, No. 937, 5 de marzo, 1980, p. VI.

industria estaba en el camino hacia la recuperación, a costa de la descomposición de la organización de la clase a través de la crisis. Ante estas óptimas condiciones para el capital, se avisoraba un crecimiento acelerado en el futuro de la industria. En el sector de autopartes que produjo \$37 970 000 000.00 en productos durante 1978, se pronosticaba que para 1985 su producción llegaría a \$164 880 000 000.00;⁷⁰ por lo que se refiere a la producción de vehículos automotores en la industria terminal, se presupuestaba que para 1985 deberían de ensamblarse 775 000 unidades,⁷¹ el Estado consideraba a la industria como uno de los puntales del "nuevo" patrón de acumulación.⁷²

La manipulación del proceso inflacionario, la desvalorización global de la fuerza de trabajo mediante la devaluación de 1976 y los métodos directos de represión-desarticulación de la composición de clase como los despidos masivos y selectivos; la integración de los sectores profesionales de la clase obrera al estado capitalista y la descentralización de los centros productivos con la centralización del mando (descentramiento), habían permitido la reestructuración de la industria automotriz. Todas las plantas anunciaban grandes

⁷⁰ Banamex, "Producción de autopartes, presenta gran dinamismo", en, Examen de la Situación Económica de México, vol. LV, # 639, febrero 1979, p. 88

⁷¹ Banamex, Ibidem., p. 89.

⁷² Cfr., SEPAFIN, Plan nacional de desarrollo industrial 1979-1982, México, marzo, 1979.

inversiones para el futuro inmediato: la Renault Mexicana -ahora con 40% de capital francés- invertiría \$1600 000 000 para apoyar la industria de autopartes;⁷³ la General Motors abriría cuatro nuevas plantas de ensamble, dos de ellas en Coahuila, una para producir motores V-6 y otra para armar camiones de pasajeros;⁷⁴ la Volkswagen continuaba ampliando sus instalaciones con nuevas líneas de producción mediante una inversión de \$3 000 000 000;⁷⁵ la Nissan Mexicana planeaba la ampliación de sus instalaciones, sin descartar la posibilidad de construir una nueva planta para el estampado de carrocerías;⁷⁶ Chrysler invertiría \$2000 000 000 en producción de partes para exportación y construiría en el Estado de Coahuila una nueva planta.⁷⁷ Todas estas inversiones aumentaban el control del capital multinacional sobre esta industria, en donde el capital extranjero salió sólidamente fortalecido de la fase anterior de la crisis.

⁷³ El Día, 14 de julio de 1978, p. 2.

⁷⁴ Excélsior, 11 de mayo de 1979, p.

⁷⁵ Excélsior, 6 de abril de 1979, p. 5A.

⁷⁶ Issei Yoshino, Memoria del segundo simposium de la industria automotriz, México, enero de 1980, p. Blanca Pastor, Dinorah Franco y José Othón Quiroz, Reporte de la visita a la Planta de ensamble de autos de Nissan Mexicana, Cuernavaca, Mor., 5 de enero de 1979, p. 1.

⁷⁷ Excélsior, 26 de junio de 1979, p. 2. "Ambicioso plan de Chrysler en México", en, Intercambio Internacional, # 25, vol. 3, noviembre de 1978, p. 34.

9).- Descentralización-Continua, Auto Mundial y Exportación de Motores (1980-19..?).

Lo que a mediados de los setentas aparecía como una tendencia a largo plazo: como el nacimiento auto mundial y aquello que tímidamente nos atrevíamos a denominar como descentramiento en agosto de 1979; para 1980, se había convertido en una irrefutable realidad. A mediados de 1980 la Ford Motor Co. anunciaba su proyecto de auto mundial, en cuya propaganda aparecía un automóvil cubierto con las banderas de varios países. Las bandéras reflejaban el proceso de descentralización de la producción a lo largo de varios países para evitar que la huelga de uno de ellos frenara la producción en su totalidad. La concentración del mando quedaría depositada en los grandes centros de computación de los Estados Unidos, donde se procesaría la información enviada, vía satélite, desde cada uno de los países-departamentos de la inmensa cadena que hoy se desparrama por sobre todo el planeta-fábrica.

La descentralización como parte del proceso de crisis-inflación-reestructuración se levanta como una enorme ola, que al caer, desarticula la organización y la composición de clase sobre la cual se habían desarrollado las grandes escaramuzas de los setentas. En el año de 1980 culminaba un ciclo de luchas, con la derrota de los obreros de la GM y de su comité ejecutivo democrático quedaba sepultada una composición de clase y clausuraba un periodo de grandes batallas, en las que el obrero profesional y el obre

ro-masa compartieron la centralidad política de la clase. Mientras en la GM del D.F. se despedía a obreros, se reestructuraba el proceso de producción y se dividía a los trabajadores en tres sindicatos de sendas plantas en el D.F., en Toluca y en Ramos Arizpe, Coah.; en MASA el capital expropiaba el "saber hacer" de un amplio sector de trabajadores calificados e intentaba fijar a sus puestos de trabajo a los trabajadores descalificados y en la Ford de la Villa desmantelaban parte del proceso para enviarlo a la planta de Cuautitlán en el Edo. de México, estas transformaciones se repiten en todas y cada una de las plantas de la industria automotriz terminal. Entramos de lleno a la era de la descentralización, del auto mundial y de la producción masiva de motores para la exportación.

El año de 1980 transcurrió rápidamente entre la huelga exitosa de MASA, la derrota de la huelga de los obreros de la GM y los 490 005 vehículos producidos por las plantas de ensamble en ese año.

Durante el primer semestre de 1981 se inauguraron las plantas de GM y Chrysler en Ramos Arizpe Coahuila, al mismo tiempo que se confirmaba la participación de México en la elaboración del auto mundial, para cuyo efecto se construiría una planta de motores en el norte del país. Con este paso se consolidaba el perfil de una nueva fase del desarrollo de la industria automotriz caracterizada por una descentralización continua y una creciente incorporación al mercado mundial, a través de la exportación de motores. Esta inserción a los ritmos de

la cadena de montaje universal transformarán la organización de la producción y la composición técnica de la clase obrera al interior del país.

En los próximos años la industria automotriz crecerá notablemente, sobre todo en lo que se refiere a la producción de motores. GM construirá una planta con la capacidad de producir 500,000 motores de seis cilindros por año.⁷⁸ La Chrysler de México acaba de inaugurar su planta de motores en Ramos Arizpe, Coahuila, con capacidad para producir 270,000 motores en su primera etapa, siendo 220,000 para exportación hacia los Estados Unidos; en una segunda etapa la producción llegará a 400,000 motores de los cuales 350,000 se exportarán.⁷⁹ Ford Motor Company de México construirá una planta para producir inicialmente 500,000 motores.⁸⁰ La Nissan Mexicana ya está exportando 70,000 motores de su planta en Lerma, Edo. de México⁸¹ y planea construir una nueva planta para la elaboración de motores para la exportación en Celaya;⁸² además, de acuerdo a los nuevos convenios con los Estados Unidos la firma japonesa se obliga a restringir su cuota de exportación a norteamérica y a construir plantas de ensamble final en ese país, las cuales serán surtidas con partes producidas en México.⁸³ La Volkswagen no se queda a la zaga, ha cancelado sus planes de expansión en

⁷⁸ Harley Shaiken, "The New 'World Car': Detroit Downsizes U.S. Jobs", en The Nation, 11 de octubre de 1980, p. 347.

⁷⁹ El Heraldo de México, 9 de mayo de 1981, p. 1.

⁸⁰ Harold Shaiken, loc. cit.

⁸¹ Excélsior, 7 de agosto de 1981, p. 23A.

⁸² Información Sistemática octubre de 1980.

⁸³ Uno más Uno, 9 de mayo de 1981, p. 1.

los EUA en favor de la construcción de una modernísima planta de motores en Puebla que produce 300,000 motores aprovechando las facilidades del país.⁸⁴ En suma, estamos ante una integración de la producción entre Estados Unidos y México que se intersecta en la frontera norte del país, en donde se están construyendo las nuevas plantas, y que ha llevado al capital en norteamérica a construir plantas en la parte sur de su territorio, para aprovechar las diferencias salariales y la posibilidad de desarticular la organización de los obreros automotrices en ambos países. La descentralización y desmantelamiento de las plantas y la internacionalización de los procesos de producción se transforman en vías de recomposición del control y de la estabilización de un sector importante de la clase obrera mundial, particularmente combativo en las últimas décadas.

El boom en la producción, el desbordante optimismo del capital ante su futuro promisorio, se monta sobre la clase obrera. Aquella clase obrera, que desde 1972 expresaba su voluntad autónoma al exigir democracia en sus sindicatos y al arrancarle al capital, el aumento salarial que le permitía su autovalorización como fuerza de trabajo, como no-capital. Entendemos por autovalorización "la alternativa que en el terreno de la producción y de la reproducción pone en marcha la clase obrera al apropiarse del poder y al reapropiarse de la riqueza, en contra de los mecanismos de acumulación y desarrollo".⁸⁵

⁸⁴ Harold Shaiken, loc. cit.

⁸⁵ Antonio Negri, Dominio y sabotaje, Barcelona, El Viejo Topo, 1979, p. 69.

La autovalorización surge en la clase obrera cuando esta se se para como entidad política, cuando reconoce sus prácticas y su capacidad de autoorganización, de elaboración de sus propias formas de cultura y de ideología. Esta autovalorización le permite estructurarse social y políticamente en lo interno, para establecer relaciones con otros sectores del trabajo abstracto, en su lucha contra el capital y su Estado. Los obreros de la industria automotriz, concientes de su homogeneidad y de la importancia económica de su sector, junto con la clase obrera en su totalidad, a través de la lucha salarial reivindicaban la existencia de su derecho a disfrutar mejores salarios para autovalorizarse, es decir, prepararse económica, política y culturalmente para destruir la forma mercancía.

El trabajador automotriz, que entre 1962 y 1972 avanzó en su organización, en los setentas, al lado de otros sectores del proletariado inundó las calles y desparramó sus consignas, para poner en predicamentos al Estado-plan, al Estado de matriz keynesiana. Al incidir sobre el salario, el movimiento obrero hundió su índice sobre el punto más vulnerable del Estado planificador. El capitalismo mexicano y el capitalismo a nivel mundial se veían imposibilitados para planificar el desarrollo capitalista. ¿Cómo podían garantizar el precio global de la fuerza de trabajo, si los obreros saltaban por encima de sus direcciones charras, y exigían: democracia sindical, independencia sindical y aumento salarial, con la bandera de huelga y la huelga misma por delante?. El Estado tenía que renovar el pacto político entre las organizaciones de la clase

obrera joven-descalificada, emigrante del campo-, junto a sectores profesionales -viejos obreros especializados y obreros de oficio-, y los disidentes de los sindicatos burocratizados y adheridos al estado, se unieron, dándose una compleja centralidad política, en la cual las consignas centrales eran la democracia e independencia sindicales y aumentos salariales. El problema ya no se puede plantear en terminos de reivindicaciones políticas y reivindicaciones económicas por separado, la lucha obrera es unidad totalizante, la división artificial entre economicismo y politicismo son remanentes puros de un tercerinternacionalismo incapaz de entender las formas de conciencia, las formas de organización y las formas de lucha de un movimiento obrero cuya composición política es diferente a la de principios de este siglo. El salario y la lucha sobre este terreno se convierten automáticamente en lucha política que atenta contra la estabilidad del Estado-plan, digamoslo como lo plantea Antonio Negri:

... el salario ya no es, en su entidad económica, una variable independiente. Es algo completamente subordinado a la dinámica total del poder, al marco total de la autonomía política del Estado. La sumisión del salario a la jerarquía del mando se realiza en un proceso que es el calco, el revés, la represión de la unidad proletaria en el nivel social.⁸⁶

⁸⁶ Antonio Negri, ibidem, p. 57.

Dos composiciones de clase se fundieron coyunturalmente en la última decena, el obrero-masa que se generalizaba y el obrero-profesional que se extinguía, una amalgama de formas de lucha surgieron de esta fusión, desde el ausentismo y el tortuguismo, hasta el paro intempestivo, la huelga de hecho, la huelga salvaje. Manifestaciones de su capacidad de autoorganización, de su autovalorización.

Ante la desestructuración obrera, el capitalismo tuvo que renovar sus tácticas y sus estrategias a nivel mundial, ya que las manifestaciones de la autonomía de la clase se extendieron a lo largo y a lo ancho de todo el planeta. El tope salarial a nivel internacional y la recomposición política de los Estados serían las respuestas del capital al trabajo abstracto, homogéneo e internacional que le había movido los cimientos de su poder. Sin embargo, el capital, observaba, que en su crisis estaba parte de la solución, la crisis regulada: la reestructuración de la centralidad obrera y de su composición de clase a través de la inflación, la desocupación, el descentramiento, la recomposición mundial de la división del trabajo y la simultánea represión de los sectores más combativos del movimiento obrero, de ese otro movimiento obrero internacionalmente autoorganizado, antiestatal y anticapitalista.

La crisis tocó las fibras más sensibles del tejido del poder capitalista en México. Los líderes charros, impulsados por el peligro de un inminente rebase por parte del movimiento obrero insurgente, tuvieron que lanzarse a pedir aumentos sala-

riales de emergencia, hasta que les impusieron los topes salariales, que aceptaron tranquilamente. Entonces, el proletariado buscó romper las barreras salariales en una batalla sorda, incruenta pero ardua, donde la sangre no se derramaba pero el genocidio silencioso se generalizaba. A la devaluación, le siguió la desocupación y a ésta la austeridad, el tope salarial. En esa guerra, quien no lograba rebasar los topes, -los límites del poder capitalista-, sesgaba la lucha hacia las prestaciones directamente ligadas al salario individual (prima de vacaciones, aguinaldo, etc.) o a las prestaciones ligadas al salario social (IMSS, FONACOT, tiendas sindicales, etc.) demandas que reflejaban la importancia que cobraba el gasto público, en estas luchas esta el origen de lo que algunos autores han llamado la crisis del Estado Fiscal,⁸⁷ que no es más que una imagen, una segunda vertiente, que expresa la lucha obrera por su autovalorización, que es algo más que el salario social, es, como dice Negri: "... el reconocimiento, la imposición del reconocimiento de que la unidad del trabajo social, de todo el trabajo social, constituye hoy la única definición de la productividad del trabajo: esta base el capital debe pagarla".⁸⁸

⁸⁷ Sobre este enfoque Cfr. James O'Connor, Estado y Capitalismo en la Sociedad Norteamericana, Buenos Aires, Ediciones Periferia, 1974. En su versión latinoamericana Cfr., Herbert Souza y Carlos A. Alonso, El papel del Estado en el desarrollo capitalista: la crisis fiscal del Estado brasileño, México, Colección América Latina, departamento de difusión de la Facultad de Economía, UNAM, s/f.

⁸⁸ Antonio Negri, ibidem, p. 59.

Algunos keynesianos mexicanos, que no son más que la expresión teórica de un movimiento obrero ligado al Estado, invierten el análisis del gasto público, colocándose del lado de un sector del capital, del Estado y del movimiento obrero reformista; y hacen de la defensa del gasto público una apología de Keynes y de la economía mixta impulsada por el Estado mexicano y llaman a toda la clase obrera a defender al Estado. Estos autores no entienden la lucha obrera por el gasto público, esa lucha dada en el terreno de la reproducción total autovalorizante, que la clase obrera da y seguirá dando por encima del capital y de la forma Estado, por reformista que esta sea.

Volviendo al ocaso de los setentas, observamos que la política de reestructuración capitalista pasaba por la represión directa de los sectores más combativos de la clase obrera; a la par, los sectores profesionales y los obreros-masa iban siendo destruidos; los obreros de Spicer, Cinsa-Cifunsa, Liga de Soldadores, Electricistas de Mexicali y de la Boquilla, Operadores de RAMSA, obreros de Nissan Mexicana, etc., etc., iban cayendo ante la complicidad del movimiento obrero charro y de sus cuadros teóricos. Los partidos políticos, que no comprendieron la nueva composición de clase que surgió a finales de los sesenta, aceptaron las migajas de la reforma política. Por otro lado, se iniciaba la descentralización de la industria, continuaba el uso de la inflación y del desempleo como tácticas que le permitían al Estado desarticular la organización de la clase obrera, que antes había puesto en crisis al Estado-Plan. El

Estado mexicano comenzaba a adoptar abiertamente la forma de Estado-crisis, pasando de la administración del crecimiento a la administración de la crisis.

La clase obrera de la industria automotriz, por el desarrollo tecnológico y la complicada organización del trabajo a que se enfrentaba, logró desarrollar luchas con demandas tales como: el control de los ritmos de la banda de montaje y la resistencia ante los cambios tecnológicos. Si bien estas demandas no se generalizaron a toda la industria, si expresaron lo que podía convertirse en una tendencia de las futuras batallas del proletariado en México.

En la industria automotriz, la desarticulación de la clase pasaría por formas más sutiles, todas ellas encubiertas por el velo espeso de las necesidades técnicas del crecimiento capitalista. En la industria, la sutileza de la descentralización de los procesos de producción (descentramiento) oculta la reestructuración, la represión a partir del proceso de trabajo, la respuesta del capital a la autovalorización proletaria.⁸⁹

Las nuevas inversiones tan ampliamente propagandizadas, significan: por un lado, crecimiento social del proletariado de la industria automotriz, y al mismo tiempo, descomposición de la cen

⁸⁹ Los obreros automotrices, de una u otra empresa, rompieron sistemáticamente los topes salariales. En 1977 cuando el tope era de 10%, los sindicatos de Volkswagen y de Ford lograron el 15%; en 1978, los mismos sindicatos lograron un 16% de aumento cuando el tope era de 12%; y en 1979 los obreros de la Ford consiguen un 18.5% ante un tope de 13.5%. Hay quienes resaltan el hecho de que las altas ganancias extraídas de esta industria permitían estos aumentos, este hecho no invalida la presión ejercida por las luchas de los trabajadores del automovil.

tralidad obrera, incremento en la composición orgánica del capital, cambios tecnológicos, en suma, desvalorización de la fuerza de trabajo.

Pese a lo lúgubre del panorama, la crisis-inflación-reestructuración solo amplifica la crisis al masificar la respuesta obrera.⁹⁰ El descentramiento ampliará la base proletaria, la autoorganización autovalorizante, del golfo del pacífico, de frontera a frontera y quizá más allá.

⁹⁰ Antonio Negri. "Proletari e Stato", citado por Santiago Lopez Petit, en la introducción a op. cit., p. 13. Cfr. Santiago Lopez Petit, "Autonomía de la clase o autonomía de lo político", en, El Viejo Topo, Madrid, # 28, enero de 1979, pp. 18-22.

BIBLIOGRAFIA CITADA, CAPITULO I.

LIBROS

Ernest Mandel, Tratado de Economía Marxista, México, Edit. ERA, 1969.

Georges Friedmann, La crisis del progreso, Barcelona, Ediciones de bolsillo (Edit. Laia), 1977.

Marco Matteucci, History of the motor car, New York, Crown Publishers, s/f.

Keith Sward, The legend of Henry Ford, New York, Atheneum, 1975.

Allan Nevins, Ford: the times, the man, the company, New York, Charles Scribner's Sons, 1954.

Frederick W. Taylor, Principios de administración científica, México, Herrero Hnos., Sucs., S.A., 1974.

Miguel S. Wionczek, Gerardo Bueno y Jorge Eduardo Navarrete, La transferencia internacional de tecnología. El caso de México, México, Fondo de Cultura Económica, 1974.

Eduardo Ruiz, La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911-1913, México, Editorial Era, 1978.

E.J. Hobsbawn, Industry and empire, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1968.

Richard O. Boyer y Herbert Morais, Labor's untold story, New York, United Electrical Radio and Machine Workers of America, 1977.

Sidney Lens, The labor wars, from Molly Maguires to the sit downs, New York, Anchor Books, 1974.

Hector Vázquez Tercero, Una década de política sobre industria automotriz, México, Editorial Técnos, 1975.

Sergio Ortiz Hernán, Los ferrocarriles de México una visión social y económica, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, 1974.

Antonio Negri, Dominio y sabotaje, Barcelona, El Viejo Topo, 1979.

James O'Connor, Estado capitalista en la sociedad norteamericana, Buenos Aires, Ediciones Periferia, 1974.

Herbert Souza y Carlos A. Alonso, El papel del estado en el desarrollo capitalista: la crisis fiscal del Estado Brasileño, México, Colección América Latina, Departamento de difusión cultural de la facultad de economía, UNAM, s/f.

Santiago López Petit, Introducción al Dominio y Sabotaje, Barcelona, El Viejo Topo, 1979.

AMIA, La industria automotriz de México en cifras, 1972, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz,

AMIA, La industria automotriz de México en cifras, 1976, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

TESIS

Eligio Calderón, Del trabajo y su rechazo: crisis y composición clase en la gran industria, Facolta de Scienze Politica de la Universite degli studi di Torino, versión mecanográfica, Italia, septiembre, 1979.

Magdalena Echeverría, Marco Antonio Lopez y Roberto Ontaneda, Salud y clase obrera en la industria automotriz, Universidad Autónoma Metropolitana, versión mecanográfica (preliminar), México, 1978.

Jaime A. Blanco, Evaluación económica de la industria automotriz en México, Facultad de Economía, UNAM, México, 1971.

Margarita Camarena Luhrs, Capital monopolista e industria automotriz en México, Facultad de Economía, versión preliminar, UNAM, México, 1979.

Javier Aguilar, El movimiento obrero automotriz en México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1978.

PERIODICOS

Tomados del Archivo Hemerográfico de Industrias de la Biblioteca Lerdo de Tejada.

Excélsior, 18 de febrero de 1949.

La Prensa, Buenos Aires, 19 de diciembre de 1934,

El Gráfico, 1° de noviembre de 1942.

El Universal, 18 de enero de 1951.

El Universal, 10 de septiembre de 1949

El Nacional, 20 de octubre de 1949.

Periodicos recientes:

Uno mas Uno, 12 de junio de 1980.

Excélsior, 29 de abril de 1980.

Jose A. Pérez Stuart, "Portafolios", en, Excélsior, 12 de marzo de 1979.

Excélsior, 22 de abril de 1978.

El Día, 1° de agosto de 1978.

El Día, 14 de julio de 1978.

Excélsior, 11 de mayo de 1979.

Excélsior, 6 de abril de 1979.

Excélsior, 26 de junio de 1979.

Información Sistemática, octubre de 1980.

Heraldo de México, 9 de mayo de 1981.

Uno mas Uno, 9 de mayo de 1981.

Excélsior, 7 de agosto de 1981.

ARTICULOS Y REVISTAS.

Revista de comercio exterior, noviembre de 1960.

Revista de Comercio Exterior, diciembre, 1961.

Jorge E. Navarrete López, "Hacia una política de integración industrial en México", en, Revista de Comercio Exterior, agosto, 1962.

Revista de Comercio Exterior, mayo, 1962.

"Nueva política en materia de automoviles", en, Revista de Comercio Exterior, noviembre, 1965.

Revista de Comercio Exterior, septiembre, 1962.

"La industria automovilística norteamericana en aprietos", en, Revista de Comercio Exterior, marzo, 1970.

Andre Gorz, "La ideología social del coche", en, El Viejo Topo, Barcelona, # 23, agosto, 1978.

"EUA: la solución a la huelga en la General Motors", en, Revista de Comercio Exterior, DIC., 1970.

"La marcha de los nuevos modelos", en, Expansión, 3 de noviembre de 1971.

"Momento crítico para las empresas automotrices", en, Expansión, 5 de abril de 1972.

Expansión, 12 de enero de 1977.

Hector Vázquez Tercero, "La nueva política automotriz", en, Expansión, 20 de julio de 1977.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Boletín # 138, junio, 1977.

"Los automoviles cuesta abajo", en, Expansión, 19 de febrero de 1975.

José Othón Quiroz Trejo, Proceso de trabajo en la industria automotriz. Formas de dominación capitalista y respuestas proletarias, C.E.L.A., Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, Cuaderno # 40, 1980.

A.M.I.A., Boletín # 157, enero, 1979.

José Blanco, "Coyuntura y perspectivas de la economía mexicana", en, Siempre, La Cultura en México, # , 8 de noviembre de 1978.

José Blanco, "La economía mexicana en 1978, informe de coyuntura", en, Nexos, # 15, 15 de marzo de 1979.

Luis E. Giménez C., "Huelga en General Motors", en, Siempre, La Cultura en México, # 937, 5 de marzo, 1980.

Banamex, "Producción de autopartes, presenta gran dinamismo", en, Examen de la situación económica de México, vol. LV, # 639, febrero de 1979.

Santiago López Petit, "Autonomía de la clase o autonomía de lo político", en, El Viejo Topo, Madrid, # 28, enero de 1979.

"Ambicioso plan de Chrysler en México", en, Intercambio Internacional, vol. 3, # 25, noviembre de 1978.

Harley Shaiken, "The New World Car': Detroit Downsizes U.S. Jobs", en, The Nation, 11 de octubre de 1980.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

OTRAS FUENTES.

C.M. Gaxiola, "Como construir en México automoviles con partes sueltas, baratas de diversas fábricas", en, Informe comercial del consulado de Salt Lake City, 15 de abril de 1930.

Diario Oficial, México, # 49, 20 de octubre de 1931.

Secretaría de Industria y Comercio, Censos Industriales, México, 1965, 1969, 1970, 1972 y 1974.

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, Plan Nacional de desarrollo industria, 1979-1982, México, marzo, 1979.

Memoria del segundo simposium de la industria automotriz, México, enero, 1980.

Blanca Pastor, Dinorah Franco y José Othón Quiroz Trejo, Reporte de la visita a la planta ensambladora de autos de Nissan Mexicana, Cuernavaca, Mor., 5 de enero de 1979.

II. EL CAPITAL. SU COMPOSICION Y SU FUNCIONAMIENTO.

La observación del capital como una abstracción estática, además de unilateral y engañosa, resulta gris y fría, si sólo nos atenemos a los números, a los índices y a los inertes y fantasmagóricos conceptos tradicionales. Es por eso que para comprender la configuración y los movimientos del capital en la industria automotriz terminal y para superar las gélidas y fetichizadas abstracciones, debemos urgar detrás de ellas, para encontrar los elementos y contenidos que repercuten y afectan directa e indirectamente al trabajo asalariado en esta industria. Desde un principio hemos definido nuestro objetivo primario como la búsqueda de un punto de vista que privilegie el papel del trabajo en las relaciones de producción capitalistas; ver el capital sin su antítesis inherente, el trabajo, parcelaría el estudio; por lo cual, aunque este capítulo esté dedicado a la búsqueda de los elementos y factores que conforman el capital en la industria automotriz, el trabajo y el proceso de trabajo aparecerán constantemente a lo largo de su desarrollo. Profundizaremos sobre el segundo elemento, el proceso de trabajo, el cual, a la vez que nos sirve de espacio sobre el que se mueve nuestro análisis,¹ nos permite percibir

1 ... la transformación de su dinero en capital, ocurre en la esfera de la circulación y no ocurre en ella. Se opera por intermedio de la circulación, porque se halla condicionada por la compra de la fuerza de trabajo en el mercado. Y no ocurre en la circulación, porque ésta se limita a iniciar el proceso de valorización, el cual tiene lugar en la esfera de la producción. Karl Marx, El Capital, Tomo I, México, Siglo XXI Editores, 1977, p. 236.

críticamente los caracteres y la actuación del capital dentro de la fábrica donde se realiza el proceso de trabajo "como unidad del proceso laboral y del proceso de formación de valor"², como proceso de producción de mercancías, como proceso de explotación de la fuerza de trabajo. De esta manera y con estas premisas, buscamos una lectura y una comprensión real de las características del capital en la rama automotriz, que disecten y penetren violentamente la figura talismánica del capital, que se presenta cotidianamente como neutral y eficiente; como una relación social natural y necesaria; como lo impercedero, lo transhistórico y lo inevitable.

Partiendo de la división social del trabajo comenzaremos por definir y delimitar la industria metalmeccánica, posteriormente pasaremos a la industria automotriz y sus subdivisiones (industria de partes e industria terminal); ya situada la industria automotriz terminal, estudiaremos sus características específicas. En la segunda parte del capítulo profundizaremos el análisis sobre el capital constante, la composición orgánica del mismo y sus elementos, el costo de producción y otros tópicos generales, para culminar con la internacionalización del capital, los "estilos de dirección" y las formas de dominación del trabajo que de ella surgen.

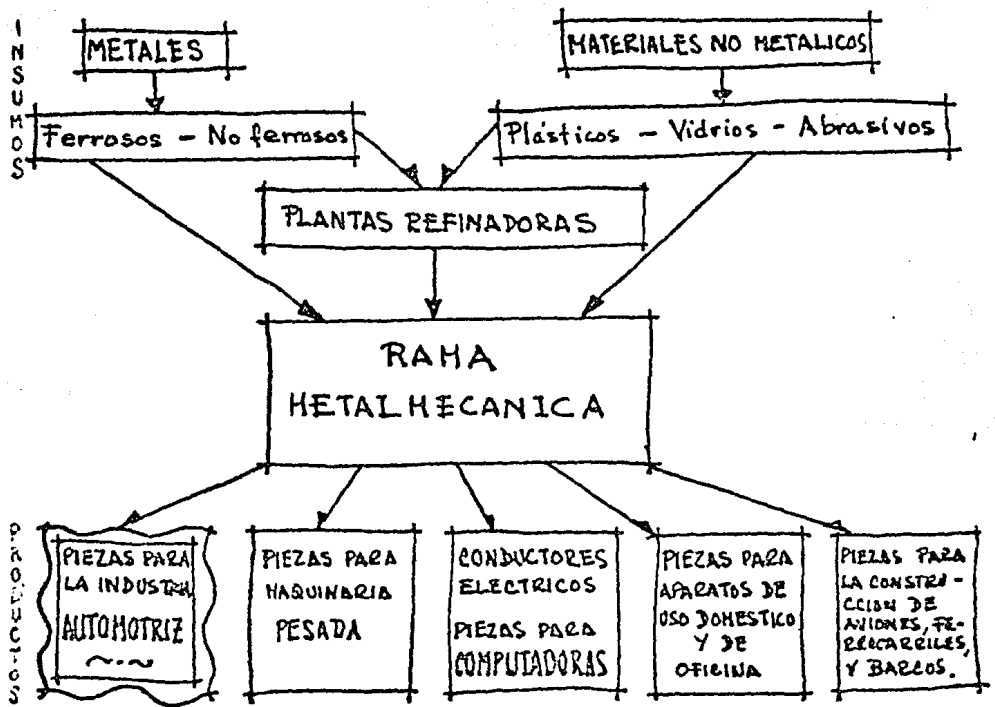
1. Rama Metalmeccánica, industria automotriz.

La industria automotriz forma parte de la rama metalmeccánica de la producción social, rama que se distingue por

² Ibidem, p. 239.

la transformación de metales y otros materiales, así como su posterior ensamble para la obtención de partes para productos, con mecanismos motrices propios, y que se incorporan a la producción social como bienes de capital (tractores, maquinaria, conductores eléctricos, tractocamiones, etc., etc.) o como bienes de consumo duradero (automóviles, artículos eléctricos, artículos de oficina, etc.). Para entender integralmente su funcionamiento observamos el siguiente diagrama.

Cuadro II-1. Estructura de la Rama Metalmeccánica.



Fuente: Ing. Arturo Acevedo e Ing. Roberto Rodríguez, Consulta directa, s/fecha.

El proceso productivo de esta rama en general se define por el tipo de tecnología utilizada en la transformación de su objeto de trabajo, tecnología determinada por la clase de materiales utilizados en la elaboración del producto, en este caso los metales, y en menor medida los plásticos, hules, vidrios y abrasivos.³ El factor tecnológico, a su vez, influye principalmente sobre la maquinaria a utilizar y los procesos a los que se debe sujetar el objeto de trabajo, lo cual, de alguna manera, determina la organización del trabajo en la rama.

El sistema de producción que prevalece en la rama metalmeccánica es el que se denomina "sistema repetitivo", usando el lenguaje técnico; este sistema se distingue por el carácter de los materiales que rigen el proceso que sigue el objeto de trabajo, cuyo crecimiento se desarrolla a través de la combinación progresiva, de la "agregación" de partes estáticas, cada una de las cuales viene elaborada separadamente en ciclos de trabajo paralelos.⁴ Este proceso de trabajo resalta por su discontinuidad, en contraste con el "sistema de producción continua", donde el objeto de trabajo está sujeto a una secuencia de procesos sucesivos e ininterrumpidos, desde el inicio del proceso hasta la obtención del producto final que se localiza generalmente en industrias donde predomina la transformación

³ Romano Alquati, "Capitale e classe operaria alla Fiat un punto medio nel ciclo internazionale" en, Sulla Fiat & altri Scritti Torino, Feltrinelli, 1975, p. 316.

⁴ Ibidem, p. 317.

química y donde trabajan las 24 horas del día como en la siderúrgica, la industria del cemento, la petroquímica, la industria azucarera, etc., etc.⁵

El factor continuidad es importante, sobre todo si buscamos los efectos de esta sobre la clase obrera; en términos de plusvalía relativa, "la perfección" de un proceso laboral se determina en relación al grado de continuidad del mismo.

La maquinaria combinada de trabajo, que ahora es un sistema organizado compuesto por diversas clases de máquinas de trabajo individuales y de grupo de las mismas, es tanto más perfecta cuanto más continuo sea el proceso total, es decir, cuanto menos se interrumpa

⁵ Cfr. Mario Alberto Ferreira Alvarado, Planeación y control de un Sistema de producción en serie para una planta de partes automotrices, México, Tesis, UNAM, Facultad de Comercio y Administración, 1975, p. 11. En Marx existe una cierta preocupación por tipificar los procesos de trabajo más comunes en la Gran Industria, en el capítulo V del primer tomo, habla de los "medios de trabajo de índole mecánico", que equivaldrían a los utilizados en la rama metalmeccánica o en otras industrias con "sistemas repetitivos"; por otro lado, menciona medios de trabajo como tubos y toneles que constituyen el equipo de la industria química (Cfr. K. Marx, El Capital, México, Siglo XXI editores, 1977, p. 218)). Cuando Marx habla de los dos tipos fundamentales de manufactura, establece la manufactura heterogénea que se equipara a los "sistemas repetitivos" donde se ubica la Rama metalmeccánica, y en particular la industria automotriz; aquí, el producto se forma mediante el ensamblamiento puramente mecánico de productos parciales independientes (Ibidem, p. 416), a diferencia de la manufactura orgánica, que "produce obras que recorren fases de desarrollo interrelacionadas, una secuencia de procesos consecutivos", (Ibidem, p. 418) semejante a los modernos sistemas continuos. Sin embargo, es importante resaltar el hecho de que ninguno de estos procesos o "sistemas" de producción se presentan en forma pura y que Marx sólo apunta algunas características que de ninguna manera corresponden detalladamente a los fenómenos contemporáneos. En la realidad de la producción, estos "sistemas" se manifiestan combinados y las diferencias substanciales estriban en el predominio de uno u otro proceso, sistema o forma específica de organización de la producción dentro de la fábrica.

el tránsito de la materia prima desde su primera fase hasta la última y, por tanto, cuanto más completa sea la substitución de la masa humana por el mecanismo en el pasaje de la materia prima desde una fase de producción a otra.⁶

La cadena de montaje, como elemento típico del capital fijo de la rama, resuelve el problema de la discontinuidad de la producción, es la solución capitalista que permite cerrar los "poros" de tiempo y de espacio desperdiciados o perdidos en la producción; este avance tecnológico, al igual que todo desarrollo de las fuerzas productivas es un resultado de la lucha de clases y del furor del capitalista en pos de "abatir el valor de la fuerza del trabajo por medio del aumento de la fuerza productiva del trabajo y abreviar así la parte de la jornada laboral necesaria para la reproducción de dicho valor, (por lo que) el capital tiene que revolucionar las condiciones técnicas y sociales del proceso de trabajo, y por lo tanto el modo de producción mismo".⁷

En este marco se desarrollan las técnicas de tiempos y movimientos de Friederick Taylor y el Fordismo, como formas de administración y adecuación del factor subjetivo-trabajo vivo a la organización del sistema de máquinas, técnicas que son características de la industria automotriz y sobre las cuales profundizaremos más adelante.

Para terminar este primer acercamiento y ubicación

⁶ K. Marx. Op. Cit., p. 463, el subrayado doble es mío.

⁷ K. Marx. Op. Cit., Pp. 382 y 383, el subrayado doble y los paréntesis son míos.

de la rama metalmeccánica, vale la pena recalcar su importancia estratégica dentro del proceso de la acumulación capitalista en México. En el capítulo anterior adelantábamos que el proceso de industrialización que se generó en México entre 1947 y 1962 (desarrollo estabilizador) se basó, entre otras cosas, en la producción de bienes de consumo duradero, lo cual incrementó la importancia de la rama metalmeccánica y trajo consigo el uso generalizado de la banda de montaje. Actualmente esta rama, en sus sectores automotriz y de bienes de capital, juega un papel importante como alternativa a la crisis y junto a la industria petroquímica y petrolera, la minería y la siderurgia, forman el "modelo" de acumulación en el que la burguesía y el Estado fincan sus esperanzas.⁸ Además de que esta rama, por su particular posición, sintetiza los diferentes procesos y ciclos productivos de diversas materias primas como los metales (minería y siderurgia), los plásticos (petroquímica), los hules y el vidrio, a manera de un nudo estratégico en lo económico. Otro factor que confluente en su importancia, sobre todo en lo político, es el hecho de que cada una de sus unidades de producción concentra una cantidad considerable de trabajadores.⁹

⁸ Cfr. SEPAFIN, Plan Nacional de Desarrollo Industrial 1979-1982, México, marzo 1979; y BANAMEX, "Producción de Autopartes; presenta gran dinamismo" en Exámen de la situación económica de México, Vol. LV, No. 639, febrero, 1979, pp. 87-97.

⁹ Tomando cifras de las 12 plantas más importantes el promedio de trabajadores por planta es de 3444 (estimación y cálculo del autor).

2. El Automóvil y la División del Trabajo.

Cuando observamos un auto, difícilmente intentamos percibir más allá de la forma de cada una de sus partes; si acaso nos percatamos de los distintos coágulos de trabajo que lo forman, es por los diferentes materiales de que está hecho: el cristal del parabrisas, el hule de las llantas, el plástico de las vestiduras y el metal, el frío metal que predomina en toda la naturaleza del auto. Pero jamás nos detenemos un momento para descifrar el "misterio" que hay detrás de un automóvil, sólo miramos una infinidad de piezas ensambladas; miles de piezas ordenadamente colocadas, piezas atornilladas, soldadas, prensadas y fundidas.

Ocultas, tras de ese enjambre de partes, está la división del trabajo. Cada autoparte es el resultado de una producción esquizofrénica, que se le impone al obrero en forma de tareas repetitivas y micromovimientos multiplicados por el universo de las 15,000 partes que en promedio contiene un automóvil.

Las características que presenta la cooperación capitalista en la industria automovilística son el producto histórico de un largo recorrido que culmina en la gran industria moderna, donde el desarrollo capitalista y la división del trabajo, el auto y la racionalización de la organización de la producción, son elementos inseparables. De aquí la necesidad de observar la génesis de este proceso para entender las transformaciones que el trabajo ha experimentado a lo largo de la historia del capitalismo. Digamos que el trabajo ha caminado a tra-

vés de diferentes estadios industriales: la cooperación simple, la manufactura y la gran industria; y que ha sufrido cambios, producto de su confrontación diaria con el capital.

El capitalista paulatinamente ha parcializado al obrero, quitándole su movilidad y el control sobre las herramientas de trabajo, ha eliminado al máximo la discontinuidad en sus movimientos y en los movimientos del objeto de trabajo; además de expropiarle su creatividad y pensamiento a través de la ciencia y la técnica que deposita en sus técnicos y en las máquinas. De la multilateralidad y discontinuidad del trabajo artesanal, se transita a la manufactura que segmenta al obrero, lo unilateraliza y le imprime mayor continuidad al proceso de trabajo; el obrero deja de participar en la producción total de los valores de uso. En este período, el trabajador sólo conoce y elabora una parte de la mercancía, a la vez que le es restringido su espacio de trabajo. El trabajo artesanal se ha recompuesto y ahora se asignan operaciones parciales diferentes a obreros parciales diferentes.¹⁰

Con la manufactura y la cooperación basada en la división del trabajo se destruye la base técnica del artesana-

¹⁰ Armando de Palma, et. al. "Organización capitalista del trabajo en el Capital de Marx", en La División Capitalista del Trabajo, Córdoba, Cuadernos de Pasado y Presente, No. 32, 1974, p. 15. Aunque el autor le da un carácter lineal al problema de la multilateralidad y discontinuidad, así como a su ruptura, sin embargo; ni la una ni la otra desaparecen totalmente en la manufactura, en realidad subsisten momentos de discontinuidad y multilateralidad en torno a los cuales, capital y trabajo se siguen confrontando.

do, la habilidad y el conocimiento amplio sobre el proceso de trabajo se vuelven inútiles, el trabajador como límite al capital mantiene el control sobre el instrumento de trabajo, todavía dentro del marco de una división del trabajo entre hombres; el trabajador (aunque parcialmente) sigue siendo el sujeto de la producción. Sin embargo, esos límites serán derrumbados al paso de la gran industria, que en base al sistema de máquinas, organiza la producción sobre bases totalmente objetivas que "el obrero encuentra como condición de producción material, preexistente a él y acabada" ¹¹. La ciencia separada del trabajo se integra al capital. El dominio sobre el trabajo vivo a través de las máquinas es más objetivo; con la fábrica la hegemonía y la subordinación sobre el trabajo se hacen reales, se modifica la forma de ejercer la vieja autoridad del capital. La coerción personal es substituida por la coerción por medio de los objetos, las máquinas no sólo ocultan al capitalista sino que transforman la forma de subsunción del trabajo, "la forma se vuelve más libre porque es ahora de naturaleza meramente material, formalmente voluntaria, puramente económica." ¹²

La división del trabajo entre los humanos es substituida por una división del trabajo entre máquinas, donde los humanos son meros apéndices de las mismas, piezas vivas de su mecanismo.

El desarrollo capitalista continúa, con la introduc

¹¹ Karl Marx, Op. Cit., p. 470.

¹² Karl Marx, El Capital Libro I, Capítulo VI (inédito), Argentina, Siglo XXI, Editores, 1974, pp. 64 y 65.

ción de nuevos adelantos objetivos, como las máquinas computadoras, y subjetivos, como la "administración científica" del trabajo; se mistifica la ya de por sí disfrazada subordinación del trabajo al capital. El capitalista se transforma en una entidad abstracta (capital social-sociedad por acciones), sin ubicación geográfica (empresa multinacional), con managers que ejecutan las funciones directivas; mientras, el dominio del patrón, antes diluido entre los hierros, termómetros y motores de una máquina, ahora se traslada a las computadoras, a través de las cuales se planea, ordena y controla la producción desde las oficinas administrativas, o desde algún centro de computación.¹³

2.1 Industria Terminal e Industria Auxiliar, Integración y División del Trabajo.

Si el desarrollo mismo de la economía mercantil multiplica la división en ramas industriales separadas e independientes, a su vez desune cada una de las fábricas que producen las partes de un producto, las que a su vez se subdividen en operaciones parciales al interior de cada fábrica.¹⁴ La industria automotriz, debido al carácter del valor de uso que elabora, posee una particular y compleja división del trabajo. Se trabaja con partes sólidas, estandarizadas e intercambiables, "cada una de las cuales tiene que alcanzar un alto nivel de

¹³ Cfr. Friedrich Pollok. La Automación, sus consecuencias económicas y sociales, Buenos Aires, Ed. Sudamericana, 1959, pp. 1-59.

¹⁴ V.I. Lenin, El Desarrollo del Capitalismo en Rusia, URSS, Edit. Progreso, 1974, p. 21.

exactitud dimensional y deberá estar (colocada) en el lugar adecuado y en el momento preciso",¹⁵ lo que implica una alta tecnología y una división técnica y social del trabajo que coadyuven a una producción en masa y a un ensamble final eficiente. A pesar de estos argumentos, técnica y económicamente válidos, considero que además de la racionalidad económica, la división del trabajo tan detallada como la que se da en la industria automotriz se sostiene sobre la necesidad de mantener y reforzar el dominio del capital sobre la clase trabajadora. Aunado a la eficiencia técnica y a la rentabilidad económica, está el deseo de mantener desunido y desorganizado al proletariado automotriz, junto con la avidez de disciplina y control como expresiones, que garanticen la subordinación política de estos trabajadores.¹⁶ Lleno más lejos podemos afirmar, que todo movimiento del capital es una síntesis compleja de motivaciones de diferente tipo, que rebasan lo estrictamente económico, por lo que las interpretaciones que presentan unilateralmente como determinantes, -cualquiera de los momentos que integran las acciones del capital individualmente analizados- son tan mistificadoras como las ideologías "objetivistas" que pre-

15 Robert Blauner. "The Auto Worker and the Assembly Line: Alienation Intensified", en Alienation and Freedom, Chicago, The University of Chicago Press, 1973, p. 90.

16 Cfr. Stephen A. Marglin, "Orígenes y funciones de la parcelación de tareas. ¿Para que sirven los patronos?", en Crítica de la División del Trabajo, Textos escogidos y presentados por André Gorz, Barcelona. Laia, Ediciones de Bolsillo, No. 529, 1977, pp. 45-96, y Raniero Panzieri, "Sobre el Uso Capitalista de las Máquinas", en La División Capitalista del Trabajo, Córdoba, Cuadernos de Pasado y Presente, Siglo XXI, Editores, 1974, pp. 41-56.

sentan al progreso técnico como un proceso neutral,¹⁷ olvidando que el capital mismo es una unidad contradictoria donde el capital variable -fuerza de trabajo- se rebela como no capital.

Volviendo a la especificidad de la producción del auto, observamos que la primera gran división del trabajo se presenta entre las plantas ensambladoras que integran el sector terminal y las empresas que forman parte del sector auxiliar productor de partes. Por un lado, tenemos 14 empresas ensambladoras, todas ellas con una alta composición orgánica de capital; y por el otro, aparecen 754 empresas productoras de autopartes,¹⁸ entre las cuales la gran fábrica con alta composición orgánica de capital coexiste con y subordina a las medianas y pequeñas empresas, talleres artesanales y unidades familiares de trabajo a domicilio.¹⁹

¹⁷ Cfr. Raniero Panzieri, Ibidem, p. 44. Hay que hacer notar que esta ideología "objetivista" también tiene su expresión en los países de socialismo real, cfr. Radovan Richta. La Civilización en la Encrucijada, Madrid, Edit. Ayuso, 1974; una buena crítica a este enfoque es el estudio de Benjamín Coriat, Ciencia, Técnica y Capital, Madrid, M. Blume Ediciones, 1976, pp. 13-147.

¹⁸ BANAMEX, Op. Cit., p. 96.

¹⁹ De acuerdo con el IX Censo Industrial, en el renglón de producción de material de transporte existían: 138 unidades familiares con 237 trabajadores; 209 talleres artesanales con 722 trabajadores; 155 pequeñas industrias con 1,465 trabajadores; 223 medianas industrias con 9,909 trabajadores y 108 establecimientos considerados como de gran industria, tomado de: Alejandro Alvarez y Elena Sandoval, "Desarrollo Industrial y Clase Obrera en México", en Cuadernos Políticos, México, Edit. Era, abril-junio, 1975, pp. 20-21.

Es clara la hegemonía de la industria terminal sobre la industria auxiliar. Sin embargo, su dominio se extiende más allá de la producción y abarca el campo de la distribución y del servicio, ya que por medio de concesiones controla a las agencias distribuidoras y a los talleres de servicio autorizado. El ciclo de producción del automóvil prolonga sus influencias a otros espacios de la producción, debido a que sintetiza las labores de diferentes obreros, de diferentes industrias. Por eso el auto aparece relacionado con industrias como la petrolera y la petroquímica, la industria del hierro y del acero, la industria hulera, la industria del vidrio, etc., etc. Auto e industria, auto y sociedad, auto y ciudad, en todos los lugares el automóvil se manifiesta y subordina la vida y procesos de diferentes sectores. El automóvil domina y marca los ritmos del crecimiento de las carreteras, de las autopistas, de los estacionamientos, de las gasolinerías, de los pequeños y medianos talleres de servicio "no autorizados", etc., etc. La vida cotidiana está llena de pequeñas y grandes instituciones que cimentan su existencia al lado de los vehículos automotrices como los autobancos, los autoservicios, los cuidadores de autos, los estacionómetros, los ejes viales, los limpiadores de parabrisas, los vendedores ambulantes, las pequeñas refaccionarias, los hojalateros ambulantes: el mundo urbano todo, transita a la velocidad y cadencia del automóvil.

Estos ejemplos nos dan una idea de la importancia del auto en el mundo moderno, además de que para los efectos de nuestro análisis, nos sitúan en el imbricado universo de las relaciones entre el sector de partes y el sector terminal a nivel

nacional, las cuales, en un principio, se guiaban por la intención de lograr una mayor integración nacional²⁰ de la industria en general, tratando de evitar el control sobre la industria auxiliar por parte de las plantas y empresas de ensamble. Sin embargo, la industria terminal incrementa su dominio directo y el control indirecto sobre sus empresas proveedoras y devora día con día nuevas áreas de la producción antes exclusivas de la industria de autopartes, de tal manera que la intención de evitar la integración vertical del sector va siendo liquidada, a través del uso que del Artículo 14 del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz²¹ están haciendo las empresas multinacionales, como lo demuestran las proyectadas inversiones que han anunciado estas compañías.

Esta situación lleva a un control del ciclo total de la producción del automóvil por parte de las plantas ensambladoras,²² que participan directa e indirectamente desde los procesos de producción de materias primas y partes hasta el armado, más aún, hasta la distribución del producto final; debi-

20 Para verificar la nacionalidad de los capitales de la industria automotriz terminal, Cfr. Cuadro II-2, Infra p. 99 .

21 "Decreto para el fomento de la Industria Automotriz", en AMIA, Organó Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México, Boletín 138, Junio, 1977, p. 4. En la primera parte de este artículo se indica que la industria terminal no podrá fabricar componentes, en la segunda se abre la posibilidad de superar las limitaciones y el espíritu central del artículo.

22 Cfr. Cuaderni Rossi, "Luttés ouvrières et de Ford en Grande Bretagne", en Critiques de L'Economie Politique, París, nouvelle serie, No. 1, octubre-diciembre, 1977, p. 94. En este artículo se explica políticamente la importancia de la integración horizontal o vertical en la industria automotriz y los efectos que estas tuvieron en las acciones políticas de los obreros de la FORD inglesa.

do a que las especificaciones particulares de cada refacción o parte elaborada, depende de las especificaciones dictadas por cada planta ensambladora, a excepción de algunas partes estándar, comunes a todas las marcas, que de cualquier manera deberán reunir requisitos de diseño y calidad impuestos por la industria terminal. Este control vertical ejercido por el sector de ensamble produce una relación contradictoria y complementaria con el sector auxiliar, que se traduce en una centralización con división desarrollada del trabajo,²³ que tiende, por un lado, a controlar e integrar a la industria de partes a los deseos y ciclos productivos de la industria terminal, mientras que, por el otro, divide la industria (y a sus trabajadores) desplazando la producción de algunas partes a medianas y pequeñas empresas. Las formas de control del sector terminal se desarrollan por la vía directa de la inversión o conversión en proyectos de producción de partes y mediante el control del producto, ya que como clientes directos tienen derecho a vigilar las especificaciones y la calidad de las partes y/o materias primas; consecuentemente, una infinidad de pequeñas, medianas y grandes empresas gravitan y dependen de los movimientos que sacuden a la industria automotriz terminal. La Ford Motor Company, S. A., está experimentando una forma de control

²³ Margarita Rosa Camarena Luhrs, Capital Monopolista e Industria Automotriz, México, Tesis, UNAM, Edic. mecanográfica, 1979, p. 138. Para esta autora la "integración de los productos, aunada a la descentralización de los procesos productivos" (...) "implica que un gran número de empresas pequeñas, no monopolísticas, dependan de las actividades de los grandes monopolios".

que le ha rendido notables beneficios, esta vía consiste en una asociación con otros capitalistas, nacionales algunos de ellos, para producir partes. Para algunos especialistas estas formas de coexistencia, estas ramificaciones y concubinatos de empresas multinacionales con pequeñas y medianas plantas de auto partes, benefician al sector terminal ya que, por un lado, le permite amortiguar las reducciones de la producción en momentos recesivos, diluyendo su efecto directamente sobre sus proveedores. Por otro lado, las pequeñas y medianas empresas de autopartes realizan inversiones y operaciones que en determinados momentos les resultarían inconstables a las grandes plantas ensambladoras. Pese a lo anterior, considero que, además de las razones enumeradas, al capital automotriz le interesa mantener desarticulada a la clase obrera de la industria automotriz, dispersándola en pequeñas, medianas y grandes fábricas de autopartes, atomizándola en los pequeños talleres y en el trabajo a domicilio, manteniendo bajos y desiguales niveles salariales, así como condiciones de trabajo infrahumanas.

Para comprobar la coexistencia de la industria terminal con la industria de partes (diseminada en varios locales), basta observar que la Volkswagen de México posee 2,397 proveedores,²⁴ situación que mantiene dispersos a los trabajadores a lo largo del territorio nacional. Esta actitud del empresariado multinacional automotriz no es sólo privativa de los países

²⁴ José Othón Quiroz y Dinorah Franco, Informe de las visitas a la Planta VW de Puebla, México, versión manuscrita, 25 y 26 de junio de 1979, s/p.

con baja composición orgánica de capital como México, sino de naciones y ciudades-fábrica automotrices como Detroit en los E.U.A., donde al lado de las grandes plantas ensambladoras subsisten pequeñas, medianas y grandes fábricas de partes. Solamente la General Motors tiene 40,000 proveedores, y la mayoría de los trabajadores de esas empresas no están sindicalizados.²⁵

Por último, otra razón para que estos vínculos entre la industria terminal y la de partes subsistan, es la necesidad que un empresariado monopólico multinacional, altamente concentrado, tiene de ampliar su base social con pequeños y medianos empresarios nacionales provenientes de las distribuidoras, pequeños talleres de servicio, fabricantes de pequeñas partes y accesorios, etc., etc.; los cuales se subordinan a los grandes monopolios multinacionales y sirven como base de apoyo a sus acciones.²⁶

Retomando a Marglin y Panzieri, consideramos que a la división capitalista del trabajo se le debe analizar a partir de una visión polivalente, visión que debe aceptar en sus justos términos, cada uno de los factores que la conforman. Pues si bien es cierto que en lo económico tiende a racionalizar e incrementar la extracción de plusvalía, políticamente de

25 José Othón Quiroz Trejo. Hablan los Trabajadores Norteamericanos, Reseña de un encuentro con obreros de la Ciudad de Detroit, realizado en el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, México, Julio, 1979, versión mecanográfica, p. 2.

26 Es interesante que durante la huelga de los obreros del hule realizada en 1979, los desplegados más reaccionarios y antiobrerros provenían de los distribuidores de llantas.

sarticula al trabajo e impone un creciente control capitalista, a través de la descomposición de las organizaciones sociales de los obreros, descomposición que atravieza la naturaleza física de la fuerza de trabajo y se introduce en la mente obrera modificando, inclusive, su entidad psicofísica. Hasta aquí hemos recalcado el momento político que permea cualquier decisión del capital en la fábrica, dada la poca importancia que algunos autores le han dado. Sin embargo, a la división del trabajo, y a cualquier acción del capital y de su autoridad, deberá observársele en toda la complejidad de los factores o momentos que la integran, ya que la autoridad del capital transforma sus formas de dominio, las metamorfosea a tal grado que sólo un análisis multilateral, histórico y crítico podrá captar la realidad del conflicto entre el capital y la fuerza de trabajo (como no capital) en el espacio estratégico de la fábrica.

3. La Industria Terminal.

Después de haber ubicado a la industria automotriz en relación con la rama metalmecánica y haber establecido sus distintas subdivisiones, pasaremos al análisis particular del sector terminal de la industria del automóvil. Centraremos nuestro estudio sobre las firmas más importantes que participan en la producción y distribución de vehículos automotores que son: la Volkswagen (VW), la Chrysler, la Ford, la General Motors (GM), la Nissan, la Diesel Nacional (DINA), la Renault y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) en cuyas plantas se ensambla el 98.73% de la totalidad de los automotores producidos en México. (Cuadro II 2, p. 99)

Cuadro II-2 PRODUCCION AUTOMOTRIZ DE 1979 Y COMPOSICION DEL CAPITAL.

Empresas de capital extranjero (100%)	Participación de la		Total por Gpos.
	Producción de 1979	Producción por Empresa	
VOLKSWAGEN	109 464	24.63	
CHRYSLER	90 720	20.41	
FORD MOTOR COMPANY	74 321	16.72	
GENERAL MOTORS	54 418	12.25	
NISSAN	50 867	11.45	85.46
Empresas con participación de capital nacional estatal (con capital extranjero)			
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS	24 729	5.56	
RENAULT MEXICANA	14 366	3.23	8.79
Empresas con participación mayoritaria de capital nacional privado (con capital extranjero)			
KENWORTH MEXICANA	1 885	0.42	
INTERNATIONAL HARVERTER	965	0.22	.64
Empresas de capital nacional (100%)			
DIESEL NACIONAL*	19 893	4.48	
MEXICANA DE AUTOBUSES**	1 151	.26	
FABRICAS AUTOCAR MEXICANA***	1 115	.25	
VICTOR PATRON	432	.10	
TRAILERS DE MONTERREY	100	.02	5.11
T O T A L	444 426	100.00%	100.00%

FUENTE: AMIA, plática con especialistas de estadísticas, marzo, 1980.

* Empresas con participación estatal

** Empresas con participación estatal mayoritaria

*** Hoy Fábrica de Autotransportes Mexicanos, S. A.

Elaboró: José Othón Quiroz Trejo.

3.1 La Composición del Capital

Sin observar muy detenidamente el cuadro II-2 (ver infra, p. 99) podemos verificar que el capital multinacional predomina en la industria. La cadena de montaje desborda los límites de la fábrica nacional y se extiende a lo largo y a lo ancho del territorio mundial recomponiendo la división internacional del trabajo. El proceso de valorización no sólo se realiza dentro de los países de alta composición orgánica de capital, sino que se prolonga más allá de ellos y con ello se generaliza la internacionalización del capital como relación social universal.²⁷

Las empresas VW, Chrysler , Ford Motor Co., GM y Nissan, todas ellas con un 100% de capital extranjero, proporcionaron el 85.46% de la producción de autos en 1979. La VAM, la Renault, la Kenworth y la International Harvester, firmas extranjeras con participación de capital nacional, (privado o estatal) aportaron el 9.43% de la producción y las empresas totalmente nacionales produjeron sólo un 5.11% de los vehículos armados en 1979 (ver Cuadro II-2, supra , p. 99). El capital multinacional mayoritario propone las formas de organización de la producción, que se sujetan a la interrelación entre factores internos y externos; por un lado, surge la imposición a través

²⁷ Eligio Calderón R. Del Trabajo y su Rechazo; Crisis y Composición de Clase en la Gran Industria, Facoltà de Scienze Politiche de la Università degli Studi di Torino, Versión Mecanográfica, Italia, Septiembre, 1979, p. 22.

de un ciclo y una división del trabajo mundiales y, por el otro, el límite que les impone la clase obrera afectada.

La nacionalidad del capital influye en el comportamiento de su dirección, en la parte final de este capítulo analizaremos las formas específicas en que el comando del capital confronta sus relaciones con el trabajo. Por lo pronto, es preciso adelantar que la participación del Estado en el capital social de las empresas VAM, DINA-RENAULT y en MEXICANA DE AUTOBUSES, S. A. (MASA), genera una singular manera de asumir las relaciones industriales que surgen en el proceso de trabajo de estas compañías. Un cierto paternalismo industrial, apuntalado sobre una ideología nacionalista, permea la política diaria que asume el estado frente a los trabajadores de las fábricas que controla. El Estado mexicano recurre al chantaje nacionalista para legitimar sus acciones represivas directas contra los trabajadores, cuando éstos rebasan los marcos de la colaboración con él.

El Estado-patrón, dentro de su administración paternalista del trabajo, en algunas ocasiones se adelanta a las demandas obreras -sobre todo cuando es un proletariado combativo-, vaciándolas previamente de su contenido radical como en el caso de los llamados comités de fábrica en Cd. Sahagún. Otra actitud típica del Estado es la mistificación de su papel de patrón capitalista mediante el nacionalismo, la aparente unidad de intereses con sus obreros y la invención de los enemigos externos sea el capital nacional privado, sea el capital extranjero. Sin embargo, el uso de los recursos ideológico-políticos sólo velan su papel de dueño de los medios de producción y di-

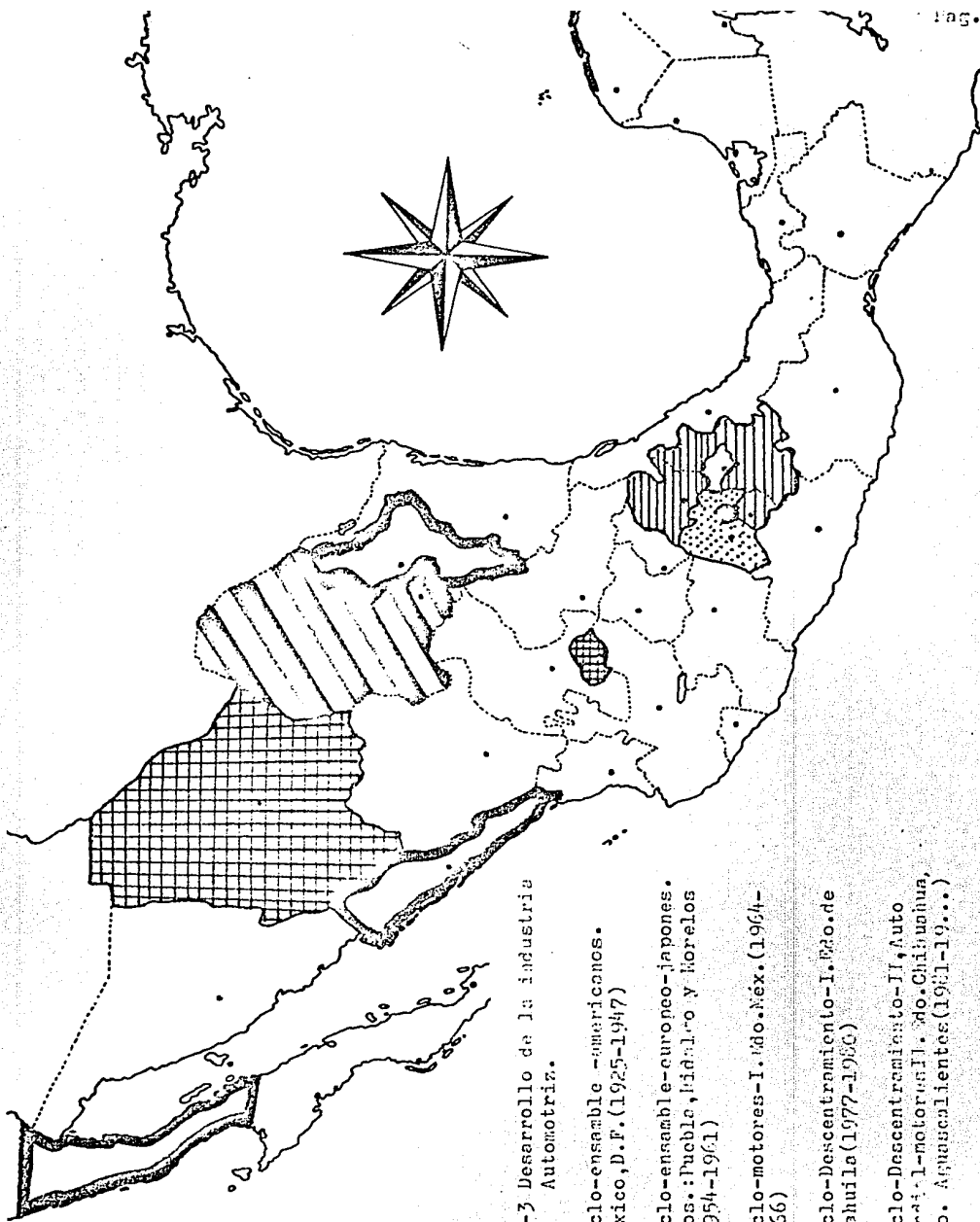
rigente del proceso de valorización dentro de sus fábricas, en suma, su carácter patronal, tan represivo como el de cualquier capitalista.

Para terminar, es importante señalar que el capital de la industria terminal tiene un carácter multinacional y colectivo, excluyendo de su composición al capital individual. La fuerza numérica y el consenso social de la industria automotriz terminal se logra a través de los sectores que dependen directa e indirectamente de las plantas de ensamble final como son: los capitalistas que producen partes, los distribuidores y los talleres de servicio que conforman el sostén social²⁸ del capital que se mueve en la industria terminal.







3.2 Ubicación y Descentralización.

En los países de alta composición orgánica de capital, con excepción de Japón, la industria automotriz está en crisis. Los altos salarios, la combatividad de su proletariado y la correspondiente tendencia decreciente de la tasa de ganancia obliga al capital internacional a trasladar parte de su utillaje a países como Brasil, España, México, la India, etc., etc. En algunos casos son transferidos procesos completos de producción como en el caso del modelo sedán de la Volkswagen.

²⁸: Organizados en las Asociaciones Nacionales de Distribuidores, en la Asociación Nacional de Fabricantes, A. C., en la Sección de fabricantes de Autopartes de la CANACINTRA, en la Asociación Mexicana de Productores de Partes Automotrices, A. C. y en la Sección de Talleres Automotrices de la CIMEG.



Cuadro 11-3 Desarrollo de la industria Automotriz.

- 
 Ciclo-ensamble -americanos.
 México, D.F. (1925-1947)
- 
 Ciclo-ensamble-europeo-japones.
 Edo. :Puebla, Michoacán y Morelos
 (1954-1961)
- 
 Ciclo-motores-I. Edo. Méx. (1964-1966)
- 
 Ciclo-Descentramiento-I. Edo. de Coahuila (1977-1980)
- 
 Ciclo-Descentramiento-II, Auto-motriz-motores II. Edo. Chihuahua, Edo. Aguascalientes (1981-19...)
- 
 Edo. que producen camiones y tracto-locaciones en pequeña escala.

Los "países centrales" despiden obreros²⁹, contra tan emigrantes y hacen modificaciones tecnológicas globales en sus procesos de producción, para mantener su competitividad a nivel internacional. La división internacional del trabajo se recompone, se busca desmembrar un sector importante del proletariado mundial. En lo que se refiere a México, la diferencia entre los salarios pagados en EUA de 14 dólares por hora y los pagados aquí que son de 3.40 dólares por hora³⁰, invitan al capital americano a enviar parte de sus procesos de producción a México. Esta diferencia en el precio de la fuerza de trabajo explica el hecho de que, mientras la Chrysler está en crisis en EUA, en México mantiene el 2o. lugar en producción y ventas. Lo mismo sucede en la Ford Motor Company, que en los EUA tuvo pérdidas, en tanto que sus filiales situadas fuera del territorio norteamericano generaron 500,000,000,000 dólares en ganancia.³¹

Ya en 1973 se avisoraba este fenómeno y un artículo de la revista de comercio exterior sintetizaba claramente las razones que motivaban a las grandes empresas automovilísticas a extender su cadena de montaje a nivel internacional:

"...Las alemanas, por escasez de mano de obra en su país de origen y para evitar el aumento en el número de trabaja-

²⁹ A finales de 1979 había 145,000 despedidos por tiempo indefinido sólo en la Industria Automotriz Terminal de Norteamericana, Noticiero Laboral UAW, Ene/Feb. 1980, Vol. 3, #1, p. 4.

³⁰ Excélsior, 22 de julio, 1980, pp. 26A y 30A.

³¹ Charles E. Dole, Financial Bumps on the road for Ford Motor Co., Boston, copia fotostática, s/p.

dores extranjeros que emplean; las inglesas e italianas por la cantidad de problemas obrero-patronales que sufren, y todas, incluyendo las norteamericanas y francesas, para aprovechar la menor escala de salarios de los países en vías de desarrollo y las concesiones fiscales y de otro tipo que se les otorga a menudo."³²

Esa reestructuración en la división del trabajo internacional se prolonga en grandes oleadas concéntricas y abarca a países como México. Por eso la ubicación actual y el crecimiento de las plantas automotrices no son decididos al azar, son los movimientos externos e internos del capital los que en su síntesis determinan la ubicación, los ritmos de crecimiento y la división del trabajo de la industria del automóvil dentro del territorio nacional. De la división internacional del trabajo arribamos a la división del trabajo en las plantas de ensamble radicadas en México, que no se detiene en la división de procesos dentro de las plantas cuyas operaciones son a su vez subdivididas. A esta separación hay que sumar los efectos de la descentralización de la industria dentro del territorio nacional. (ver supra, cuadro # II-3, p.103).

La descentralización de las plantas automotrices con concentración del mando (descentramiento) -como expresión de la reestructuración capitalista mundial-, mediante el uso capitalista de las desigualdades regionales del salario dentro del territorio, evita la unidad y la concentración de un proletariado particularmente combativo que ha representado un peli-

³² Revista de Comercio Exterior, nov. 1973, vol. XXIII, p. 1149.

gro constante para el capital.³³

El capital automotriz en México reproduce el fenómeno que consiste en esparcir sus plantas en la provincia, en aras de mantener su control sobre la clase y el nivel de sus ganancias. A las empresas ensambladoras les preocupa la existencia de un proletariado a quien la antigüedad, la rigidez en el trabajo y la calificación le dan cierta profesionalidad que se traduce en fuerza para sus contiendas con el capital; a su vez, la organización, la homogeneidad, la combatividad del obrero masificado y el nivel de sus conquistas económicas también incomodan al empresario automotriz. Es por esto que las empresas ensambladoras, a partir de 1954, emigran al interior de la República en busca de: exenciones fiscales; de bajos salarios; de altas tasas de productividad de la fuerza de trabajo; de un proletariado joven y sin experiencia organizativa; de juntas de conciliación y arbitraje inflexiblemente propatronales y de sindicatos colaboracionistas.

La Chrysler de México fue la primera planta que comprendió las ventajas de un proceso de trabajo descentralizado. En 1964, cuando comenzó a producir sus motores, trasladó la fase de fundición a CIFUNSA (Cía. Fundidora del Norte, S. A.). En 1968 dejó de realizar el montaje de sus automóviles en la

³³ Los consejos de fábrica de Turín en 1919 fueron encabezados por los trabajadores metalúrgicos de la FIAT. En EUA, los obreros automotrices protagonizaron las huelgas salvajes de 1955. Los obreros de la Renault fueron activos participantes en el 68 francés. El verano caliente del 69 en Italia fué nuevamente encabezado por el proletariado automotriz turinés. Y que decir el "Cordobazo Argentino" del 69, donde los obreros del automóvil estuvieron puntuales a la cita.

planta del Distrito Federal para transferirlo a la planta de Toluca, en el Edo. de México, ¿la razón?, ventajas en el precio de la fuerza de trabajo:

Cuadro II-4 DIFERENCIAS SALARIALES EN LAS PLANTAS DE CHRYSLER DE MEXICO, D. F. Y DE TOLUCA, EDO. DE MEXICO.

	SALARIOS DIARIOS		
	EN EL D.F.	EN EDO. MEX.	DIFS.
Categoría de Aseadores	58.00	28.50	-29.50
Obrero de Cuarta	78.00	47.00	-31.00
Obrero de Tercera	93.00	58.00	-35.00
Obrero de Segunda	103.00	68.00	-35.00
Obrero de Primera	117.00	76.00	-41.00

Fuente: Javier Aguilar, "El Movimiento Obrero Automotriz de México 1965-1976", México, Tesis UNAM - F.C.P. y S., 1978, p. 155.

En 1977 se inició la construcción de la planta de fundición de motores de NISSAN Mexicana en Lerma, Edo. de México, habiendo terreno suficiente en su planta de Cuernavaca Morelos. El transfondo político de este suceso era el temor a la combatividad de los obreros de la NISSAN de Cuernavaca, que participaron en las movilizaciones que en 1974 pusieron en peligro la hegemonía de la C.T.M. en el estado de Morelos; a partir de ese momento, el proceso de industrialización de CIVAC (Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca) iba a disminuir su ritmo. La belicosidad de los obreros llevó a los industriales japoneses a la decisión de cambiar de aires, emigrando al estado de México, donde una Junta de Conciliación y Arbitraje abiertamente patronal, una mano de obra de extracción campesina y los bajos salarios

les garantizaban su inversión.

Aunque es justo mencionar que los obreros de la NISSAN de Lerma fueron un ejemplo de que la cooperación en la fábrica, en ocasiones, educa y organiza más rápido que la tozudez de los partidos políticos de izquierda. Siendo la mayoría de los trabajadores de esta planta de primera generación obrera, bastaron unos cuantos meses de trabajo descalificado en un proceso de trabajo semi-automatizado para que esos obreros se radicalizaran y en septiembre de 1979 retomaran el control de su sindicato, sólo el despido de 120 de los 400 trabajadores³⁴ y el apoyo de la Junta de Conciliación y Arbitraje a la C.T.M. pudieron evitar que ese sindicato se democratizara.

En mayo de 1979, la General Motors de México anunciaba la construcción de dos plantas en Ramos Arizpe, Coahuila³⁵, una para producir vehículos y otra para producir motores V-6. Observando los salarios medios que se pagan a un trabajador de la planta del D. F., que son \$450 diarios, y los que se pagarán en Ramos Arizpe que serán de \$90 y \$ 98 diarios y que fueron pactados con la C.T.M., podemos inferir rápidamente las intenciones que están detrás de estos movimientos empresariales.³⁶

También la Chrysler de México estaba construyendo una planta de ensamble en Saltillo, Coahuila³⁷ para producir au-

³⁴ Uno más Uno, 26 de septiembre de 1979, p. 4.

³⁵ Excélsior, 11 de mayo de 1979, p.

³⁶ Contratos Colectivos de Trabajo, firmados el 22 de marzo de 1979, ante la Junta de Conciliación y Arbitraje del Estado, Coahuila, . Copias mimeográficas, s/p.

³⁷ Excélsior, 26 de junio de 1979, p. 27A.

tos y motores; además de las diferencias salariales, la alta productividad del trabajo en Coahuila³⁸ y de los sindicatos controlados por la C.T.M., en el norte existe la ventaja de que las plantas están cerca del mercado norteamericano hacia donde se enviará una gran cantidad de la producción.

La estrategia de Ford Motors Company de México es diferente, dado que el sindicato que agrupa a sus trabajadores es nacional. Por este motivo, la FORD ha decidido fusionarse con grupos empresariales mexicanos cambiando su razón social y así poder eludir la obligación de negociar con el sindicato titular, que aunque pertenece a la C.T.M., en ciertos momentos ha tendido a democratizarse. Uno de los acuerdos es con la compañía NEMAK, S. A., que depende del grupo ALFA, para producir cabezas de motor en el Estado de Coahuila³⁹. El otro convenio se firmó con VIDRIO PLANO, S. A., empresa del grupo FIC⁴⁰, para producir parabrisas, ambos grupos industriales forman parte de la burguesía regiomontana cuyo "modelo de negociación" con la clase obrera pasa por el sindicato blanco.

En la Renault Mexicana, durante el mes de mayo de 1979, la empresa trasladó subrepticamente la línea de montaje de cajas de velocidades de Ciudad Sahagún a una subsidiaria de SPICER, S. A. en Querétaro.⁴¹ En Ciudad Sahagún como en CIVAC

³⁸ Garantizado por una Junta de Conciliación y Arbitraje patronal y por fuerzas represivas de empresa, que controlan los movimientos de la clase obrera en la fábrica y en la sociedad.

³⁹ Excélsior, 19 de abril de 1979, p. 19A.

⁴⁰ Excélsior, 3 de octubre de 1979, p. 27A.

⁴¹ Uno más Uno, 9 de junio de 1979, p. 4.

el proceso de industrialización se ha frenado, la burguesía ve con cautela el crecimiento de la clase obrera, que representa su propia expansión y contemporáneamente su límite, su negación. Lo cierto es que el descentramiento está realmente desarticulando al proletariado, pero al mismo tiempo lo está extendiendo a lo largo del territorio nacional.

En 1980, los obreros de la General Motors en su planta del D.F. dieron una lucha de 106 días, contra lo que políticamente implicaba la descentralización de la industria, esto es, la ruptura y la división política de los obreros. La huelga fue derrotada, el comité ejecutivo derrocado y el paso más firme de la descentralización se había consumado. El mes de mayo de 1981, la planta de ensamble de la GM en Ramos Arizpe en Coahuila era inaugurada junto con la nueva planta de motores de la Chrysler, contruida en el mismo lugar.

Hoy, la Ford Motor Company de México comienza la construcción de una planta de motores en la ciudad de Chihuahua, Chih.⁴² La Nissan Mexicana también hará lo mismo en la ciudad de Aguascalientes, Ags.⁴³ el ciclo de descentralización-auto mundial-producción de motores continúa su marcha implacable.

Si seguimos la historia de los ciclos de la producción del automóvil en México (Ver cuadro II-3 supra p.103), nos percatamos de que sus movimientos, que tienen su centro y su origen en el Distrito Federal, se van extendiendo posteriormente hasta llegar al norte, donde Coahuila apunta como un estado cu-

⁴² El Día, 17 de junio de 1981, p. 2.

⁴³ Uno Mas Uno, 10. de agosto de 1981, p. 10.

ya economía girará en torno a la industria automotriz. Por el momento, el capital duda sobre la creación de una ciudad-fábrica como Detroit, Turín, Córdoba, Sao Paulo e Ciudad Sahagún. La posibilidad de un proletariado altamente concentrado, homogéneo, organizado y combativo le aterra. A nivel internacional ha decidido desmembrar al proletariado del auto, su sueño es el auto mundial cuyas partes estarían desperdigadas alrededor de todo el globo terrestre. La cadena de montaje se desliza sigilosamente fuera de la fábrica, se entreteje con la sociedad, repta sobre las barreras del Estado-nación, en un esfuerzo por internacionalizar el proceso y la división del trabajo; la fábrica difusa⁴⁴ se multiplica; en los países con alta composición orgánica de capital la sociedad deja de organizarse en base al modelo de las grandes ciudades-fábricas y de las grandes ciudades-servicios y se desplaza a las pequeñas y medianas ciudades, robotizadas, terciarizadas y planificadas, en un intento del Estado de regular la conflictualidad de clase en el cen

44 Es en las grandes fábricas que concentran una gran cantidad de obreros y en las grandes ciudades cuya existencia gira en torno a la gran concentración fabril, en donde el obrero-masa manifestó su carácter de sujeto revolucionario, durante las décadas de los sesentas y de los setentas. Con la reestructuración capitalista se intenta disolver la centralidad del obrero-masa, mediante la descentralización y el desmantelamiento de las grandes fábricas, su dispersión y fragmentación hasta llegar en algunas ocasiones, a la unidad, como el trabajo a domicilio controlado directamente por las multinacionales; con esta situación el estado capitalista pretende dejar el espacio de las grandes ciudades-fábrica para pasar a la organización de la sociedad en pequeñas y medianas ciudades alrededor de pequeñas y medianas factorías con alta composición orgánica de capital y dispersas a lo largo y ancho del territorio. Cfr., La Fábrica Difusa, Milano, Editore Librirossi, 1977.

tro de trabajo y en la sociedad. La desestructuración de la organización, la atomización y dispersión del proceso de trabajo, el incremento de la composición orgánica del trabajo -robots soldadores, autómatas supervisores, las máquinas "sensibles", etc., etc.- apuntan hacia la destrucción de una composición de clase, del obrero-masa. Sin embargo, con las transformaciones tecnológicas y la automatización del proceso de trabajo que rompe los límites entre la fábrica y la sociedad, entre la producción y la circulación, la socialización totalizante de las luchas de los sujetos emergentes, substituye a la anterior circularidad del obrero-masa, ahora cualquier lucha en el proceso de producción deviene en lucha en el territorio social y cualquier lucha situada en el espacio aparente de la reproducción deviene en lucha que pone en jaque al proceso de producción inmediato, el proceso de valorización es la totalidad.

En México podemos observar algunas crestas de la ola, que se mezclan con un mar híbrido, combinación de procesos viejos y emergentes, y composiciones orgánicas bajas y altas. En la industria automotriz, con sus peculiares particularidades, se comienzan a desarrollar las equivalencias correspondientes a estos procesos emergentes que son acompañados de nuevas categorías sociales.

4. La Fábrica, el Proceso de Trabajo, la Sociedad.

El espacio, el territorio donde situamos nuestro análisis, es la fábrica. En ese lugar se verifica día con día el proceso de trabajo, el proceso de valorización del capital; ese proceso entre el hombre y la naturaleza, que en la gran in

dustria adquiere características específicas, que lo distinguen de cualquier forma anterior en que esa relación se haya desarrollado. En la fábrica, el sujeto, el medio de trabajo y el objeto de trabajo se trasmutan asumiendo su carácter de fuerza de trabajo y de medios de producción. Para las intenciones de nuestro estudio el proceso de trabajo en la industria automotriz terminal, resulta de particular utilidad la división que hace Marx entre factores objetivos de la producción (capital constante -medios de producción-trabajo muerto) y el factor subjetivo (fuerza de trabajo-capital variable-trabajo vivo)⁴⁵, ya que las técnicas de tiempos y movimientos y el uso de la cadena de montaje, que estudiaremos más adelante, se basan en la adecuación del factor subjetivo a los ritmos y a la naturaleza de los factores objetivos en la producción.

Retornando a la importancia de la fábrica como categoría de análisis en esta investigación, considero, que sin minimizar el momento de la reproducción, de la sociedad, en una primera etapa de recuperación de la historia de las luchas de la clase obrera en México, debemos retomar el marxismo para establecer en que condiciones histórico-concretas se generan esas luchas, esas formas de organización y de conciencia. El proceso de trabajo, la fábrica y el obrero fabril representan el principio de un continuum que en círculos concéntricos retiembla y se propaga a la sociedad. En la fábrica, la fuerza de trabajo organizada cooperativamente se relaciona subsumiéndose a ese "sistema de maquinaria productiva movido continuamente,

⁴⁵ K. Marx, El Capital, Tomo I, p. 224.

por una fuerza central"⁴⁶ ese "... autómata enorme compuesto de innumerables órganos mecánicos dotados de conciencia propia, que actúan de común acuerdo e ininterrumpidamente para producir un objeto común, estando todos esos órganos subordinados a una fuerza motriz que se mueve por sí misma"⁴⁷. En esta vieja definición, la fábrica aparece como una entidad armónica, positiva, estática e imperecedera; tal apreciación es una ficción del capital, una apariencia, una mistificación puesto que las contradicciones entre el capital y la fuerza de trabajo, entre la autvalorización de la clase obrera contra el capital y la autovalorización de capital, hacen de la fábrica un territorio de disputas entre los intereses antagónicos del proletariado y de la burguesía. Los espacios de la fábrica, su diseño, su situación geográfica, etc., etc., están conformados, definidos y sujetos a las transformaciones que les imprime la lucha de clases: la fábrica es una síntesis contradictoria, una categoría histórica finita. La fábrica es el motor de la sociedad capitalista, desde su seno se marcan los ritos espasmódicos que rigen a la sociedad, como lo expresa A. Gramsci:

... La hegemonía surge de la fábrica y para ejercerse no tiene necesidad más que de una mínima cantidad de intermediarios profesionales de la política y de la ideología.⁴⁸

⁴⁶ A. Ure, "The philosophy of the manufacturers: or an explanation of the scientific, moral and commercial economy of the factory system of Great Britain" cit. por K. Marx en Ibidem, p. 511.

⁴⁷ Loc. cit.

⁴⁸ A. Gramsci, "Americanismo y Fordismo" en Notas sobre Maquiavelo, sobre Política y sobre el Estado Moderno, México, Juan Pablos Editor, 1975, p. 287.

He aquí la importancia de la fábrica, cuyas relaciones de producción se entrelazan con la sociedad en una relación que marca la determinación del proceso de trabajo en el desarrollo de la producción y reproducción del sujeto social.

La importancia de la fábrica no sólo se limita al proceso de producción inmediato; en el capitalismo contemporáneo, ella es el campo de batalla de la lucha de clases, donde se disputa cada segundo de la jornada laboral, cada centavo del salario, cada centímetro en el área de trabajo; en ese escenario se libran las luchas que se derraman y se esparcen en la sociedad y sobre el Estado, para decirlo con Mario Tronti: "...al nivel más alto del desarrollo capitalista, la relación social deviene un momento de las relaciones de producción, la sociedad entera deviene una articulación de la producción, esto es, toda la sociedad vive en función de la fábrica y la fábrica extiende su dominio exclusivo a toda la sociedad"⁴⁹; Raniero Panzieri profundiza sobre la relación entre la fábrica y la sociedad, para él, con el desarrollo del capitalismo el Estado participa en la planificación del capital, y las relaciones con una clase obrera, cada vez más peligrosa, llevan al Estado a desarrollar el plan, es entonces cuando tiende a integrar a aquellas esferas que antes aparecían independientes entre sí -la fábrica, la sociedad civil, el Estado-, las que ahora son integradas en una sola esfera, sin que desaparezcan los rasgos específicos de ca-

⁴⁹ Mario Tronti "Operai e capital" citado por Sergio Bologna, "Il rapporto società-fabbrica come categoria storica" en, Primo Maggio, # 2, ottobre-gennaio, 1974, Milano, p. 2.

da una.⁵⁰ Con la intervención del Estado-plan en la producción, la circulación, la distribución y el consumo, la producción se convierte en una totalidad, donde la fábrica sigue siendo el corazón que de acuerdo a sus diástoles y sus sístoles determina los ritmos de la sociedad y del Estado.

En el caso particular del proceso de producción del automóvil, las transformaciones salidas de sus fábricas han en vuelto a la sociedad y la han organizado a su imagen y semejanza. Los tiempos y movimientos de Taylor dictan y determinan el tiempo de producción y de reproducción en la vida del sujeto social. El movimiento cronometrado rige, lo mismo en una fábrica, que en la cocina o en el deporte (Foot Ball Americano). La banda de montaje se arrastra fuera de la fábrica y organiza la ciudad moderna como un conjunto de grandes concentraciones de dormitorios, como enormes secciones de reproducción de la fuerza de trabajo, unidas por una larga cadena sin fin: los periféricos, donde los metropolitanos recogen día con día a la fuerza de trabajo para depositarla en sus centros de trabajo. Pasando así de la continuidad de la producción a la continuidad en la reproducción.⁵¹

La ciudad moderna dejó de ser organizada en base a líneas paralelas y perpendiculares, como se desarrollaba la producción a finales del siglo XIX, para aceptar la cadena de mon-

⁵⁰ Raniero Panzieri, *Lotte operarie nello sviluppo capitalistico* Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 1976, pp. 38-48, Hay traducción de María Dolores Rivera Gómez Franco, versión mecanográfica, pp. 12-15.

⁵¹ La metáfora es producto de una charla con Eligio Calderón.

taje que garantiza el flujo entre la producción, la circulación, la distribución y el consumo, cerrando el ciclo.

Pasando a las características particulares de las fábricas de autos en México, hay quienes consideran que las construcciones, las máquinas y las materias primas deberán de poseer ciertos requisitos mínimos de calidad media, que permitieran que la producción absorbiera el tiempo de trabajo socialmente necesario.⁵² Sin embargo, las instalaciones de las plantas de ensamble, al igual que las condiciones generales de la producción en toda la industria del país, se organizan sobre la base de la máxima economía de capital constante. Algunas plantas mexicanas se preocupan poco por mejorar las condiciones generales de la producción, en la mayoría se trabaja al límite de lo soportable, y si salimos fuera de la industria terminal para penetrar en la industria de partes, nos damos cuenta que las condiciones de trabajo empeoran, sin contar con los pequeños talleres y el trabajo a domicilio que coexisten al lado de la industria terminal. Marx explica esta situación, de la siguiente manera:

Así como el capital tiene la tendencia, en el empleo del trabajo vivo, de reducirlo a trabajo necesario y a abreviar siempre el trabajo necesario para la elaboración de un producto mediante la explotación de las fuerzas productivas sociales del trabajo, es decir a economizar en lo posible el trabajo vivo directamente empleado, así también tiene la tendencia a emplear este trabajo reducido a medida necesario bajo las condiciones más económicas, es decir a reducir a su mínimo posible el valor del capital constante empleado.⁵³

⁵² K. Marx, El Capital, Libro I, capítulo VI (Inédito), pp. 14-15.

⁵³ K. Marx, El Capital, Tomo III, México, Siglo XXI Editores, 1977, p. 105.

Cuadro II-5 RELACIONES DE ACTIVOS FIJOS BRUTOS CON RENUMERACIONES Y PERSONAL OCUPADO EN LA INDUSTRIA DE JURIDICION FEDERAL, 1978.

Industrias	Relación de activos fijos Brutos/Personal ocupado.	Relación activos fijos Brutos/Remuneraciones Personal ocupado.
Textil	89 302	2.84
Eléctrica	789 075	4.38
Cinematográfica	120 330	1.57
Hulera	415 339	3.44
Azucarera	414 156	7.03
Minera	388 145	2.91
Metalúrgico-Siderúrgica	284 145	6.85
De hidrocarburos	4 605 526	29.54
Petroquímica	662 603	9.82
Cementera	3 752 364	15.71
Calera	337 734	7.33
Automotriz	503 401	7.64
De Celulosa y Papel	773 830	9.03
Química	187 180	4.29
Aceites y grasas vegetales	1 556 994	21.11
Alimenticia	169 887	10.78
Bebidas envasadas	263 916	4.05
Ferrocarrilera	654 070	11.4
Maderera	57 934	1.29
Vidriera	487 110	4.64
Tabacalera	256 859	3.14
Promedio	594 603	9.02

Fuente: César Zazueta, Simón Geluda, Aristides Rivera y Ricardo Peña, Población, Planta Industrial y Sindicatos (Análisis cuantitativos de las relaciones entre el mercado de trabajo y el sindicalismo mexicano en 1978), Ponencia presentada en el Tercer Coloquio Regional de Historia Obrera, CEHSMO, Colima, Col., 6 al 10 de octubre de 1980, p. 170.

5. Composición orgánica del capital; composición técnica de la clase obrera.

5.1 Composición orgánica y clase obrera.

Si observamos el cuadro II-5 (Ver supra; p. 118), vemos que en la industria automotriz por cada peso que se paga en remuneraciones a los trabajadores (capital variable), existe una inversión en capital fijo (parte importante del capital constante) de 7.64. Esta relación nos da una idea de la composición orgánica de capital que existe en la industria y que está muy cercana de la media de 9.02. Industrias como la de hidrocarburos (29.54), la del cemento (15.71) y la de aceites (21.11), mantienen las más altas tasas de composición orgánica de capital, mientras que, la industria cinematográfica (1.57), la maderera (1.29) y la textil (2.84), producen con las composiciones orgánicas más bajas. La coincidencia entre las industrias con alta composición orgánica de capital y sus procesos de producción de carácter continuo, determina en cierta medida la menor combatividad de los obreros de estos sectores, puesto que no basta la importancia estratégica o coyuntural de una industria (como los obreros de Petróleos Mexicanos) para definir su participación política en la lucha de clases. La composición orgánica del capital es sólo un elemento que influye en la determinación de la

composición política de la clase obrera, pero no es el único, ni el más importante.

En las industrias con alta composición orgánica y con procesos de producción continuos, la organización y la autovvalorización de la clase obrera se ve limitada por el carácter mismo que reviste el proceso de trabajo. La descalificación del obrero de fábrica (simultáneo a la recalificación de los técnicos), los bajos índices de cooperación entre el trabajo vivo (substituido por la cooperación entre las máquinas), la continuidad en la producción controlada totalmente por el capital a través del capital constante, son algunos de los factores que influyen en la centralidad política que se dan los obreros de estas ramas de la producción. Los grandes ductos, los enormes recipientes y la quimización de la producción permiten romper la unidad del trabajo, descalificarlo y frenar su socialización, manteniendo a los trabajadores divididos, naufragos ante un mar de grandes instalaciones cuyo comando es controlado la mayoría de las veces electrónicamente. El peso de la fuerza de trabajo se reduce a la vigilancia de grandes tableros accionados por medio de computadoras colocadas fuera del área de producción directa.

En las industrias con baja composición de capital (cine, textil, maderera) el trabajo vivo es la base de la valorización del capital; la "especialización", y el "oficio" le imprimen a la composición de clase de estas industrias una característica común, la profesionalidad. Esa profesionalidad de los trabajadores de estas ramas de la producción se basa en el oficio, en la calificación que mantienen estos sectores del proletariado;

aquí, el capital variable adquiere una gran importancia, la fuerza de trabajo tiene funciones que las máquinas escasas y desoladas aún no absorben. Esta situación no es común en todos los centros de trabajo de las industrias en cuestión; por ejemplo, en la industria textil a la par del trabajo a domicilio, a los talleres donde prevalece el trabajo manual, aparecen grandes plantas textiles procesadoras de fibras sintéticas y productoras de telas de materiales plásticos donde la composición orgánica es muy alta; sin embargo, a nivel de la rama productiva, prevalecen los procesos donde el trabajo vivo, la antigüedad y el oficio determinan la composición de clase. La organización de sus trabajadores y sus formas de lucha están determinadas por las reivindicaciones del obrero de oficio, del obrero profesional.

En México, la industria automotriz terminal asume las características de un proceso de trabajo cuya composición orgánica de capital se sitúa, por decirlo de alguna manera, en una posición intermedia entre los dos grupos de industrias que analizamos anteriormente. En términos cualitativos, esta composición se traduce en una síntesis de grandes masas de capital constante que coexisten con grandes conglomerados de trabajadores, en un proceso de producción donde el trabajo vivo sigue siendo factor importante en la valorización del capital; en departamentos claves como ensamble y pintura persiste una cierta capacidad de contratación por parte de quienes manejan herramientas, como la pistola para pintar y la punteadora para sol-

dar.⁵⁴ En el caso particular de México, con un numeroso ejército de reserva industrial a las puertas de cada planta ensambladora, podemos observar algunas fases de la producción donde el trabajo manual substituye a la máquina o a la herramienta cuyo costo sobrepasaría al de la baratísima fuerza de trabajo mexicana; hablamos de los puestos de movimiento y carga de materiales, y de algunas subestaciones de subensamble conectadas a vestiduras o a línea final. Las conclusiones de Robert Blauner sobre el proceso de producción de la industria automotriz, basadas en un estudio de las plantas norteamericanas de los años cincuenta, en el que afirma: "...que el carácter avanzado del ensamble automotriz, y consecuentemente el poder del capital, radica más en la racionalización de los materiales manejados y en la organización del trabajo que en el desarrollo de los procesos maquinizados o automatizados",⁵⁵ conclusiones que aún son válidas para la industria automotriz mexicana.

A diferencia de industrias con baja composición de capital, donde la profesionalidad del trabajo vivo determina formas de organización y de lucha defensivas y heterogéneas, en la industria automotriz el trabajo masificado tiene el peso suficiente para imprimirle a sus luchas un sello peculiar de homogeneidad y masificación. Las características del proceso de

⁵⁴ Aunque como un resultado de la desestabilización obrera, el capital ha modificado la composición técnica y orgánica de estos departamentos a partir de la reestructuración (uso de robots soldadores y pintura por inmersión) que se está llevando a cabo en Italia, EUA, Alemania, Francia y Japón que se encuentra a la cabeza en el uso de robots ensambladores, Cfr. TIME, september 8, 1980, p. 41 y TIME, december 8, 1980, p. 39.

⁵⁵ Robert Blauner, op. cit., p. 95.

trabajo, la concentración de un gran número de trabajadores en un sólo local y la composición política de la clase obrera, distinguen a la clase obrera que labora en la industria del automóvil.

5.2 Capital constante. Las máquinas.

A pesar del carácter específico de la composición orgánica del capital en la industria automotriz en México, ésta ha manifestado durante las dos últimas décadas una tendencia a incrementar su composición orgánica -aunque lentamente y empujada por las luchas autovalorizadoras de la clase obrera-. En 1964 se inició la producción de mono-blocks y en la Volkswagen el troquelado de grandes piezas para carrocería; en el futuro inmediato se abrirán plantas ensambladoras por parte de Chrysler y G.M. con alto índice de automatización. Esta tendencia definida se ve determinada por los procesos de desestabilización al capital por parte de la clase obrera y la reestructuración capitalista. Ese incremento del trabajo muerto nace de la necesidad de aumentar plusvalía relativa, de tal manera, que por la vía tecnológica se busca recuperar la tasa de ganancia, que las luchas globales del proletariado en el terreno del salario han hecho descender. Con ese movimiento el capital busca perfeccionar la continuidad del proceso de producción, taponeando los huecos no-productivos, los tiempos perdidos, en suma, reduciendo al máximo el tiempo de trabajo necesario en la producción de la mercancía automóbvil desestructurando al mismo tiempo la unidad organizativa del proletariado.

La substitución del trabajo vivo por una máquina se

da cuando existe una alta escala en la producción que permite amortizar las altas inversiones que representa la importación masiva de grandes máquinas o si la depreciación de los bienes de capital es menor que el precio de la fuerza de trabajo a substituir. Aunque hay que recalcar que, al mismo tiempo que se teoriza esta racionalización económica, el capital está pensando en la desarticulación del proletariado, en su desvalorización como fuerza trabajo, en su descomposición política; todos estos movimientos expresan claramente la unidad entre lo político y lo económico en el uso capitalista de las máquinas.

El aumento de la composición orgánica de capital como una vía objetiva de la represión moderna a la clase obrera, junto con las técnicas que tienen la finalidad de transformar la organización del trabajo (Taylorismo y Fordismo), son un producto directo de la gran industria y expresión de la subsunción real, son el uso político de las máquinas⁵⁶ y de las técnicas de administración de la producción, ante los cuales la clase obrera mexicana aún no tiene una política claramente definida.

56 "La maquinaria, sin embargo, no sólo opera como competidor poderoso, irresistible, siempre dispuesto a convertir al asalariado en obrero 'superfluo'. El capital proclama y maneja, abierta y tendencialmente, a la máquina como potencia hostil al obrero. La misma se convierte en el arma más poderosa para reprimir las poderosas revueltas obreras, las strikes (huelgas), dirigidas contra la autocracia del capital, K. Marx, El Capital, Tomo I, p. 528.

Cuadro II,6. CAPITAL VARIABLE INVERTIDO POR UNIDAD PRODUCIDA Y GRADO DE AUTOMATIZACION, CON CIFRAS A 1976.

COMPANIA	Importe	Grado de Automatización (**)
VAM, S.A.	\$ 6,283.33	6°
Nissan, S.A.	8,388.67	3°
Volkswagen, S.A.	9,334.70	1°
Chrysler, S.A.	11,916.95	2°
General Motors, S.A.	17,151.28	5°
Ford Motor Co., S.A.	18,441.10	6°
Dina y Renault (4)	24,826.05	4°

FUENTES: Datos de la AMIA y Reportes de visitas a fábricas, *Colectivo Informal*.

NOTA: Hay que apuntar el hecho de que Volkswagen, Chrysler, General Motors, Ford Motor Co., producen partes y refacciones que absorben cierta cantidad de capital variable, además la mayoría de las ensambladoras producen motores más allá de lo necesario para cada unidad productiva, e inclusive se exporta. Esto le da cierta relatividad a nuestras cifras, sin embargo, aún son válidas para intuir el nivel de automatización alcanzado y su relación con los sueldos y salarios pagados.

* El proceso de trabajo en Dina y Renault es descentralizado, y sólo podría comprenderse en sus relaciones con la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril y con Siderúrgica Nacional, empresas del complejo de Ciudad Sahagún, donde se estampan, funden y ensamblan piezas para Dina y Renault.

** La jerarquización indica los mayores o mejores índices de automatización y "racionalización" en la organización del trabajo.

Elaboró: José Othón Quiroz Trejo.

Como podemos ver en el Cuadro II-6 el grado de automatización y de racionalización del proceso de trabajo varían según la Empresa de que se trate, el peso del capital variable en el precio de un automóvil nos da una clave de su correlato, el capital constante. Estos datos nos serán de mucha utilidad al analizar la composición técnica, social y política de la clase obrera. La composición orgánica de capital varía también de acuerdo a la fase de la producción, no sólo entre empresa y empresa, sino entre proceso y proceso dentro de la misma empresa.

No es lo mismo fundir y maquinar motores que el ensamble final, por eso en el siguiente apartado abordaremos la división del trabajo en las armadoras mexicanas, para estudiar los factores objetivos de la producción, para tipificar las herramientas, las máquinas y los sistemas de máquinas ahí utilizadas; para establecer qué clase de materias primas constituyen el objeto de trabajo, el papel de la organización técnica de la producción y sus relaciones con la organización del trabajo vivo dentro de la fábrica.

6. Proceso de producción, división técnica del trabajo y factores objetivos de la producción.

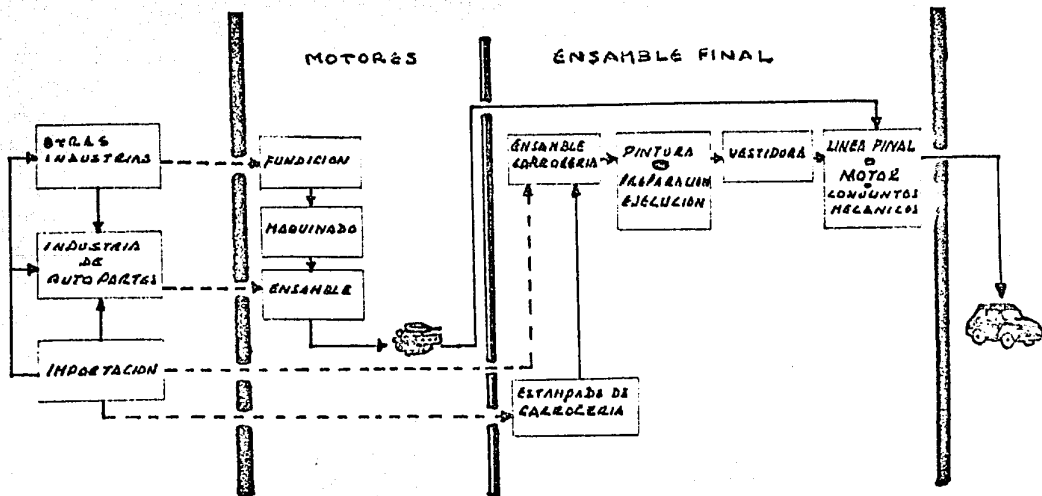
Pese a que el análisis minucioso del proceso de producción en la industria automotriz será tema del último capítulo en donde percibiremos el movimiento de la fuerza del trabajo y de los medios de producción, considero necesario esbozar brevemente las fases que sigue el automóvil durante su elaboración.

Lawrence White distingue cuatro operaciones fundamentales en la producción de un auto: el estampado, la fundición, el maquinado y el ensamble, y una fase que organiza cada una de las operaciones mencionadas, que es el proceso denominado de planeación.⁵⁷ Sin embargo, en el caso de México, dada su posición en la división internacional del trabajo, este proceso se reduce a unas cuantas adaptaciones en algunas piezas

⁵⁷ Lawrence White, The automotive industry since 1945, Massachusetts, Harvard University Press, 1971, pp. 19-36.

o a la elaboración de algunos medios de producción como las matrices de ensamble, ya que los modelos provienen de las oficinas centrales de planeación de las multinacionales del auto. Sólo en la producción de autobuses y tractocamiones el trabajo intelectual nacional crea y tiene posibilidades de innovar, puesto que en la mayoría de las plantas el trabajo indirecto se concentra en las esferas de la supervisión y el control de la producción y de los costos -incluyendo la preparación de normas de producción y de estudios de cargas de trabajo por hombre y por máquina- o en el registro de las operaciones.

Cuadro II-7. DIAGRAMA DE LAS FASES DE LA PRODUCCION DE AUTOMOVILES EN MEXICO.(Industria Terminal).



FUENTE: VISITAS A LAS PLANTAS AUTOMOTRICES.
ELABORO: JOSE OTTON QUIROZ TREJO.

La secuencia que se sigue en la producción de un vehículo automotor comienza en los hornos de fundición donde se elaboran las partes sólidas del motor; las cuales posteriormente son cepilladas, barrenadas, afiladas y rectificadas en el área de maquinado; finalmente son ensambladas y el motor está listo para ser incorporado a la carrocería dentro de las plantas de ensamble final. En las secciones o fábricas de ensamble, la carrocería ha sido soldada, pintada, "vestida" y sólo espera que el motor y su transmisión sean incrustados a su estructura; poco después el auto semiterminado arribará a la línea final donde se le integran llantas y se le hace la prueba de sellado contra el agua; minutos más tarde el auto sale de la planta para ser distribuido y consumido.

En las plantas que se encuentran en el territorio nacional, se distinguen claramente los procesos de fundición, maquinado de motores y el ensamble final (Cuadro II-8). A excepción de empresas como la Volkswagen que estampa partes pequeñas y piezas de carrocería mediante el uso de pequeñas y grandes presas, cuya inversión y mantenimiento sólo se amortizan con una alta escala de producción de vehículos y partes, como las que logra esta compañía; el alto costo de los dados que dan forma a las piezas elaboradas requiere de una racionalización extrema, ya que el número de golpes y de piezas por un minuto deben ser tan altos que garanticen el mantenimiento y la reposición de los dados, aunque esto sea a costa de la destrucción de los nervios, de los dedos y de los oídos de los trabajadores. En Diesel Nacional también se troquelan algunas piezas ligeras y se producen partes de carrocerías en plástico y fibra

de vidrio. En la planta de la Ford Motor Co. de Tlalnepantla se producen refacciones y bienes de capital para uso doméstico y para la exportación. En la G.M. del D.F. se troquelan algunas piezas de la carrocería.

CUADRO II-8 FASES DE LA PRODUCCION DE MOTORES Y OTROS PROCESOS INTEGRADOS EN LAS PLANTAS ENSAMBLADORAS RADICADAS EN EL PAIS.

Empresa	-MOTORES-		CARROCERIA	ENSAM.FINAL	OTROS PROCESOS	
	Fundición	Maquinado	Estampado	Ensamble	Proceso	Lugar
V.W.	P.PUEBLA	P.PUEBLA	P.PUEBLA*	P.PUEBLA	PARTES	P.PUEBLA
DINA	SIDENA	SIDENA	C.N.C.F.**	P.DINA	--	--
RENAULT	SIDENA	SIDENA	--	P.DINA	CAJAS DE VELOCIDAD	SIDENA
C I U D A D - S A H A G U N - E D O . DE HIDALGO						
FORD	-P.CUAUTITLAN EDOMEX.-		--	P. D.F. y	PARTES	P.TLANEPAN
				P. CUAUTITLAN.	Y BIENES DE CAPITAL	TLA.
G.M.	-P. TOLUCA	EDOMEX. -	P. D.F.***	P. D.F. y	BATERIAS y BUJIAS	P. D.F.
CHRYSLER	CINSA-CIFUNSA/P.TOLUCA y SALTILLO COAH/RAMOS ARIZ PE,COAH.	--	--	P. D.F. y TOLUCA	CONDENSA DORES	P.TOLUCA
NISSAN	P.TOLUCA	P. GUERNAVACA.	--	P. GUERNAVACA	--	--

*Carrocerías y partes medianas y pequeñas **Solo partes pequeñas
 ***Partes medianas y pequeñas P.: PLANTA.

Por lo que se refiere a las condiciones de la producción, éstas varían entre los procesos de fundición y maquinado de motores, por un lado, y el ensamble final, por el otro. En fundición los mecheros de moldeo, los ardientes hornos, las prensas de moldeo y las bandas revolventoras, constituyen un ambiente de trabajo hostil y avasallante; el despotismo de la fábrica y el comando del capital depositado en grandes moles de hierro subsumen y torturan al obrero. En maquinado, las mandriladoras y rectificadoras barrenan y cepillan las partes del motor; las ocasionales transfer de 4 ó 5 operaciones mantienen al trabajador como un mero vigilante y alimentador de materia prima. En ensamble y prueba de motores, los dinamómetros dejan un

pequeño espacio a la habilidad del probador de motores, que acciona con rapidez algunas herramientas neumáticas como los sopletes y los atornilladores. En las plantas de motores predomina el peso del capital constante sobre el capital variable; solamente en la planta de fundición de motores de Nissan, existen 137 máquinas para 160 de trabajadores incluyendo los obreros de mantenimiento.⁵⁸ En la nave de maquinado de la misma empresa en Cuernavaca (planta 3), laboran 300 trabajadores, de ellos 110 son considerados trabajadores directos que se suman a 167 máquinas.⁵⁹ Este ejemplo nos proporciona una muestra de la composición técnica que predomina en los procesos de fundición y maquinado; la cadena en el ensamble del motor y las bandas transportadoras, completan el ejército de medios de producción en que se apoya el capital para subordinar al trabajo.

En las plantas de ensamble final el panorama es diferente con respecto a fundición y maquinado; la herramienta eléctrica, neumática y la mano misma predominan junto con la cadena de montaje y las grandes cabinas de pintura; más aún, en algunas secciones, la fuerza de trabajo substituye a las máquinas, debido al bajo precio en que aquélla se contrata. En la

58 Dinorah Franco, Miguel Angel Arce y José Othón Quiroz. Reporte de la visita a la planta de fundición de la Nissan Mexicana en Lerma, Edo. Mex., del 21 de julio de 1979, manuscritos, sin página, Nissan Mexicana, S. A. de C. V., Planta de Fundición, folleto de la empresa, s/f.

59 Nissan Mexicana, S. A. de C. V., Planta de maquinado de motor, folleto de la empresa, s/f.

sección de carrocerías, las punteadoras⁶⁰ subensamblan y ensamblan las partes de la estructura del auto, que poco después se integran a la cadena de montaje para ser rectificadas y preparadas para pasar a la sección de pintura. En las cabinas de pintura las pistolas dan color a los esqueletos grises e inertes de las carrocerías, los pintores realizan sus labores ensamblados, aprisionados en las garras del equipo de trabajo, dentro de un calabozo que se llama cabina de pintura, que es absorbido por esa gran prisión que es la fábrica. El auto continúa la ruta de la cadena hasta que los equipos de la sección de vestiduras lo aderezan; ahí, taladros y atornilladores neumáticos colocan las luces, tableros y asientos en aquella masa metálica que va cobrando forma y vida. En la línea final obreros y grúas aéreas elevan la carrocería y la unen al cuerpo del motor y de la transmisión. Las llantas y los amortiguadores son colocados por el equipo que cierra el proceso; la alineación y la prueba de agua vienen después, el auto ha sido terminado.

En ensamble final, las grandes máquinas-herramienta del maquinado de motores son substituidas por herramientas con mecanismos de transmisión neumática o eléctrica, pero sobre todo por la racionalización de las operaciones donde cada punto de soldadura, cada gota de pintura, cada movimiento están perfec-

⁶⁰ Herramienta en forma de gran mano de cangrejo, que posee dos tenazas que en su contacto con la lámina y el accionar de su mecanismo produce puntos de soldadura de resistencia, Cfr. José Othón Quiroz Trejo, Reporte de la visita a la planta ensambladora de la Ford Mo. Co. de la Villa de Guadalupe. D. F., 13 de diciembre de 1978, p. 8.

tamente determinados, presupuestados y ligados a la tirana del proceso de trabajo de la industria automotriz: la cadena de montaje. La organización y la administración científica del trabajo emergen entre este mar de cables, metal, "primer" y tornillos. Para terminar, es importante señalar que el hecho de que las máquinas, herramientas e instalaciones de algunas plantas sean viejas y obsoletas, crea la necesidad de grandes departamentos de mantenimiento con obreros altamente calificados.

En lo referente a la nocividad en la fábrica, hay que subrayar la importancia de conocer las características del objeto de trabajo -sus propiedades físicas, químicas y biológicas⁶¹, así como las de la maquinaria y herramientas utilizadas, y también las particularidades de las instalaciones de la fábrica, del espacio de trabajo, que, como ya dijimos, son una fuente de ahorro para el capital y un medio de ejercer su violencia silenciosa. El tamaño de la fábrica, su ventilación, los métodos de absorción de olores, la limpieza, la iluminación, etc., etc., son factores que determinan la salud obrera y cuya influencia se difumina sobre la reproducción de la fuerza de trabajo, en la cotidianeidad del trabajador, en su ocio controlado; y le produce neurosis, irregularidades en su vida sexual, alcoholismo y otros males psicofísicos. Si el conocimiento del objeto de trabajo nos permite clasificar el grado de toxicidad, y el de la maquinaria y herramientas el grado de intensidad en

⁶¹ Asa Cristina Laurell, "Proceso de trabajo y salud" en, Cuadernos Políticos, México, Edit. ERA, # 7, jul-sept. 1978, p. 62.

el trabajo y el stress, el medio ambiente general del proceso de trabajo y de las condiciones específicas de producción⁶². nos proveen de elementos para explicar las condiciones de la reproducción obrera en su vida diaria fuera de la fábrica en el ejercicio de sus luchas en la sociedad.

7. Otras características del capital en la Industria Automotriz Mexicana.

Para cerrar nuestras observaciones sobre la estructura y el funcionamiento del capital en la industria, nos remitiremos a un estudio inédito realizado por una empresa ensambladora, en donde aparecen cifras interesantes con relación a la integración de la industria y los costos de producción, así como la adaptación de la tecnología y de los modelos.

Según Héctor Vázquez Tercero el grado de integración nacional de la industria en 1970 era de 63.30%⁶³, cifra que se acerca a la mencionada en dicho estudio que calcula en un

⁶² Estas condiciones generales de la producción podemos desplazarlas a la sociedad y ver la ciudad como una enorme fábrica que reproduce las condiciones para el trabajo asalariado y que mantiene, en lo que se refiere a las condiciones de vida, un paralelo con la vida en el taller y en la gran fábrica; las colonias proletarias sufren la falta de los servicios mínimos, el deterioro ecológico y de la calidad de la vida. Al igual que en la fábrica, en la gran ciudad-fábrica el capital busca la economía en las condiciones de la reproducción social por medio del Estado-plan, y al igual que en la fábrica el proletariado le arranca los espacios, los servicios, las diversiones, la salubridad, la educación, etc. etc., a través de la lucha urbana y la acción directa.

⁶³ Héctor Vázquez Tercero, Una década de política sobre industria automotriz. Bases para una nueva política. México, Editorial Tecnos, 1975, p. 36.

63.00%⁶⁴, la integración de acuerdo a datos de un fabricante norteamericano, en Argentina, el contenido nacional era de un 83%⁶⁵ y en Brasil de un 99%⁶⁶; hay que considerar que la industria Argentina a partir de 1975 sufrió una fuerte reestructuración⁶⁷. En México una de las fases no integrada, es la elaboración de la chapa metálica, que implica una alta inversión en capital constante, cuya amortización sería muy alta dada la escala de producción alcanzada en el país, aunque todo parece indicar que en los próximos 5 años se incrementará la integración de esta fase de la producción, lo cual incrementará la importancia económica de la industria y la capacidad de contratación de su proletariado.

En lo que se refiere a los costos de producción el cuadro II-9 (ver infra, p. 136) nos muestra datos significativos. En primer lugar, el costo de fabricación de un vehículo era más bajo en México (2,630 dólares) que en Argentina (4,069 dólares) y Brasil (2,996 dólares). Por el contrario, el porcentaje de mano de obra directa en México (3.6%) era más alto que el de Brasil (1.2%) y que el de Argentina (1.4%). Esto nos revela, por un lado, que los sueldos y salarios pagados en México

64 Volkswagen de México, Estudio comparativo para la fabricación de la "Hormiga", México, Versión mecanográfica inédita, 1975, pp. 29/32.

65 Loc. cit.

66 Loc. cit.

67 "Cierra la G.M. en Argentina: cesará a 5,000 obreros" en, Excélsior, 5 de agosto de 1978, p. 23.

eran más altos que en esos países del cono sur⁶⁸, y por el otro refleja la composición orgánica de capital y el grado de automatización alcanzado en el proceso de trabajo, que en México tiende a substituir con mano de obra procesos susceptibles de ser mecanizados o automatizados. De acuerdo al estudio citado, uno de los problemas a los que se enfrentan las compañías multinacionales es la adaptación de "las técnicas de producción empleadas en la industria automotriz"⁶⁹ y que están relacionadas "con las diferencias en las condiciones de la producción en las distintas economías pequeñas o en desarrollo"⁷⁰, lo cual los lleva al dilema de "optar por unas instalaciones muy mecanizadas e integradas, que requieren un control técnico y empresarial muy completo, o bien decidirse por instalaciones menos mecanizadas y automatizadas, pero que requieren hábiles operarios para manejar las máquinas y personal técnico para comprender y adaptar las técnicas de producción"⁷¹; ésta es la opción (al menos hasta antes de 1980) para la organización de la producción en el país, junto al uso de fuerza de trabajo vivo en procesos mecanizables y automatizables, como el transporte y el manejo de materiales.

68 Estados Unidos de Norteamérica paga por su fuerza de trabajo directa un 10.3% del costo de producción de cada camión mediano; este porcentaje se debe a los altos salarios que han conseguido los obreros automotrices de ese país, que ha motivado la crisis actual del auto en EUA., por la tendencia decreciente de su tasa de ganancia; con estos datos entendemos "el porqué" del traslado de plantas ensambladoras a América Latina.

69 Volkswagen de México, op. cit., pp. 3/32.

70 Loc. cit.

71 Ibidem, pp. 5/32.

CUADRO 11-9.- ELEMENTOS INTEGRANTES DEL COSTO EN LA FABRICACION DE UN CAMION LIGERO; ESTADOS UNIDOS, BRASIL Y MEXICO, ENERO DE 1975.

	COSTOS EN DOLARES ^a					PORCENTAJES					PROPORCION RESULTO A LOS CASOS EN: E. U.		
	Estados Unidos	Argentina	Brasil	México	Estados Unidos	Argentina	Brasil	México	Argentina	Brasil	México	Argentina	Brasil
1. Mano de obra directa	170.98	56.96	335.96	94.68	10.3	1.4	1.2	3.6	0.33	0.33	0.33	0.21	0.55
2. Materiales fabricados	770.24	2,134.59	2,103.20	1,115.12	10.4	62.3	67.5	43.1	3.29	2.61	1.45	2.61	1.45
3. Gastos operativos variables de fabricación ^b	- - -	448.26	123.82	849.49	- - -	32.0	4.3	32.3	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
4. Total costos variables.....	335.32	224.14	- - -	71.01	20.2	6.0	- - -	2.7	0.73	- - -	0.21	- - -	0.21
5. Gastos generales fijos de fabricación (en dólares)	1,276.54	3,324.37	2,187.07	2,130.30	76.9	81.7	73.0	81.0	2.60	1.71	1.67	1.71	1.67
6. Amortización de máquinas-herramientas especiales	318.72	317.38	440.41	347.16	19.2	7.8	14.7	13.2	1.00	1.88	1.09	1.88	1.09
7. Administración y ventas.....	16.60	28.48	44.94	47.34	1.0	0.7	1.5	1.8	1.72	2.71	2.85	2.71	2.85
8. Total costos fijos.....	46.84	284.83	197.74	105.20	2.8	7.0	6.6	4.0	6.13	4.25	2.76	4.25	2.76
9. Ingresos y otros gastos recibidos con el ingreso ^c	381.80	630.69	638.09	449.70	23.0	15.5	22.8	19.0	1.65	1.79	1.31	1.65	1.31
10. Total y promedios ^d	1.66	113.94	125.84	- - -	0.1	2.8	4.2	- - -	68.64	75.81	- - -	68.64	75.81
	\$ 1,660.00 ^e	\$ 4,069.00	\$ 2,996.00	\$ 2,630.00	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	2.45	1.80	2.45	1.80

a Los costos en dólares para los países latinoamericanos han sido convertidos al grupo vigente de cambio oficial.

b El costo del vehículo norteamericano (\$ 1,660) es una media de tres modelos ligeramente diferentes entre sí, a precios fijos en Estados Unidos de \$ 1,252 (Brasil), \$ 1,604 (México) y \$ 1,634 (Argentina).

c Comprende la mano de obra indirecta, suministros de explotación, herramientas de fácil desgaste, energía eléctrica, materiales de mantenimiento y desechos.

d Comprende la calefacción, algunos materiales de mantenimiento y ciertos mano de obra indirecta.

e Incluye pérdidas por depreciación cambiaria.

f Las proporciones aquí indicadas difieren ligeramente de las expresadas en el Cuadro 2, pues el vehículo base norteamericano no es el mismo (véase la nota b anterior).

Fuente: Calculado con datos facilitados por un fabricante de: FORD, W. CHRYSLER, S.A.

Por último, una de las formas de bajar los costos de producción en México ha sido el congelamiento de modelos⁷² que lleva implícito el sobreuso de maquinaria que se hace obsoleta y peligrosa. Además, permite organizar la producción en base a la repetición de las mismas operaciones por años. Esa repetitividad redundante en especialización y monotonía, y en racionalización de los tiempos y movimientos en la producción de algunos modelos, a tal grado que las empresas se ahorran gastos de aprendizaje y substituyen fácilmente a sus trabajadores, rotándolos y manteniéndolos en la eventualidad; esta política de producción también posibilita la feminización de la producción incorporando a las trabajadoras con salarios más bajos. En Brasil, Sudáfrica y México se produce el modelo sedán de la Volkswagen, mientras que en USA ha pasado a formar parte de los museos tecnológicos a partir de 1978.

8. Formas de Organización de la Producción, Formas de Dominación del Capital.

Las formas en que el capital ejerce su dominio sobre el proceso de producción y, por ende, sobre el trabajo asalariado, se han transformado históricamente de acuerdo a las pautas impuestas por la lucha de clases. En principio, Marx establece tres grandes etapas de la subordinación del trabajo al capital, la primera es un estadio previo a la subsunción formal en el cual el "productor directo se mantiene siempre como vendedor de mercancías y a la vez como usuario de su propio pro

⁷² Ibidem, pp. 15-32.

ducto",⁷³ aquí aparece el capital (usurario y comercial) desempeñando funciones subordinadas no dominantes, el capital adelanta dinero o hace pedidos, pero todavía no subsume ni domina a los productores; esta etapa aparece como transición, el capitalista aún permanece al margen del proceso de trabajo directo. Más adelante, el capitalista logra imponer su vigilancia y disciplina al interior del proceso de trabajo, se coloca como dirigente y lo convierte en proceso de explotación ajeno, en subsunción formal.⁷⁴ En este periodo las relaciones entre el capital y el trabajo son puramente monetarias, el capital como dueño de las condiciones objetivas y subjetivas del trabajo comienza a subordinar el trabajo asalariado, la forma de dominación se torna material y puramente económica.⁷⁵ El carácter puramente económico de las relaciones entre el capital y el trabajo no puede ser comprendido, ni contemplado sin su contenido político, elemento que determina en gran medida el concepto de subsunción. El capitalista une y fija a los trabajadores a domicilio y a los artesanos en un solo local, quitándoles así el control que mantenían sobre el producto y el proceso laboral y "al oponer unos obreros vigilados y disciplinados a unos obreros a domicilio, pudo reducir sus costes sin adoptar para ello necesariamente una tecnología más eficaz".⁷⁶ En este estadio el capitalista recurre a la prolongación de la jornada de trabajo para generar plusvalía absoluta, el capitalista se integra

⁷³ K. Marx, El Capital, libro I, Cap. VI, (inédito)... p. 58.

⁷⁴ K. Marx, Ibidem, p. 54.

⁷⁵ K. Marx, Ibidem, pp. 64-65

⁷⁶ Stephen A. Marglin, op. cit., p. 70.

al proceso de producción inmediato y funge como patrón, aunque con el tiempo, las ganancias extraídas le permitirán desempeñar exclusivamente su labor de director y supervisor del proceso.⁷⁷

A pesar de que en la subsunción formal, la dominación y la hegemonía del capital se ejercen a través de los medios económicos, los portadores de la autoridad del capital son los sujetos. La coerción física del capital ejercida directamente en el centro de trabajo y en la sociedad subsiste hasta que la gran industria mecanizada le imprime una serie de transmutaciones en sus formas, más no en sus contenidos.

Con el desarrollo capitalista la subsunción del trabajo en el capital sufre cambios, la subordinación del trabajo en la gran industria se ejerce con métodos diferentes y es la extracción de plusvalía relativa la expresión que la caracteriza junto con el uso generalizado de las máquinas, la subsunción del trabajo se transforma en subsunción real del trabajo al capital. Con la subsunción real el capitalista se desliga del trabajo manual y transfiere sus funciones de vigilancia y control a un tipo especial de asalariados, a una serie de "altos oficiales" (dirigentes y managers) y "suboficiales" (capataces, foremen, overlookers, contre-maitres) que durante el proceso de trabajo ejercen el mando en nombre del capital.⁷⁸ Por el lado de los factores objetivos de la producción, las máquinas se enfrentan como trabajo muerto al trabajo vivo al que subordinan,

⁷⁷ K. Marx, El Capital, Tomo I, Cap. VI (Inédito)...p. 57.

⁷⁸ K. Marx, El Capital, Tomo I, ... pp. 403-404.

descalifican y substituyen. El capital maneja las máquinas como poderosa arma para reestructurarse, el trabajo reacciona en un primer momento lúdicamente pero no tarda en descubrir detrás de las estructuras metálicas la figura del burgués que se esconde y sofistica sus formas de organización y de dominio.

Cada vez se hace más difícil identificar al capitalista, su autoridad la ejerce por medio de sus subalternos: las máquinas y la organización de la producción. El código fabril sale de la fábrica y se enseorea en la sociedad, en el Estado. El capital social, la sociedad anónima, la internacionalización del capital y la empresa multinacional diluyen la personalidad del patrón que se torna abstracto y aparece una forma diferente en el ejercicio del dominio capitalista. Dada la hegemonía de los factores objetivos de la producción sobre el trabajo vivo, se hace necesaria la adaptación del trabajador al sistema de máquinas junto con la subdivisión del trabajo obrero. Las operaciones se disectan en pequeñas microoperaciones y los movimientos en micromovimientos, se racionaliza el trabajo vivo, se objetiviza al sujeto; aparecen el Taylorismo, el Fordismo, la Psicología Industrial, las Relaciones Humanas y otras técnicas de administración de la producción que van evolucionando al compás de la lucha de clases. Entramos de lleno a la era de la "racionalización del trabajo", mientras que la computación en su desarrollo aparece como un nuevo colaborador en la subordinación del trabajo al capital. Al mencionar el papel de la computadora, en la elaboración y en el control de calidad de la producción, no quiero que esta crítica se interprete como la negación del carácter progresivo que pueda tener la inno

vacación tecnológica, sino que se rescate el punto de vista del sujeto que se enfrenta a esta expresión de la ciencia aplicada a la producción, lo cual implica que a la ciencia y a la técnica no se les defina como fenómenos neutrales y que se observe que hay un movimiento obrero y un capital que plantean opiniones divergentes con respecto al desarrollo de la ciencia y de la técnica, lo cual hace más complejo y contradictorio el análisis del desarrollo de las fuerzas productivas. Con la computadora y los mecanismos de retroalimentación, el obrero vigilante se torna obsoleto, crece el sector terciario y los departamentos de mantenimiento cobran una singular importancia, en un interesante proceso de reorganización de la fuerza de trabajo, en el cual la autovalorización proletaria define el carácter de las transformaciones en el proceso de producción. Con la automatización,⁷⁹ la organización de la producción se complejiza a tal grado que el sector de trabajadores de cuello blanco, aquéllos que no realizaban el trabajo directo, cobran una singular importancia, el poder en el proceso de producción inmediato se comparte con el centro de cómputo, donde se coordinan las actividades de la fuerza de trabajo y de los medios de producción. Los técnicos y otros trabajadores administrativos se convierten

79 La palabra automatización nace en los EUA en 1947 y ha generado grandes discusiones en cuanto a su significado; sin entrar en el detalle de la polémica aceptaremos como definición la de Friederich Pollock que apunta que el concepto de automatización es el proceso de trabajo cuyo principio fundamental "es la interacción del proceso parcial de producción, hasta ahora discontinuo, en un proceso coordinado que vincula máquinas herramienta más perfeccionadas, bajo la dirección de aparatos electrónicos", Cfr. Friederich Pollock, op. cit., p. 20.

en elemento importante del obrero colectivo. El comando del capital se recluye en las oficinas administrativas donde programadores, perforistas y operadores sistematizan y programan las órdenes de producción, los presupuestos, los tiempos y movimiento, el manejo de materiales, la programación del mantenimiento de las instalaciones, etc., etc. La aplicación de la computación al proceso de producción inmediato se está generalizando -y aunque en México el trabajo vivo directo sigue siendo el factor principal en el proceso de valorización-, como tendencia, habrá que observar detenidamente la utilización de las computadoras en la producción y las transformaciones que traerán en la organización y en la división del trabajo en la fábrica y en la oficina, entre los trabajadores de línea o de cuello blanco, en el centro de trabajo o en la cotidianeidad de la casa.⁸⁰ Todo estos cambios complican la definición de un concepto moderno de clase obrera.

En la industria automotriz del país, la computadora

⁸⁰ Cfr. Harley Shaiken, Computer Technology and Relations of Power in the Workplace, International Institute for Comparative Social Research, Berlín, 1980. Este ensayo contiene un conjunto de ricas reflexiones sobre las recientes formas en que se está usando la computadora en la industria norteamericana y en particular en la industria automotriz. El trabajo de H. Shaiken profundiza sobre cuestiones que en H. Bravermann (Trabajo y Capital Monopolista) sólo están esbozadas. En H. Shaiken están planteadas las preocupaciones sobre la generalización del uso de la tecnología de las computadoras en la fábrica, sobretudo cuando el microprocesador permite usos insólitos y repercusiones importantes en la organización del trabajo en la fábrica y en las formas de lucha y de organización de los trabajadores.

ha pasado por dos fases en su aplicación al proceso de trabajo directo. En los años previos al actual proceso de descentralización, las computadoras solamente se encontraban en el departamento de pintura de la planta de ensamble de la Chrysler de México en Toluca y en la planta de Tlalnepantla de la Ford, en donde había una máquina de control numérico. En la fase de descentralización continua -auto mundial- motores, las nuevas plantas cuentan con notables adelantos tecnológicos, que sin llegar al uso generalizado del robot ensamblador, de la supervisión electrónica o de las máquinas sensibles de control de calidad, sí representan la punta de una ola que se agiganta rápidamente. Las plantas de Chrysler y General Motors de Ramos Arizpe, así como la nueva sección de motores de la VW y la futura planta de motores de la Ford en Chihuahua, abren un nuevo curso a la automatización del proceso de trabajo en México. A pesar de que la política de exportación de tecnologías se torna más flexible, sigue y seguirá predominando el control del mando y el uso de tecnologías más avanzadas por parte de los países con alta composición orgánica de capital, más aún cuando todavía se puede garantizar un trabajo vivo más barato que el de un robot. Esto no impide que haya algunos despuntes en el proceso en donde se desarrollen tecnologías tan avanzadas como las que se utilizan en los países "centrales".

Por lo que se refiere a la utilización de las computadoras dentro de las oficinas administrativas, hay que recalcar que son de un uso ya generalizado. Para ejemplificar esta situación basta leer el informe que resultó de los Estudios de Sistemas para aumentar la productividad en el Complejo Indus-

trial de Ciudad Sahagún efectuados durante el año de 1976, a partir del cual se creaba el Sistema de Planeación y Control de Inventarios de DINA, que implicaba, entre otras cosas, mantener una mínima inversión en recursos de espacio, instalaciones y equipo de manejo de materiales, en perjuicio directo de los trabajadores de ese departamento, un típico ahorro en las condiciones de trabajo a expensas de los obreros.⁸¹ Al mismo tiempo, se creó el Sistema Integral de Información para el Combinado de Ciudad Sahagún, que fue elaborado por el Instituto Mexicano de Planeación y Operación de Sistemas, A. C., y cuya finalidad era la de racionalizar la información de las empresas del combinado, para ser procesados en el centro de cómputo del complejo,⁸² lo cual significaba una racionalización y un incremento de las cargas de trabajo de los trabajadores de oficina. En ese mismo año se elaboró un Proyecto de Optimización del Sistema de Costos que fué realizado por el Despacho de Contadores Freissinier Morín, S. C., cuya finalidad era la optimización en la productividad de los departamentos de costos y cuyas medidas afectaban a los trabajadores administrativos en dos formas: aumentaban la eficiencia con el mismo personal y preparaban su posterior sustitución por sistemas computarizados.⁸³ Por último, el combinado, en la búsqueda de un incremento en la capacidad productiva, contrató los servicios de la forma de Asesores de Planeación Integral, S. C., quiénes realizaron un estu-

⁸¹ SAHAGUN, Ciudad Sahagún, Hgo., # 17, abril-mayo de 1976, p.28.

⁸² Ibidem, p. 29.

⁸³ Ibidem, pp. 30-31.

dio sobre la productividad del complejo industrial, determinando que en tres áreas importantes la productividad era menor de un 75%; en adquisición era de un 58%, en control de la producción era de un 56% y en el área financiera era de un 63%.⁸⁴ Todos estos movimientos de la Dirección de este Complejo nos indican la importancia que cobran el trabajo administrativo y los métodos de información y computación en la industria automotriz del país.

La electrónica se ha convertido, en la crisis actual, en una salida para el capital que representa una nueva composición de fuerza de trabajo, que multiplica su división combinada con una creciente concentración del mando capitalista; la automatización de la producción ha sido la fórmula que ha salvado a la industria automotriz en Japón y EUA está adoptándola de manera masiva; en la Unión Soviética durante el XXXV Congreso del Partido Comunista se elaboró el programa de la automatización de los procesos fabriles, precisamente en la industria automotriz donde las huelgas y los paros salvajes han demostrado que la autovalorización de la clase obrera también es practicada en los países del llamado socialismo real,⁸⁵ en la planta de la ciudad de Dimitrovo, fabricante de equipos automotrices, fueron montados cinco complejos automáticos, con robots de autoaprendizaje.⁸⁶

⁸⁴ Ibidem, p. 31.

⁸⁵ El 6 de mayo de 1980, 170,000 obreros de la fábrica Togliatti grad que produce autos Fiat no acudieron al trabajo, Excélsior, 14 de junio de 1980, p. 26A.

⁸⁶ Excélsior, 29 de diciembre de 1980, p. 9B.

8.1 Taylorismo y Fordismo.

No podemos abordar el estudio de las formas de dominación en la industria automotriz sin dejar claramente especificadas las determinaciones y el funcionamiento del llamado Taylorismo y del Fordismo. En la subsunción real del trabajo al capital surgen el Taylorismo y posteriormente el Fordismo, como formas de administración de la producción que abarcan no sólo la racionalización del trabajo vivo, sino también la de los medios de producción y del objeto de trabajo, así como la combinación y mutua adecuación de ambos factores, subjetivizan do al objeto y objetivizando al sujeto.

Frederik Winslow Taylor.

Durante los últimos años del siglo XXI y los primeros del XX, la siderurgia había cobrado una gran importancia. Las fundiciones con nuevas aleaciones permitían la elaboración de aceros de mayor maleabilidad y con nuevas propiedades. Estos aceros posibilitaban la producción de los bienes de capital y los artículos de consumo duradero que revolucionaron la industria metalmeccánica. La producción del acero todavía era realizada por obreros con una alta calificación, trabajadores cuyo oficio estorbaba el desarrollo del capital y a los cuales había que eliminar. La Amalgamated Association of Iron and Steel Workers (AAISW), uno de los sindicatos más viejos de Norteamérica y el segundo en número de afiliados dentro de la AFL (American Federation of Labor), fue el blanco del capital americano personificado en Andrew Carnegie, que en 1892 decidió terminar con los trabajadores calificados de su planta en Homestead, el 4 de

abril decidió que: "Como la Vasta mayoría de nuestros empleados no están sindicalizados, la firma ha decidido que la minoría (los obreros calificados sindicalizados) debe dar su lugar a la mayoría. Estos puestos, por lo tanto, serán necesariamente no-sindicalizados después de la expiración del presente contrato".⁸⁷ Por aquellos años, Frederik Winslow Taylor, nacido en 1856, realizaba sus experimentos en los talleres de la Midvale Co. en la búsqueda de lo que en aquella época se había convertido en la nueva piedra filosofal, esto es, la reducción del tiempo y de los movimientos de la producción, "the one best way" tayloriano. La coincidencia de estos dos personajes en sus deseos de descomponer el trabajo en la industria del acero, el uno por la vía de la represión directa y el otro por la vía de la transformación tecnológica del proceso de producción, no era más que la expresión de la puntualidad del pensamiento burgués ante las convocatorias con su enemigo histórico, la clase obrera. El pensamiento y la acción de Taylor -un abogado frustrado, que de aprendiz llegó a ser capataz y después Ingeniero Consultor de Industrias, con la velocidad ideal del american dream -, se sustentó sobre una expansión sin precedentes de la economía norteamericana, que exigía la desestructuración de la clase obrera americana, en particular del sector de los aceros. Como el Carnegie de aquellos años y el Ford en los años posteriores, F. W. Taylor iba a cumplir su papel de científico al servicio del capital a la perfección, inclusive convirtién

⁸⁷ Sidney Lens, The Labor Wars, New York, Anchor Books, 1974, p. 81, la indicación del paréntesis es mía.

dose en un conferencista que recorrió el norte pregonando sus lecciones de Administración Científica de manera gratuita. Sus métodos serían más eficaces que la burda represión -expresión de los últimos ecos de la subsunción formal que daba su lugar a la subsunción real en Norteamérica-, puesto que, aunque las batallas de Carnegie contra los acereros hayan traído como consecuencia que la membresía de la AAISW descendiera de 24,000 trabajadores en 1892 a 10,000 en 1894 y 8,000 en 1895,⁸⁸ los métodos de Taylor serían a largo plazo más efectivos y se convertirían en el código ineludible del pensamiento y práctica burguesas en la producción del siglo XX.

J. W. Taylor se ocupó no solamente de la administración de la fuerza de trabajo en la producción, su experimentalismo lo llevó a concebir la producción inmediata como una totalidad en que se relacionaban la fuerza de trabajo y los medios de producción. No sólo cronometró los tiempos y los movimientos del trabajo vivo en el proceso de valorización, sino que implementó mejoras a las herramientas y las materias primas como el acero, que transformaron los procesos de su elaboración y las velocidades en su producción.⁸⁹ Taylor no sólo "racionalizó" los movimientos del trabajo vivo, reduciéndolos a su mínima expresión, descalificando al obrero y haciendo de él un

⁸⁸ *Ibidem*, p. 88. Aunque el autor menciona que las ganancias de la Carnegie Steel Co. en diecisiete años se elevaron de 27,000,000 a 1,060,000,000 de dólares, hay que tomar en cuenta que esta empresa fué la primera en usar en EUA la tecnología Bessemer.

⁸⁹ Georges Friedmann. *La crisis del progreso*, Barcelona, Ediciones de bolsillo (Edit. Laia), 1977, pp. 98-99.

"estúpido y flemático que en su conformación mental ha de parecerse más a un buey que a un hombre"⁹⁰ como llamaba despectivamente a los trabajadores, sino que expropió el poco saber-hacer que le quedaba al obrero mediante una serie de acciones que con violencia silenciosa acabaron con el obrero profesional.

Entre algunas de las medidas técnico-políticas que Taylor desarrolló tenemos:

- a) La noción de colaboracionismo de clase sobre la cual se sustentan los sindicatos llamados blancos y amarillos. Un día Taylor le contestó a un obrero que le dijo que sus técnicas servían para incrementar las ganancias del patrón: "Usted y yo diferimos absoluta y radicalmente en algo que usted parece no comprenderme. Usted postula en principio que la guerra entre los obreros y los empresarios es la única vía hacia el éxito, para los obreros. Mientras que yo creo -con la misma convicción-, que el camino del éxito pasa por la colaboración más estrecha y más amistosa".⁹¹ He aquí una clara declaración del colaboracionismo de clases que tanto anísia el capital.
- b) La descomposición del trabajo mediante el uso del cronómetro y las técnicas de tiempos y movimiento que son la base de los llamados Therblings (micromovimientos) que posteriormente

⁹⁰ Friederick W. Taylor, Principios de la Administración Científica, México, Herrero Hnos., Sucs., S. A., 1974, p. 58.

⁹¹ Copley, "Frederick Winslow Taylor, father of scientific management", volumen II, pp. 328, 407, 420, 421, 408-410. Citado por, Georges Friedmann, en Op. Cit., pp. 116, 117.

te desarrollaron los esposos Gilbreth. Con esa descomposición del trabajo, Taylor logró romper la calificación y la base estructural de la organización de los obreros profesionales. Este proceso de descalificación del obrero profesional pasa por las modificaciones a la forma de realizar el corte de metales, experimento que culminó con transformaciones en la consistencia del acero y con cambios en las máquinas-herramienta utilizadas para su corte, con lo que Taylor lograba separar el saber-hacer, la ciencia y la técnica de la clase obrera, para revertírselas posteriormente como tecnología capitalista.

Estas modificaciones al proceso de producción inmediato desencadenan una serie de cambios globales que repercuten en el proceso de valorización en su totalidad y rompen con la antigua organicidad de los trabajadores, con sus momentos de socialidad, con su antigua "cotidianeidad" dentro del proceso de trabajo.

- c) El tiempo taylorista no concibe tiempos muertos, su obsesión por la continuidad en el flujo productivo lo hace el precursor de la banda de montaje, ya que su constante racionalización de los tiempos y movimientos se convertirá en la nueva religión del capitalista de principios del siglo veinte. Los capitalistas y sus trabajadores intelectuales buscarán afanosamente cerrar los espacios muertos en la producción sobre todo en los procesos donde prevalece el ensamble.
- d) La separación entre la teoría y la práctica, entre las labores de dirección y de ejecución, será una de las políticas que F. W. Taylor introducirá a la industria moderna, aquello

que Marx anticipaba en el tomo I del Capital, Taylor decía que sus investigaciones en la Midvale Steel Co. probaban la importancia de los especialistas en organización científica, y a su vez despreciaba los conocimientos empíricos adquiridos por los mecánicos encargados de trabajos repetitivos.⁹²

f) La lucha por el territorio en la sociedad se inicia en la lucha por el territorio en la fábrica, con Taylor se racionaliza el tiempo y el movimiento y por lo tanto el espacio. El área de trabajo, la movilidad y el albedrío en la fábrica se verán restringidos a partir del desarrollo de la administración científica de la producción, el espacio de trabajo se convertirá en centro de las pugnas entre el trabajador asalariado y el capital, ya que éste buscará a toda costa la fijeza del obrero en el puesto de trabajo. Esta tendencia se vería acrecentada con Henry Ford continuador de Taylor e introductor de la cadena de montaje en la industria automotriz.

Henry Ford.

Henry Ford nace en 1863 y se convierte en un continuador de la obra de F. W. Taylor y en un puente generacional entre el empresario liberal y la crisis del librecambismo; en sus discursos vislumbra las preocupaciones del Welfare State

⁹² Friederick W. Taylor, pp. 86 - 96, citado por, Georges Fredmann, en op. cit., p. 103.

keynesiano pero desde una óptica de empresario privado.⁹³ Henry Ford aplicará a su manera sus teorías tayloristas sobre la línea de producción, sobre todo el principio de cerrar los poros de la producción para eliminar trabajo innecesario y producir en serie el menor costo posible.⁹⁴

En el fondo de las propuestas de Carnegie, Taylor, Ford, Gilbreth, Elton Mayo y un sin número de empresarios y técnicos al servicio del capital, se encuentra la insubordinación obrera. Henry Ford llevaría al extremo sus medidas de reestructuración del proceso de trabajo en una industria, donde el límite técnico del ensamble representaba un obstáculo a la continuidad en la producción; con la banda de montaje Ford le daría solución a este problema.

93 Henry Ford antecede a Mary Parker Follet y a John Maynard Keynes cuando pugna por una producción y un consumo de masa donde participe el mayor número de personas. Su tratamiento de la clase obrera es de su reconocimiento como su enemigo y de búsqueda de medidas globales que permitan el control de las contradicciones de clase, a través de un control por parte del capital privado del ciclo producción-reproducción. Estos planteamientos del reconocimiento del conflicto y de la crisis regulada, serán retomados por Mary P. Follet y John M. Keynes, sólo que ellos depositarán en el Estado las funciones de planificación y regulación del ciclo global del capital, Cfr. Gordon Mills, "Mary Parker Follet and the integration of Business Administration" en A. Tillet, T. Kempner y G. Mills, Management Thinkers, Great Britain, Penguin Books, 1978, pp. 247-254 y José María Calderón, Keynes del 1917 al 1929: la conciencia del impacto del Octubre Rojo en la estructura del capital, Apuntes, Versión Mecanográfica, s/f., pp. 9 y 10.

94 Taylor había estado en Detroit en 1909 dando conferencias a técnicos de la Packard Motor Car Co. En 1914 retornó a invitación del Buró Local de Comercio y su audiencia constó de 600 capataces y superintendentes traídos todos de las fábricas automotrices de la región, Cfr. Georges Friedmann, op. cit., p. 126.

Henry Ford desarrolló varias medidas técnico-políticas en torno al control de la producción, la aplicación de la cadena de montaje fue sólo una de ellas, en resumen sus técnicas y formas de ejercicio del dominio en la fábrica y en la sociedad externa, fueron las siguientes:

- a) A diferencia de Taylor, Henry Ford fundó su sistema en los altos salarios y en la producción masiva. Los altos salarios tienen para él dos finalidades: la adecuación de los trabajadores a la nueva organización del trabajo descalificado, monótono y repetitivo, y la ampliación del mercado del automóvil incluyendo a los propios obreros como consumidores potenciales, lo que significa un uso del salario como inversión. Ford decía que "la demanda no crea; debe ser creada".⁹⁵
- b) Henry Ford concibe la producción como la unión de todos sus momentos: producción, circulación, distribución y consumo; por lo tanto, tiende a organizar y controlar las condiciones de la reproducción de la fuerza de trabajo. Busca controlar no sólo la vida del trabajador en la fábrica, sino su cotidianidad fuera de ella, su "tiempo libre".
- c) Como buen sistematizador de operaciones conocedor de la dinámica de la producción, Henry Ford emprenderá una verdadera batalla contra la movilidad del obrero en la fábrica y la discontinuidad entre las operaciones, fijará al obrero al puesto de trabajo y le restringirá al máximo su área de operación. A este respecto, Henry Ford afirmaba que "cada metro cuadrado produce gastos que es necesario reducir. A cada

⁹⁵ Georges Friedmann, op. cit., p. 131.

hombre y a cada máquina se le da hasta la última pulgada de espacio necesaria, pero ni una, o en todo caso ni un pie cuadrado, de más. 'Nuestros talleres no son jardines públicos' declaraba".⁹⁶

d) Con Henry Ford la descomposición del trabajo sería lograda con la introducción de la cadena de montaje en el ensamble del auto, creando así un ejército de trabajadores descalificados o especialistas en una sola operación; un contingente de obreros destinados a repetir la misma operación, obreros pertenecientes al "nuevo artesanado fordiano".⁹⁷

La aplicación de la cadena de montaje⁹⁸ a la industria del ensamble automotriz no fue lineal, todas las transformaciones fordianas hechas a la organización de la producción fueron el producto de largos años de experimentación. La desarticulación del trabajo en las plantas Ford, su desmenuzamiento, se desarrolla entre los años que van de 1903 a 1914. Ese periodo será un trazo formado por una sucesión indefinida de medidas, que apuntan hacia un control y una disciplina impuestas por la cadena de montaje que extiende su dominio a la sociedad.

En 1903 las plantas Ford aún utilizaban el servicio de mecánicos versátiles, que se movían a lo largo del ensamble como mecánicos globales y que seguían a pie los pasos en la el-

⁹⁶ Georges Friedmann, op. cit., p. 152, el subrayado es mío.

⁹⁷ Georges Friedmann, op. cit., pp. 146-147.

⁹⁸ Mucho antes de que la Ford Mo. Co. comenzará a utilizar la cadena de montaje, las empacadoras de carne de Chicago usaban una cadena continua aérea en la línea de "desensamble" como apunta Keith Sward, The Legend of Henry Ford, New York, Atheneum, 1975, p. 37.

boración del auto, desde la colocación del chasis hasta la terminación del producto. Para el año de 1908, el obrero ensamblador ya no tiene que dejar su lugar para hacer viajes a los almacenes de herramientas, los ayudantes colocados a su lado desempeñaban esa labor. Entre 1908 y 1909, Henry Ford y su socio James Couzens deciden contratar los servicios de Walter W. Flanders para que modernizara el proceso de fabricación de las plantas Ford, él fué quien equipó a las ensambladoras con el equipo y maquinaria esenciales para iniciar la producción de masa que para 1909 alcanzó el número de 10,000 autos producidos. Al año siguiente comienza a operar la planta de Highland Park con técnicas aprendidas de Flanders y otros adelantos desarrollados por Ford y Couzens. Sin embargo, el problema de la desorganización de los departamentos conectados a la línea final todavía no era resuelto.⁹⁹

El primer paso firme hacia la racionalización de la producción en Ford, consistió en dividir en sus unidades más pequeñas cada operación mecánica requerida para la producción de un automóvil. A continuación fue necesario acomodar máquinas y hombres en líneas continuas y paralelas, de tal manera, que el trabajo fluyera de máquina a máquina con las menores interrupciones posibles y en una sucesión lógica.¹⁰⁰

El principio que guiaba las transformaciones en la planta de Highland Park era el de la búsqueda de mayor continui-

⁹⁹ Toda la información mencionada en este párrafo fué extraído del texto de Keith Sward, Ibidem, pp. 32-33.

¹⁰⁰ Ibidem, p. 34.

dad en el proceso de producción; sin embargo, los trabajadores y las piezas a ensamblar todavía tenían que transitar de banco a banco; para evitar estos movimientos se colocaron planos inclinados entre cada puesto de trabajo para que la pieza, por sí sola, circulara hacia la siguiente operación (1910), lo cual aumentó la productividad en los departamentos productores de partes que estaban conectados a la línea final.¹⁰¹

Los nuevos métodos fueron aplicados a todos los departamentos alimentadores de la línea final, llegaba la hora de reorganizar el ensamble, y fue en 1913 cuando el ensamble estacionario fue modificado. El rudimentario método consistía en colocar sesenta chasis en fila y al lado, en una línea paralela, se colocaban las carrocerías sobre burros de madera esperando a ser montadas; mientras tanto, los equipos de obreros realizaban sus tareas sobre los sesenta chasis, había equipos de ejes, equipos de motores, equipos de llantas, etc., etc. Cada equipo era seguido por un grupo de ayudantes que los proveían de herramientas y piezas. Como podemos observar la novedosa técnica todavía resultaba bastante arcaica. En este año fueron contratados los servicios de C.W. Avery y William Klann, técnicos que le darían al proceso de fabricación Ford sus toques definitivos. El binomio Avery-Klann comenzó por aplicar el principio de "llevar el trabajo al hombre", dándole movilidad a las líneas alimentadoras de ensamble de motores, ejes y magnetos. Los resultados fueron magníficos, pero a pocas semanas del cambio, la descompensación entre la velocidad de los departamentos y la len

101 Loc, cit.

titud del propio ensamble final se hizo manifiesta,¹⁰² Todo el verano de 1913 se experimentaron nuevos cambios, hasta que se utilizó una rudimentaria cadena de montaje logrando un ensamble final en movimiento, simultáneamente los autos eran abordados por los obreros que se encargaban de "vestir" y dar el toque final a las unidades. Es hasta el 14 de enero de 1914 cuando se utiliza una cadena de montaje automática y poco más tarde se usa el transportador aéreo para proveer de partes a los trabajadores de línea final; el Fordismo imponía así su primera transformación importante al proceso de trabajo del automóvil.¹⁰³

La respuesta obrera comenzó a aflorar desde 1910, después de las primeras transformaciones importantes en la organización de la producción. Los obreros habían mantenido sus luchas pese a la represión directa del capital y el primer round jugado contra el taylorismo. La clase obrera americana se negaba a desempeñar el papel de conejillo de indias ante aquel férreo bloque que formaban la ciencia y las máquinas al servicio del capital. Las transformaciones que surgieron entre 1909 y 1913, produjeron formas de resistencia veladas y silenciosas como el ausentismo (forma de rechazo al trabajo capitalista) que se acentuó a partir de 1913, en este año la desertión de la fuerza de trabajo de las plantas Ford llegó a un 380%.¹⁰⁴ El salvaje crecimiento en la división del trabajo y

102 Ibidem, p. 35.

103 Ibidem, p. 37.

104 Henry Ford, "My Life and Work", citado por, Keith Sward, Ibidem, p. 49.

la proliferación de los supervisores hicieron del trabajo en la Ford una tarea vacía y repetitiva; era tan grande el disgusto ante la nueva organización de la producción, que en 1913, cada vez que la compañía deseaba añadir 100 trabajadores a su personal de fábrica, era necesario contratar 963.¹⁰⁵ Todas las ganancias fordianas eran invertidas en compras de maquinaria, de tal manera, que cada día era mayor la importancia del capital constante en relación con los salarios pagados.

En estas condiciones arribaron los "Wobblies" de la International Workers of the World (1913), que comenzaron a repartir sus periódicos Solidarity y The Emancipator donde llamaban a Henry Ford el "rey de la velocidad" y a sus empresas las "fábricas de sudor", e invitaban a los trabajadores a organizarse en un gran sindicato.¹⁰⁶ Ante esta amenaza, Couzens, el socio de Ford concibió la política de los 5 dólares al día, que fue anunciada el 5 de enero de 1914 como un "acto de desinteresado humanitarismo", que en realidad representaba un esfuerzo desesperado de adaptación de los trabajadores a los nuevos métodos de organización del trabajo y una contraofensiva empresarial.¹⁰⁷ Esta política es un intento reformista de regular el crecimiento capitalista tomando el salario como inversión que garantice una paz social y un mercado más amplio, es una propuesta capitalista de ligar la organización de la fábrica a

105 "Automotive Industries", march 14, 1918, citado por, Keith Sward, loc. cit.

106 Keith Sward, Ibidem, p. 51.

107 Ibidem, pp. 51-52, Harry Bravermann, Trabajo y capital monopolista, México, Edit. Nuestro Tiempo, p. 180.

la sociedad.

El furor de poder de Henry Ford no paró ahí, sus deseos de organizar y planificar la sociedad a partir de la fábrica lo llevaron a realizar actividades, tales como la construcción de un hospital y la edición de un periódico con cuyo redactor tuvo grandes discusiones porque no pudo lograr la exigencia fordiana de aplicar la línea de ensamble en la preparación de las noticias.¹⁰⁸

La intervención de Ford en la vida de los obreros dentro de la fábrica y el control sobre la producción llegó a sus límites durante la crisis, entre 1929 y 1943; Harry Bennet del Departamento de Servicios hizo de las fábricas de Ford verdaderos campos de concentración y penetró en la vida privada del obrero a través de los miembros de un extraño departamento, que tuvo funciones de policía de fábrica. El departamento de servicios estaba formado por ex-jugadores de Foot Ball Americano, corredores de pista y campo, boxeadores y ex-marinos como lo fué el propio Bennett.¹⁰⁹ Las funciones de este grupo paramilitar enquistado dentro de las plantas Ford eran el espionaje, la propalación de la intriga, la represión directa de los trabajadores rebeldes dentro y fuera de la fábrica y el asesinato. Carl Brooks, uno de sus miembros llegó a ser jefe de la policía de la Ciudad de Dearborn en 1929,¹¹⁰ llevando así a la sociedad sus técnicas de control y represión aprendidas dentro de la

¹⁰⁸ Keith Sward, Op. cit., p. 141.

¹⁰⁹ Keith Sward, Op. cit., p. 291 y 293

¹¹⁰ Keith Sward, Op. cit., p. 156.

fábrica,

Henry Ford siempre había pensado la sociedad capitalista como un todo subordinado a la producción, para este industrial los momentos de la producción, la circulación, la distribución y el consumo estaban y debían ser unificados. Simultáneamente, la vida del obrero debía ser planificada y controlada dentro y fuera de la empresa. Controlar la reproducción de la fuerza de trabajo, sus condiciones de vida y su "ocio" fueron una verdadera obsesión para este autócrata de la fábrica y Harry Bennet fué su mejor vehículo, el gran discípulo que aprendió y aplicó las enseñanzas del otro Ford, aquél que sólo en la intimidad de la producción podía ser conocido, el moderno dictador del capital. Harry Bennet fué el personaje idóneo para una crisis, llevó la represión a todas las esferas de la vida de los trabajadores, ya Gramsci apuntaba en Americanismo y Fordismo que:

La crisis se tornó más violenta (...) por el hecho de que ha tocado todos los estratos de la población y entró en conflicto con las necesidades de los nuevos métodos de trabajo que mientras tanto se venían imponiendo (taylorismo y racionalización en general).

Estos nuevos métodos exigían una rígida disciplina de los instintos sexuales (del sistema nervioso), es decir, una consolidación de la "familia" en sentido amplio (no de esta o aquella forma del sistema familiar), de la reglamentación y estabilidad de las relaciones sexuales.¹¹¹

111 Antonio Gramsci, op. cit., p. 299.

Mediante la intervención de Harry Bennett, la Ford Mo. Co. pasó del control en la esfera de la producción inmediata por medio del código fabril, al control de la circulación, del consumo y de la cotidianeidad del trabajador. En 1930 en las fábricas Ford se expidió un edicto que prohibía, bajo amenaza de despido, el beber alcohol en público o en privado; por otro lado, se llegó al límite de investigar qué marca de autos compraban los obreros de las plantas Ford, para "recomendarles" que de usar marcas ajenas, éstas fueran substituidas por un Ford. Esta situación generó una acusación del Wall Street Journal sobre las llamadas ventas forzadas de la Ford Mo. Co.¹¹² Henry Ford partió de la racionalización y del incremento de la productividad en el proceso de trabajo y pretendió organizar la sociedad de acuerdo a las características de la fábrica en un momento en que el empresario individual (ya en decadencia) todavía podía dirigir directamente algunos aspectos del proceso de reproducción. Con la crisis del 29, el Estado toma el lugar del capital y comienza a controlar las condiciones globales de producción y reproducción del capital como relación social.

8.2 ¿Neotaylorismo y Neofordismo?

Algunos autores piensan que hay una continuidad histórica entre Taylor y Ford, posición que comparto. Otros van más allá y le imprimen una forzada evolución lineal al Taylorismo y al Fordismo cayendo en un cierto determinismo y en una visión teleológica del desarrollo de la organización de la pro-

¹¹² Keith Sward, op. cit., p. 314.

ducción. Siguiendo el curso de estos razonamientos, cualquier modificación en la organización del trabajo en la fábrica se tendría por prevista o como una consecuencia lógica de un proceso lineal, el Neotaylorismo y el Neofordismo.¹¹³ Sin negar la importancia de algunos elementos aportados por Taylor y por Ford, los cuales llegan a tener el rango de principios inherentes a cualquier organización del trabajo en el capitalismo contemporáneo, considero que hay rupturas y que si el motor de la acumulación capitalista subsiste -la extracción de plusvalía -, esto no implica que las técnicas de la organización de la producción se repitan en diferentes fases de la historia o se desarrollen linealmente. El capital es una relación social contradictoria y sus acciones no son unilaterales o rectilíneas, están sujetas a los bamboleos, frenos, retrocesos, avances y rupturas que les impone el enfrentamiento en la lucha de clases.

En los sesentas y en los setentas el ausentismo, el sabotaje y el turn-over son una muestra del rechazo social del trabajo capitalista, el repudio al taylorismo y a la banda de montaje fordiana. La clase obrera de todo el planeta, con efectividad y generalización diferentes, enfocó sus baterías contra el fordismo y taylorismo y puso en crisis la administración científica, como dice Pino Ferraris:

En momentos económicamente críticos y en fases de alta conflictualidad social, el gobierno del trabajo recupe

113 C. Palloix, "Le procès de travail; du fordismo au neofordisme", citado por, Michael Aglietta, Regulación y crisis del capitalismo, México, Siglo XXI Editores, 1979, p. 99.

ra su centralidad obligando a "las disciplinas universales" a movilizarse. Esto legitima hablar de crisis de la civilización, fin de una época, declinación de la ética protestante del trabajo. Aparece así la contradicción de la coincidencia de marginalidad y centralidad del gobierno del trabajo en esta sociedad. La fase actual de "crisis del taylorismo" representa precisamente uno de estos momentos en que la cuestión de la organización del trabajo ya no es controlable con las categorías del "scientific management" y corre el riesgo de ser confiada al tratamiento de una especie de filosofía.¹¹⁴

El taylorismo y el fordismo han sido superados, aunque en la realidad específica de México, dado el grado de desarrollo del capital y la débil ofensiva contra esas técnicas, su vigencia es mayor. En México taylorismo y fordismo tienden a desarrollarse aún más, aunque entrelazados con algunos espacios del ciclo, donde las tecnologías y la organización de la producción son más avanzadas y otros con características de fábrica dispersa. Con estas condiciones el Fordismo y el Taylorismo serán el blanco de futuras luchas del proletariado mexicano.

El taylorismo y el fordismo constituyen un cuerpo de técnicas que surgen y se desarrollan en momentos históricos determinados, desde 1914 se abre una guerra proletaria contra lo que queda de Taylor y lo que surge con Ford, el ciclo de luchas

114 Pino Ferraris, Conflicto y respuesta sobre la organización del trabajo: el caso de Italia, Ponencia presentada en el Coloquio sobre Procesos de Trabajo y Organización Obrera, División de Estudios de Posgrado, F.C.P.S., UNAM, México, del 3 al 14 de marzo de 1980, p. 1.

se inaugura en los Estados Unidos con el ausentismo laboral. El primer signo del renovado dominio del capital será la fría y reptante cadena de montaje, tronarla será el primer paso. Al sabotaje y al ausentismo se unirían los paros, las huelgas salvajes y las tomas de fábrica; Taylorismo y Fordismo entran en crisis. Por los años treinta surgen propuestas reformistas de administración de la producción, se inicia el desarrollo de la Psicología Industrial por parte de H. Munstemberg quien aplicó la psicología a los procesos de selección de personal entre los trabajadores de plantas productoras de motores y entre las operadoras de teléfonos, lo que significaba un control de la subjetividad de la fuerza de trabajo desde el momento mismo de su contratación. Posteriormente, Elton Mayo amplía el uso de la psicología y la introduce directamente en la fábrica, en el proceso de producción. Nuevamente reaparece el espectro de la clase obrera y Elton Mayo en sus primeros estudios busca resolver el problema de la alta rotación de personal en una fábrica de la industria textil de Philadelphia durante 1923. Esta rotación de los trabajadores era un reflejo del desconteno generado por el Taylorismo y el Fordismo. La solución a esta cuestión fue la introducción de pausas de descanso. Más tarde, en la Western Electric Company, E. Mayo realiza experimentos que lo llevan a concluir que se puede aumentar la productividad sin modificaciones técnicas al capital constante, es decir, Elton Mayo enfoca sus modificaciones sobre las relaciones con la fuerza de trabajo, con el trabajo vivo, y se convierte en el principal precursor de las llamadas Relaciones Humanas. Su aportación más nítidamente patronal fue su metodología para

la descomposición de los cuerpos informales de trabajadores que surgen de la nueva composición de clase en la fábrica post-taylorista, donde la figura a derrotar no es el trabajador individual, sino el obrero-equipo. Los grupos informales son organizaciones surgidas de la moderna división técnica del trabajo, reapropiadas por los obreros como grupos autogestionarios que autocontrolan sus tareas y sus rendimientos para evitar la competencia interobrera y el aumento de cargas de trabajo. Elton Mayo analiza estas organizaciones y las desintegra introduciendo la división entre los trabajadores por medio de las horas extras, los cambios de departamento y la separación de los líderes. ¿Acaso no es esta la política que utiliza el Estado en su represión de los movimientos democráticos de los trabajadores hoy en día?¹¹⁵

Por aquellos años (1923-1933) Mary Parker Follet elaboraba sus tesis sobre el papel del estado en la administración de la sociedad, el conflicto constructivo, el liderazgo no autocrático y el control y la planificación del conflicto, su lema fue: "la finalidad del control no es confrontarse a una situación explosiva, sino crear una situación sin explosividad".¹¹⁶

En Mary Parket Follet están los fermentos del Estado-plan que

115 Estas conclusiones fueron formuladas a partir de una exposición de Roxana Muñoz y Angel Fojo y elaboraciones personales sobre el artículo de David Ashton, "Elton Mayo and the empirical study of social groups" en A. Tillet, etl. al, Management Thinkers, Great Britain, Penguin, 1978, pp. 294-299. Cfr. Elton Mayo, Problemas humanos de cada civilización industrial, Buenos Aires, Ed. Nueva Visión, 1972.

116 Gordon Mills, "Mary Parker Follet and integration of business administracion", en Management Thinkers..., p. 253.

surge con la crisis del '29 y que John Maynard Keynes perfecciona en su teoría del Estado.

En John Maynard Keynes está presente el espectro del octubre rojo, la vanguardia de composición profesional y con amplia capacidad autogestionaria que se había expresado en los Consejos de fábrica de Italia y Alemania. Ante el peligro de la revolución mundial había que reconocer a la clase obrera como una "variable independiente" e integrarla y controlarla. Para Keynes era necesaria la descomposición del obrero profesional masificando el modo de producción, descalificando al trabajo, estandarizándolo. Las políticas de redistribución del ingreso, el gasto público, la necesidad del pleno empleo, la revitalización del "modelo" de acumulación a partir de la crisis regulada, el papel del Estado como regulador y reproductor directo de las relaciones capitalistas y la redimensionalización del salario como inversión, permitieron la superación de la crisis de los treinta y la reestructuración capitalista. En esta época aparecen y se generalizan las convenciones colectivas entre el capital y el trabajo, que junto con los sindicatos colaboracionistas y el salario negociado se convierten en los pilares de la regulación del ciclo y del plan capitalistas.¹¹⁷

117 El planteamiento de la doctrina política y económica de Keynes que aquí presentamos es muy breve y esquemática, sin embargo, para los objetivos de este trabajo basta con señalar los rasgos esenciales del Keynesianismo; para quienes deseen profundizar más en el lado político del pensamiento Keynesiano, Cfr. José María Calderón, op. cit. y Antonio Negri. "John M. Keynes la teoría capitalística dello stato nel '29", en et. al. Operai e stato, Milano, Feltrinelli, 1980, pp. 69-100.

Los años treinta son los años del New Deal americano, del plan sexenal en México, de los planes quinquenales en Rusia. Son los años de la transformación mundial del Estado capitalista, el laissez faire ha quedado atrás. La organización capitalista del trabajo se modifica radicalmente y en poco tiempo el obrero masa, uniformado y móvil comienza a desestabilizar el capital. Las huelgas salvajes de la industria automotriz norteamericana en 1956 inauguraron un nuevo ciclo de luchas proletarias. En esas batallas los obreros de la línea de montaje pasaron por encima de sus sindicatos, lucharon por aumentos salariales, fueron más allá de los obreros profesionales calificados y pusieron por primera vez en jaque al plan del Estado-benefactor.¹¹⁸ El otoño caliente italiano de 1969 sería la culminación de este ciclo de luchas.

La reestructuración tecnológica del obrero masa pasaría por el proceso de trabajo y contemplaría el enriquecimiento de las tareas¹¹⁹, el uso del robot ensamblador, la automatización de los departamentos de pintura y la recomposición mundial de la división del trabajo en la industria automotriz.

¹¹⁸ Cornelius Castoriadis, La experiencia obrera, como luchar, Vol. 1, Barcelona, Tusquets, 1979, pp. 215-231.

¹¹⁹ El enriquecimiento de tareas consiste en que el obrero permanece en un puesto montando o armando totalmente el producto que gira a su alrededor, a pesar de todo, esta forma aumenta la carga de trabajo y la responsabilidad del operario, Cfr. Confederación Francesa Democrática del Trabajo, Los costes del progreso. Los trabajadores ante el cambio técnico, Ed. H. Blume, Madrid, 1978, pp. 151-152.

Esta breve reseña histórica de las transformaciones en la organización capitalista de la producción, refuerzan nuestra tesis de que no existe, en su evolución, una sucesión de técnicas y que éstas no forzosamente mantienen relaciones y continuidad entre sí. Estas formas de administración y control se entretajan con las relaciones técnicas de producción y más bien dependen, tanto de la capacidad de innovación del capital, como de la capacidad de subversión del proletariado. Si bien se pueden vislumbrar algunas tendencias en su desarrollo y la subsistencia de algunos elementos clásicos del fordismo y el taylorismo, su configuración histórico concreta está determinada por la dinámica impredecible de la lucha de clases.

El proceso de producción de la industria metalme-cánica (autos y aparatos electrodomésticos) implica el uso de la cadena de montaje, característica que influye directamente en el proceso de valorización y en las formas de organización y de lucha que adoptan los trabajadores de esta rama. Sin embargo, el Taylorismo y el Fordismo en la industria automotriz terminal mexicana, adquieren una estructura y modo de funcionar particulares, definidos por las características de la organización global de la producción en México, por la composición orgánica del capital de la rama, por los rasgos que impone el patrón de acumulación vigente y por la estructura del mercado de la fuerza de trabajo, que en México se caracteriza por la existencia de un gran ejército industrial de reserva y sus correspondientes bajos salarios.

En los siguientes apartados trataremos de definir la manera en que se estructuran el Fordismo y el Taylorismo en las plantas de ensamble del país.

8.3 Taylorismo y Fordismo en México.

El Taylorismo juega un doble papel dentro de la descomposición del trabajo en la fábrica; por un lado, cierra los tiempos muertos ¹²⁰ de la producción disminuyendo la cantidad de trabajo contenido en la mercancía y por el otro, mediante el uso del cronómetro y de las técnicas de tiempos y movimientos, destruye la profesionalidad y el poco control del obrero sobre esos tiempos muertos de producción. Con la generalización del Taylorismo en todas sus manifestaciones, se aniquila la centralidad del obrero profesional hasta el fondo mismo de cada micromovimiento. El significado político de los tiempos y movimientos como expresión acabada de la subsunción real del trabajo al capital y como microfísica del poder del capital en la fábrica, se refleja en el hecho de que desapare

120 La operación de reducir los tiempos y movimientos del trabajador a su mínima expresión llega a su extremo con Frank Bunker Gilbreth quien desarrolló su teoría de los micromovimientos a los que llamó Therbligs. Contemporáneo de Taylor preocupado por los tiempos muertos para el capital, Gilbreth y su esposa aplicaron la cámara de cine, las luces estroboscópicas y conectaron focos a las manos de los trabajadores para proyectar en una pantalla sus movimientos y tomar sus tiempos, con la intención de eliminar los movimientos innecesarios. Este sofisticado método fue bautizado con el nombre de "Método Cronociclográfico" y es el primer antecedente de la Ergonomía, Cfr. Michael Thickett, "Gilbreth and the Measurement of Work", en Management Thinkers, pp. 97-107. También Gilbreth marca el inicio de los microconflictos entre el capital y el trabajo, los cuales se agudizan con los procesos de trabajo miniaturizados y actualmente con el perfeccionamiento del microprocesador (equivalentes de partes centrales de computadoras, baratas y del tamaño de la uña de un dedo), Cfr. Michael Goldhaber, "Politics and technology, microprocessors and the prospect of a new industrial revolution", en Socialist Review, Oakland, Cal., # 52, jul.-aug. 1980, pp. 9-32.

cen los tiempos muertos, los tiempos de autovalorización proletaria, que eran los tiempos de viva plática organizativa para el trabajador profesional. Con la fijeza en el puesto de trabajo se limita la movilidad que permite transmitir la nueva consigna o el respiro ante el trabajo banal. Al definir una área de trabajo y unos movimientos previamente determinados, al operario se le impone un tiempo de trabajo socialmente necesario en toda la extensión y rotundez del término. El trabajo se vuelve esa entidad abstracta que Marx menciona como la sustancia y magnitud del valor, el trabajo profesional y calificado se descompone y da su lugar a la especialización y al trabajo descalificado y estandarizado del obrero masa.

En México, el Taylorismo se generaliza con la industrialización de los cincuentas, esta técnica de organización de la producción ¹²¹ que en determinados momentos se convierte en una verdadero sistema y fase histórica del capitalismo moderno, se adapta y se enraiza dentro de las plantas automotrices situadas dentro del territorio mexicano como producto de la internacionalización del capital y su correspondiente internacionalización de los procesos de producción. En nues-

121 En el caso particular de la industria automotriz y en general en la industria del ciclo que termina, el taylorismo subsiste acompañado de su inseparable complemento moderno, el fordismo. Sobre el arribo del Taylorismo y el Fordismo a México, Cfr. Fernando Fajnzilver y Trinidad Martínez Tarrago, "Las empresas transnacionales; expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana", citado por Olga Pellicer Brody y Esteban Mancilla, Historia de la Revolución Mexicana, periodo 1952-1960. México, El Colegio de México, 1978, p. 34.

tro país el Taylorismo y el Fordismo son aplicados en todas las plantas de ensamble, con sus respectivas adecuaciones a la realidad de la producción en México. El capital multinacional junto con sus inversiones traslada sus instalaciones y también sus procesos y sus técnicas de organización de la fuerza de trabajo.

Una encuesta realizada en la Facultad de Contaduría y Administración, sobre el uso de las técnicas de tiempo y movimientos en las empresas: Chrysler de México, Ford Motor Company, S. A., General Motors de México, Nissan Mexicana, Vehículos Automotores Mexicanos, S. A. y en Diesel Nacional¹²² durante 1974, arrojó los siguientes resultados:

- a) Todas las empresas aceptaron que usan en forma generalizada la técnica de tiempos y movimientos,¹²³ en lo que se refiere a Diesel Nacional si observamos sus últimas transformaciones y estudios que realicen sobre su productividad¹²⁴ podemos deducir que también utiliza el Taylorismo en sus procesos de producción.
- b) Entre los objetivos que se persiguen al recurrir a estas

122 El Estudio no contiene información sobre DINA (empresa que antes fusionaba a Diesel Nacional y a Renault Mexicana), debido a que en el momento de la encuesta (1974) la empresa se encontraba en hulega, de cualquier manera a partir de fuentes alternativas se comprueba la utilización de técnicas Tayloristas en esta empresa, véase, supra, pp.143-145.

123 Oscar Girón Pérez Tejada y Juan Fernando Rojas Medina. Utilización de la técnica de tiempos y movimientos en la industria automotriz, México, U.N.A.M., F.C. y A., Tesis, 1974, pp. 20-22.

124 Ver nota 122.

técnicas, se mencionaron los siguientes: la detección de fugas por operaciones innecesarias, el cálculo de la eficiencia, la racionalización en el gasto de fuerza de trabajo, la búsqueda de especialización y la reducción de costos.¹²⁵

c) Sobre el lugar donde se planean las formas para la implementación del Taylorismo, la contestación fue que dichas formas se desarrollaban en los países de origen de las multinacionales.¹²⁶ Sin embargo, dada la dinámica de la industria, considero que esta situación ha cambiado, y que si bien el origen de los planes y las técnicas de producción está en los países de alta composición orgánica de capital, es necesario que antes de su aplicación se realicen experimentos que permitan la adaptación y el ajuste de las técnicas a la realidad del país en que se van a aplicar. Estos ajustes dependen de la escala de la producción, del grado de desarrollo capitalista del país donde se van a aplicar y sobre todo del conocimiento del proceso productivo, del grado de organización y de combatividad de la clase obrera que es la principal afectada con esas técnicas.

d) La resistencia a la descalificación y a la especialización del trabajo, a la división del trabajo y al cronometraje que incrementan la plusvalía relativa de la industria, no tarda en aparecer. El conflicto individual y sindical que provoca la "Administración Científica del Trabajo" y al

125 Oscar Girón Pérez Tejeda y Juan Fdo. Rojas Medina, op. cit. p. 27.

126 Ibidem, p. 30.

cual hacen mención los encuestados (jefes de departamentos relacionados con la administración del trabajo en las plantas ensambladoras), es resumida por los autores, de la siguiente forma:

"...los conflictos sindicales (...) se presentan en un alto porcentaje (...) debido principalmente a la actitud reacia del trabajador frente al cambio, ya que, está acostumbrado a realizar su trabajo en cierto modo y en cierto tiempo, y siente temor e inquietud de no poder realizarlo en la nueva forma dentro del tiempo determinado por el estudio; al mismo tiempo cree que va a ser explotado pues se le aumentará la carga de trabajo; su actitud defensiva ante este cambio lo obliga a disminuir su ritmo de trabajo lo cual redundará en perjuicio de la empresa. Por otra parte, los sindicatos no cuentan con los técnicos capacitados en esta materia, y aceptan los argumentos de sus afiliados provocando de esta manera conflictos sindicales."¹²⁷

Este es un ejemplo cristalino de una visión empresarial de la situación, que al mismo tiempo refleja la forma en que el proletariado reacciona ante el Taylorismo. Basta invertir el sentido de las aseveraciones presentadas, para comprender que "la actitud reacia del trabajador frente al cambio", es justa; que cuando "cree que va a ser explotado pues se le aumentará la carga de trabajo" está en lo cierto y que cuando el obrero "disminuye su ritmo de trabajo", sólo está ejerciendo una forma legítima de lucha ante la organización capitalista del trabajo.

Ahora trataremos de ubicar las figuras que presen

¹²⁷ Ibidem, p. 32.

ta el Fordismo adoptado y adaptado a la realidad de las plantas automotrices del país.

En lo que se refiere al uso de la cadena de montaje en las fábricas de autos, podemos distinguir un grupo formado por las empresas Ford, G. M., Nissan, DINA, Renault y V.A.M. en donde la cadena de montaje pasa por los procesos de ensamble de motores y de autos, pero deja "fuera de su control" a algunos departamentos y secciones de la producción. Esto no implica que el flujo de la producción no gire en torno a la cadena de montaje, sino que la intensidad en su uso y las cadencias entre los departamentos conectados a la línea y los no conectados son diferentes. Esta situación permite el uso de fuerza de trabajo en fases que pueden ser automatizadas y la presencia de mayor cantidad de tiempos muertos en el proceso de elaboración de los autos. Las condiciones materiales de la producción son totalmente divergentes en la Volkswagen y la Chrysler de Toluca que poseen procesos de producción más evolucionados, tecnológicamente hablando, con una alta composición orgánica de capital y algunas máquinas e instalaciones avanzadas con relación al resto de las empresas ensambladoras del país, en VW y en Chrysler la cadena ha invadido todos los resquicios del proceso laborativo.

En V.W., la cadena de montaje recorre la fábrica des de subensambles de carrocería, hasta el final del proceso. Los departamentos y secciones que se escapan al control de la cadena, indirectamente tienen que responder a su velocidad y a su voracidad de trabajo descalificado y rápido. Junto con la banda, se de sarrolla una amplia división del trabajo y la substitución de trabajo manual por máquinas o herramientas automáticas y semiau-

tomáticas que descalifican globalmente a la fuerza de trabajo. No se trata de reivindicar el trabajo manual u oponerse al desarrollo tecnológico, sino de observar que este es un proceso contradictorio y de confrontación constante entre el trabajo y el capital, que pasa por tres momentos: una composición de la clase obrera que combate, una descomposición a través del proceso de trabajo que desvaloriza y desarticula a la clase obrera y una recomposición que realiza la clase al restablecer la unidad y la articulación de la organización obrera en niveles más avanzados. En la V.W., a la par de la cadena de montaje co rren las bandas transportadoras aéreas que distribuyen las piezas a lo largo de la cinta productiva. Esta innovación de pa te nte fo rd ia na permite eliminar trabajo vivo del departamento de manejo y transporte de materiales y a su vez permite el ah o rr o de tiempo de trabajo socialmente necesario. Por último, y aunque volveremos más adelante sobre este tema, cabe mencionar el grado de división de las tareas que prevalece en la fábrica VW, lo cual ha engendrado un ejercicio de trabajadores masificados, descalificados y estandarizados.¹²⁸

En la Chrysler de Toluca, la cadena corre desde su b en s a m b l e s de carrocería, pero con la innovación del uso de ma tr i c e s de ensamble en movimiento. En el departamento de su b e n s a m b l e s se unen las partes de los costados y los toldos e in me d i a t a m e n t e son trasladados a la cadena, donde se suelda en mo

128 José Othon Quiroz Trejo y Dinorah Franco. Informe de las visitas a la planta de ensamble de la V.W. de Puebla, México, 25 al 26 de junio de 1979, borrador s/p.

vimiento. Los trabajadores se montan sobre las matrices prendidas de la cadena sin fin y realizan sus operaciones de soldado, al terminar sus tareas bajan y esperan a la siguiente matriz para comenzar a puntear el siguiente vehículo. La extensión de la cadena es de 4 kilómetros, y ésta, agazapada, se extiende hasta la planta de condensadores y a motores en forma de transportador aéreo.¹²⁹ En tanto que en el departamento de pintura una computadora controla colores, cantidades de materia prima, ritmos y velocidad.

Si observamos el cuadro II-6 (Véase, supra, p.125) podemos constatar la relación directa entre la productividad de VW y Chrysler y el grado de automatización del proceso, así como la desvalorización del trabajo vivo en estas empresas. VW y Chrysler de México produjeron en 1979 109,464 y 90,720 unidades respectivamente, ambas empresas se mantienen a la cabeza de la industria. Todos estos datos no son más que la constatación empírica de la operatividad de la ley del valor y nos dan una idea de la importancia de la cadena de montaje en el proceso de valorización. Aquí también podemos adelantar algunas líneas sobre la transformación de la composición técnica del trabajo en la industria; en la industria automotriz se da una relación directa entre el índice de automatización, las técnicas de administración del trabajo y la descalificación de la fuerza de trabajo, este fenómeno se refleja en la cantidad de trabajadores eventuales que laboran en las empresas mas automa

¹²⁹ Chrysler de México, Que es Chrysler de México, folleto propagandístico de la empresa 1978, pp. 10, 11 y 15.

tizadas (28% de eventuales en VW y 31% en Chrysler).¹³⁰ La eventualidad y el trabajo simple; la eventualidad y los bajos salarios; la inestabilidad en el empleo, las pocas prestaciones y el bajo nivel de escolaridad son elementos íntimamente vinculados y tienen su origen en la desvalorización de la fuerza de trabajo producida por las condiciones mismas de la producción en las empresas de alta composición orgánica de capital. En las empresas de menor composición orgánica el trabajo manual, las largas jornadas de trabajo y los bajos salarios son sus características.

Para finalizar, es preciso señalar que el fordismo no significa únicamente el uso generalizado de la cadena de montaje. Como ya lo explicamos en el apartado anterior, el fordismo va más allá de la vida en la fábrica. Pese a que las formas específicas en que se manifiesta el fordismo en la industria radicada en México serán analizadas en los siguientes apartados, es importante resaltar que el binomio Taylor-Ford elaboró algo más que meras técnicas administrativas. Ford y Taylor fueron, como lo indica Georges Friedmann, dos auténticos doctrinarios burgueses del progreso.¹³¹ No podemos hacer una lectura crítica de sus discursos enfocándonos solamente en sus contenidos tecnológicos, debemos analizar todos los as-

¹³⁰ Tomando en cuenta informaciones de despedidos en VW en 1978 que fueron 2,000 eventuales y 1,000 trabajadores eventuales de Chrysler que tomaron la CTM en 1975, Véase, Uno más Uno, 25 de junio de 1978, y Javier Aguilar, op. cit., p. 162.

¹³¹ Georges Friedmann, op. cit., p. 81.

pectos de su pensamiento y acción y relacionarlos, por un lado, con el proletariado, su autovalorización, su composición de clase y sus expresiones de lucha como negación del capital, y por el otro, con el proceso de acumulación y los límites con que se enfrenta el capital en su valorización, tal y como lo sugiere Antonio Gramsci toda la actividad industrial de Henry Ford puede ser estudiada como:

(...) una lucha continua, incesante, por esquivar la ley de la caída de la cuota de beneficio manteniendo una posición de superioridad sobre los concurrentes. Ford ha debido salir del campo estrechamente industrial de la producción para organizar también los transportes y la distribución de sus mercancías, de terminando así una distribución más favorable de la masa de plusvalía para el industrial productor.¹³²

8.4 Las formas específicas del ejercicio del dominio capitalista en las plantas de la industria automotriz terminal.

Ahora bien, ¿cómo enmarcar el estudio de las formas de dominación capitalista? Nuestro punto de partida deberá ser la fábrica y el estudio de las formas de organización de la producción dentro de la misma (fordismo, taylorismo y otras), que junto con los sistemas de Relaciones Industriales¹³³ nos per-

¹³² Antonio Gramsci, El Materialismo Histórico y la Filosofía de B. Croce, México, Juan Pablos Editor, 1975, p. 210.

¹³³ Observar las relaciones que se establecen entre obreros y capitalistas mediadas por el proceso de trabajo, a partir de las relaciones industriales nos permite una visión más dinámica de la confrontación capital-trabajo. Las relaciones industriales van más allá de las relaciones técnicas y

mitirán situar las distintas vías en que el capital controla al trabajo, así como las respuestas que instrumenta el proletariado.

8.4.1 Vehículos Automotores Mexicanos. El Paternalismo y las "Relaciones Humanas" hacen el sueño posible.¹³⁴

Las Relaciones Humanas y la motivación al personal son las bases de la organización del trabajo en VAM. También existe un uso capitalista de la rotación de personal, que según la empresa, es para evitar el ausentismo y el aburrimiento, pero que fácilmente puede ser usado para reprimir a los trabajadores, rompiéndoles la unidad de sus espacios y momentos de socialidad dentro de la fábrica.

A la par de estas técnicas de administración y control de la producción, en VAM se da un paternalismo muy propio

sociales de producción ya que analizan no sólo las relaciones entre el capital y la fuerza de trabajo sino entre los trabajadores mismos y entre los trabajadores y sus organizaciones, además de permitirnos prolongar estas relaciones a la sociedad y al Estado. Sobre el concepto de relaciones industriales desde una perspectiva marxista. Cfr. Richard Hyman, Industrial Relations a Marxist Introduction, Great Britain, The Mac Millan Press, Ltd., 1978, pp. 9-31, José Ma. Calderón, "Las relaciones industriales en la gran industria en México (1968-1978)", CELA, F.C.P.S., U.N.A.M., versión mecanográfica, 1978.

134 Este apartado se construyó con base a la información recabada en las visitas a esta empresa realizadas por Leticia Alvarez y José Othón Quiroz, Reporte de la visita a la planta ensambladora de V.A.M., México, D. F., 11 de diciembre de 1978, versión mecanográfica, pp. 1-16. María A. Gilardi y María de la Paz León Trujillo, Reporte de la visita a la planta de V.A.M., México, D. F., 29 de enero de 1980, versión mecanográfica, pp. 1-4.

de pequeñas industrias o de empresas de participación estatal, con el que se pretende hacer sentir al trabajador que la empresa es suya y que él es parte de la empresa. Trabajador, patrón, Estado y familia son presentados como una gran unidad de objetivos comunes, aunque a la hora de comer, los ejecutivos tengan su propio comedor con vinos y grandes potajes.

Las relaciones humanas y el paternalismo de VAM se han materializado en el fugaz logro del sueño de la conciliación entre el trabajador y el capital, dentro y a partir de la fábrica, que a momentos pretende trascender y organizar la vida cotidiana del trabajador fuera de la planta. Los empleados les dan clases a los hijos de los trabajadores, les dan pláticas de administración del tiempo en la fábrica y en la sociedad, así como instrucciones para mejorar la organización económica de la vida de sus familias. A los empleados y supervisores se les dan cursos de "inducción" que incluyen entre otras cosas: las mejores formas de relacionarse con los obreros y su presentación directa con cada uno de ellos.

En la línea de VAM florecen las falsas sonrisas del supervisor, sus palmadas en la espalda de los supervisados y en ocasiones el regalo de golosinas o cigarrillos. Todo gesto como los movimientos de las máquinas, herramientas y obreros está programado, toda sonrisa está provista de determinaciones previas que tienden a mantener la conciliación entre los obreros y el comando del capital, aquí las relaciones humanas adquieren una importancia política y económica, que se refleja en la ausencia de huelgas (véase cuadro A-1, infra, p.355) y "la paz" que subsiste en la cadena de VAM, que no sólo mantiene bajos sa

larios y largas jornadas (véase, cuadro A-2 y A-3, infra, pp. 356-357 -), sino que el atraso tecnológico y el poco espacio en sus instalaciones, hacen de VAM una de las plantas más ruidosas, inseguras, contaminadas y contaminantes. El milagro de la estabilidad, que puede ser efímero, se sustenta sobre un paternalismo y unas relaciones humanas de patente nacional.

8.4.2 Chrysler de México. Hugo Bennet y Harry Díaz.¹³⁵

La productividad de los obreros de Chrysler se monta sobre dos sólidas columnas. Por un lado, tenemos una alta composición orgánica, un cierto grado de automatización, el uso de computadoras en algunas fases de la producción y una calculada división del trabajo que separa un proceso tan explosivo como la fundición de partes de motor, que lo realiza la empresa CIFUNSA del Grupo Industrial Saltillo; mientras que por el otro, están los bajos salarios, las largas jornadas de trabajo y el férreo control político ¿el resultado?: la ausencia de huelgas y conflictos, la aparente "coexistencia pacífica" entre los obreros y el comando del capital.

Esta situación tan favorable al capital no ha sido un logro fácil, se ha construido sobre los obreros despe-

¹³⁵ La mayor parte de la información de este apartado proviene de los reportes de José Othón Quiroz Trejo, Informe de la visita a la planta Chrysler de México, D. F., México, 16 de enero de 1979, versión mecanográfica, 6 pp.; de Dinorah Franco, Descripción detallada de la organización de la producción. Chrysler de México, planta del D. F., México enero de 1979, versión mecanográfica, 6 pp. y el del Taller de Investigación Sociológica I, Reporte de la visita a la planta Chrysler de Toluca, México, 31 de enero de 1980, versión mecanográfica, 20 pp.

didados, ¹³⁶ intimidados, golpeados y asesinados por el grupo de golpeadores profesionales encabezado por Hugo Díaz, ex-empleado de confianza y Secretario General del Comité Ejecutivo del Sindicato afiliado a la C.T.M. Este personaje no sólo vende las plazas de trabajo, sino que mantiene el terror dentro y fuera de la planta, humilla a los trabajadores y viola a sus esposas antes de otorgarles justificantes médicos y si hay resistencia "desaparece" a sus enemigos.¹³⁷ Este grupo es semejante al "team" gangsteril de Harry Bennett jefe militar del departamento de servicios de una planta Ford, que en 1930 impuso un control dictatorial en la fábrica y en la ciudad de Dearborn. En la planta de ensamble de Toluca es tal la represión que en el ambiente se respira miedo, control y coraje reprimidos. En contraste con los mensajes propagandísticos de la empresa plenos de fallida sutileza como: "El valle de lágrimas es para los perezosos porque los trabajadores no tienen tiempo de sufrir", "la calidad depende de mí", "Obrero revisa tu overoll antes de salir", etc., etc., furtivamente aparece sobre algunas carrocerías un "puto Hugo Díaz" que sintetiza el odio reprimido que deambula en la planta Chrysler de Toluca.

Harry Bennett que impulsó la variante más represiva del Fordismo, tiene su fiel reflejo autóctono en Hugo Díaz y sus secuaces.

¹³⁶ En 1971 fueron despedidos 1,400 trabajadores de la planta de Toluca por su participación en la huelga salvaje de 1970, Miguel Angel Arce, Formas de organización y lucha de los trabajadores de la industria automotriz. Chrysler de México, S. A. (1969-1976), versión mecanográfica, p. 65.

¹³⁷ Miguel Angel Arce, Entrevistas con ex-trabajadores de Chrysler de Toluca, versión grabada en cassette, 1979.

8.4.3 Volkswagen de México. Micro-movimientos y Macro-ganancias.¹³⁸

La alta composición orgánica de capital, una impresionante tecnología y el más alto nivel de automatización en la industria automotriz nacional son las claves para el éxito de una planta que absorbe el trabajo de 10,000 obreros poblanos. Es tal la importancia de la planta que usando un lugar común podemos afirmar, que cuando estornuda la VW a Puebla le dá catarro.

En lo referente al trabajo, la VW ha racionalizado no sólo el capital constante (maquinaria, herramientas e instalaciones), sino también a la fuerza de trabajo, adecuándola a una cadena de montaje perfectamente organizada, sin espacios muertos y con fases tan intensivas como el estampado de carrocerías y partes, donde el ruido y la velocidad del flujo de producción alcanzan su máxima expresión. Los micromovimientos repetitivos, monótonos y simples son ejecutados igualmente por hombres y mujeres: Volkswagen es la única planta que emplea un número considerable de mujeres en los departamentos de arneses, asientos, vestiduras y línea final. Dada la simpleza y especialización de las labores, en la VW impera el trabajo eventual que varias veces ha demandado su contratación como trabajador de planta.

138 Apartado elaborado en base a la información obtenida por José Othón Quiroz Trejo y Dinorah Franco, Informe de las visitas a la planta de la VW en Puebla, México, 25 y 26 de junio de 1979, borrador, s/p.

En todas las fábricas ensambladoras la organización del trabajo obedece a las necesidades de un capital organizado internacionalmente, por lo cual la "administración científica" de la VW es planeada para todo el mundo adecuándose a las características que les impone la clase obrera de cada país donde opera.

...Volkswagen ha puesto esfuerzos considerables para transferir técnicas de producción y sistemas de administración. La firma ha desarrollado guías de manejo (...) y de procedimiento, cubriendo cada aspecto de la manufactura y ensamble de vehículos en sus plantas en el mundo.¹³⁹

En VW todo movimiento, toda operación y el flujo de las partes a través de bandas transportadoras aéreas, están perfectamente tipificados, más aún, cuando se produce un auto que cambia poco en su diseño como el escarabajo cuya "estandarización" permite que las operaciones pueden ser reducidas al micromovimiento. El mismo golpe cada hora, todos los días, durante toda una vida: el trabajo vacío que desilusiona, que desgasta, que mata.

Esta división del trabajo multiplicada es el gran secreto del capital de la VW que, sin embargo, contiene el germen de la huelga salvaje, donde todos los trabajadores del mismo rango, sin distinción de jerarquías, obreros especializados

139 Jack Baranson, International Transfer of Automotive Technology to Developing Countries, New York, UNITAR, 1971, pp. 64-65.

que pueden hacer la misma cosa en cualquier fábrica o rama de la producción, obreros que pasan a sus direcciones, obreros-estandar insatisfechos, se manifiestan y paran la producción

8.4.4 Nissan Mexicana. El uso samurai de la tecnología.¹⁴⁰

Los obreros de Nissan Mexicana llegaron a ser los más combativos de su sector. En 1976 constituyeron la Coalición Obrero Campesino Estudiantil que coordinó a la clase obrera del Valle de Cuernavaca. La patronal solucionó el problema en su límite, encarcelando al que había encabezado el comité ejecutivo en aquellos años de cruenta lucha. Pero también echó mano de las máquinas y de la descentralización de la producción para desarticular al proletariado de esta empresa. En 1978 Nissan inauguró la planta de maquinado de motores, que antes funcionaba como un pequeño departamento, introdujo nuevas máquinas, 157 en total, entre ellas una máquina de transferencia automática de cuatro líneas, varios trabajadores fueron despedidos y otros reacomodados. La productividad se duplicó y varios obreros que anteriormente manejaban una máquina-herramienta tradicional pasaron a controlar dos máquinas interconectadas y sólo recibieron pequeños aumentos salariales.¹⁴¹ Con esta operación se consumó lo que fué un efectivo uso de la población y del territorio por parte del capital.

¹⁴⁰ Blancas Pastor, Dinorah Franco y José Othón Quiroz Trejo, Reporte de las visitas a la planta de ensamble de Nissan Mexicana en Cuernavaca, Mor., México, 5 de enero y 13 de febrero de 1979, versión mecanográfica, 12 pp.

¹⁴¹ Para profundizar sobre la descentralización véase, supra, p.102-112.

8.4.5. Ford Motor Company de México. Fordismo Refuncionalizado.¹⁴²

En 1914 ante la amenaza de la sindicalización radical y el constante éxodo de los trabajadores de las plantas Ford, producto del rechazo obrero a la cadena de montaje y a la monotonía de sus tareas, la administración Ford lanzó su famosa política de "los 5 dólares por día", salario que intentaba frenar las posibilidades de radicalización que prometían las acciones de los obreros desafectos al trabajo descalificado.

En México, durante 1976, se organizó una huelga que duró treinta días, después de 51 años de "armonía" en la familia FORD. A partir de ese momento, la Ford ha incrementado sus salarios año con año, debido a la presión de los obreros que en 1979 lograron el aumento más alto de la industria 18.5%. Una recuperación mexicana de la política de Henry Ford ante un movimiento obrero diferente que ha emplazado a huelga a la empresa durante los últimos años.

Otro recurso utilizado, ha sido la creación de empresas de partes en asociación con capitales nacionales, bajo otra razón social que oculta la personalidad del patrón FORD, que divide a sus trabajadores y que puede contratar con sindicatos

¹⁴² José Othón Quiroz Trejo, Reporte de la visita a la planta Ford Mo. Co. de Cuautitlán Edo. Mex., México, 9 de noviembre de 1978, versión mecanográfica 8 pp. y Reporte de la visita a la planta de Ford Mo. Co. de la Villa, México, 13 de diciembre de 1978, versión mecanográfica, 12 pp.

blancos.¹⁴³

La Ford Motor Company de México también descentraliza su proceso de producción y anuncia una nueva planta de Coahuila, ahí donde el control sobre la clase obrera abarca la fábrica y la vida cotidiana, donde los vigilantes-inspectores de las empresas preserven el orden y cuidan que los trabajadores no "to men" en grupo, ni tengan reuniones "extrañas" que pongan en peligro las relaciones obrero-patronales de la región.

Por último, es necesario anotar que el ciclo propio del automóvil y su carácter de mercancía, que sintetiza los trabajos de diferentes ramas de la producción, hacen que este producto sea el primero que recienta los vaivemes de las crisis, crisis que las plantas palian a través del despido masivo de sus trabajadores. En la Ford de México se ha formalizado el despido con promesa de futura contratación¹⁴⁴ que no es más que acatar las condiciones del capital, con grandes posibilidades de ser generalizado a otras plantas y regirse por las oleadas que sacuden a este sector de la producción social; ante esta política los obreros automotrices, de por sí sujetos a la eventualidad,¹⁴⁵ deberán plantear una ofensiva que exija la estabilidad en el empleo independientemente de los problemas del "capital automotriz".

143 Convenios como el de FORD-NEMAK para producir cabezas de motor (Excélsior, 19 de abril de 1979, p. 19A) y el FORD-VIDRIO PLANO para elaborar parabrisas (Excélsior 3 de octubre de 1979, p. 29A).

144 Cfr. Javier Rodríguez, Condiciones de trabajo en la industria automotriz, México, Ponencia mimeografiada, 2° Coloquio Regional de Historia Obrera, CESHMO, Mérida, Yuc., 1979.

145 Robert Blauner, op. cit., p. 93.

8.4.6. Dina-Renault. Paternalismo Nacionalista y Comités de Fábrica.

A partir de la crisis de 1976-1977, en DINA y RENAULT el Estado como capitalista mostró con notable nitidez su naturaleza, su rostro patronal. Despidió a grandes cantidades de trabajadores de confianza de Constructora de Carros de Ferrocarril, empresa perteneciente al Complejo de Cd. Sahagún, y comprimió los salarios. Desde entonces los obreros de DINA y RENAULT soportan año con año el peso de los topes salariales.

El paternalismo nacionalista y los comités de fábrica son las formas de control que ejerce el capital en DINA y RENAULT. El paternalismo cargado de una ideología nacionalista mistificadora que busca la colaboración de clases a toda costa; la refuncionalización y el uso capitalista de los comités de fábrica¹⁴⁶ que potencian la integración del trabajo como fuerza productiva del capital y las amenazas de requisa han permitido al Estado sobrevivir a la crisis, e inclusive incrementar sus ganancias en el Complejo a partir de 1976. Independientemente de la combatividad del Comité de fábrica de Constructora de Carros de Ferro-

¹⁴⁵ Robert Blauner, op. cit., p. 93.

¹⁴⁶ INET, Comités de Fábrica en DINA, SIDENA y CNCF. Versión Mecanográfica, p. 1. En Francia (1945) Charles de Goulle después de la liberación, nacionaliza la RENAULT y se integran dieciseis representantes obreros al Consejo de Administración, el Estado se adelanta y vacía de su contenido proletario a los comités de fábrica, Cfr. Jacques Fremontier, Renault: la Fortaleza Obrera, Barcelona, LAIA paperback, pp. 11-15.

carril¹⁴⁷ que se radicalizó y tomó en serio este tipo de organización, la iniciativa de los comités de fábrica tuvo un origen patronal.

El uso capitalista de la participación obrera en la gestión de la empresa y el nacionalismo paternalista, le permitió al Estado un ahorro notable en gastos de administración y darse una falsa imagen democrática proponiendo un modelo diferente, pero igualmente efectivo, de integración y control de los trabajadores a través de la reorganización de la producción.

Si en Francia funcionan los comités ¿Porque no utilizarlos en México?, no hay que olvidar que gran parte de la asesoría técnica en el Complejo de Cd. Sahagún proviene de Francia, la misma experiencia francesa nos ilustra el carácter de estas conquistas. Es sabido lo que ocurrió con tales conquistas:

... los administradores de los intereses obreros desde hace muchos años solo juegan un papel decorativo. Desde 1960, la empresa, no distribuye beneficios. El comité de empresa nunca pudo ejercer en la práctica, sus papeles de control.¹⁴⁸

Extraña similitud con el caso mexicano, producto de la internacionalización de la organización del trabajo y de la producción.

147 Cfr. Augusto Urteaga, Autonomía Obrera y Restauración Empresarial: una experiencia de Comités de Fábrica, ponencia presentada en el Encuentro de Historia del Movimiento Obrero, Puebla, Agosto 1978, pp. 1-15.

148 Jacques Fremontier, Op. cit., p. 11. Aunque hay que reconocer el papel activo de una clase obrera que se une a los técnicos y que reconoce su saber-hacer en la síntesis clasista, como los steros de Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril.

Para terminar es importante mencionar el carácter descentralizado del proceso de producción de DINA y RENAULT que mantiene varias fases dentro de las empresas del Complejo.¹⁴⁹ Por otro lado, la diversificación de los productos incrementa las cargas de trabajo, mistifica la jornada laboral y la productividad de los obreros de DINA y RENAULT. Productividad que se ha medido en base a vehículos terminados olvidando las partes, los motores y las carrocerías que se elaboran para otras fábricas.

8.4.7. General Motors: Grandes Ganancias, Largas Huelgas y Descentralización.

La General Motors es la empresa número uno en la industria automotriz mundial y sus obreros también han sido la vanguardia en sus luchas a lo largo del siglo. La gran huelga de 1937 en la planta de Flint en EUA (44 días); las huelgas salvajes de 1956 en EUA; la huelga que abrió la crisis actual en 1959 (58 días). Esta tradición es asumida por el proletariado mexicano que ha organizado las huelgas más largas de la industria en 1977 de 62 días y en 1980 de 102 días (véase, cuadro A-1, infra, p.357). Lo cierto es que la magnitud de las huelgas refleja la combatividad de los obreros de GM, pero a su vez muestra las reservas de capital y la capacidad financiera que mantiene esta multinacional, que también ha echado mano de la

¹⁴⁹ Augusto Urteaga, La industria de los magueyales. Trabajo y sindicatos en Cd. Sahagún, México, Edit. Nueva Imagen, 1979, pp. 105-115.

descentralización de sus procesos de trabajo a nivel mundial, como lo muestra la salida de sus filiales en Argentina en 1978 y la construcción de nuevas plantas en Ramos Arizpe, Coahuila; (véase, supra, p.108) cabe preguntarse si no es que: el conflicto y su regulación, son el motor del desarrollo de la General Motors.

Desde el 14° piso del edificio de la GM en Detroit, 7 000 empleados planean, controlan y cuantifican las pérdidas "económicas" y "políticas" de una huelga, y en última instancia la firma se da el lujo de perder días de producción antes que perder el control político de sus trabajadores, todo esto con una óptica del ciclo a nivel mundial con lo que las alternativas del capital se multiplican.

Además del uso de la descentralización y la capacidad económica, la GM automatiza y computariza rápidamente sus procesos de trabajo:¹⁵⁰ el carácter de la producción del auto, dado los cambios de modelo, lo permiten. Actualmente técnicos y un ejército de empleados, recomponen las herramientas, la maquinaria y el trabajo mismo; el pretexto del cambio de modelo sirve para descomponer a la clase obrera. En México, después de la derrota de la huelga de 1980, la firma reestructuró el proceso de producción mediante el plan 1600, con la finalidad de modernizar su planta en el D.F. y desarticular la ya golpeada organización y la ya menguada combatividad de los obreros de esta empresa.

150 "The World Car: Shifting into overdrive", en, Car Wars, NACLA, report of the americas, Boston, Vol. XIII, # 4, jul-aug, 1979, p. 26.

BIBLIOGRAFIA CITADA, CAPITULO II.

LIBROS

Karl Marx, El Capital, Tomo I, México, Siglo XXI Editores, 1977.

Romano Alquati, Sulla FIAT e altri scritti, Torino, Feltrinelli, 1975.

Armando de Palma, et. al. "Organización capitalista del trabajo en el capital de Marx", en, La división capitalista del trabajo, Córdoba, Cuadernos de Pasado y Presente, # 32, 1974.

Karl Marx, El Capital libro I, Capítulo V (inédito), Argentina, Siglo XXI Editores, 1974.

Friederick Pollock, La Automación, sus consecuencias económicas y sociales, Buenos Aires, Ed. Sudamericana, 1959.

V.I. Lenin, El desarrollo del capitalismo en Rusia, URSS, Ed. Progreso, 1974.

Robert Blauner. "The auto worker and the assembly line: alienation intensified", en, Alienation and Freedom, Chicago, The University of Chicago Press, 1973.

Stephen A. Marglin, "Orígenes y funciones de la parcelación de tareas. ¿Para que sirven los patronos?", en, Crítica de la división del trabajo, Barcelona, Laia, Ediciones de Bolsillo, # 529, 1977.

Raniero Panzieri, "Sobre el uso capitalista de las máquinas", en, La división capitalista del trabajo, Córdoba, Cuadernos de Pasado y Presente, # 32, 1974.

- Radovan Richta, La civilización en la encrucijada, Madrid, Edit. Ayuso, 1974.
- Et. al. La fábrica difusa, Milano, Editoriale Libbrirossi, 1977.
- Benjamino Coriat, Ciencia, Técnica, y Capital, Madrid, M. Blume Ediciones, 1976.
- Antonio Gramsci, "Americanismo y fordismo", en, Notas sobre Maquiavelo, sobre Política y sobre el Estado moderno, México, Juan Pablos Editor, 1975.
- Mario Tronti, Operai e capitale, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1977.
- Raniero Panzieri, Lotte operaie nello sviluppo capitalistico, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 1976, Traducción al español de Ma. Dolores Rivera Gómez F.
- K. Marx, El Capital, Tomo III, México, Siglo XXI Editores, 1977.
- Lawrence White, The automotive industry since 1945, Massachusetts, Harvard University Press, 1971.
- Hector Vázquez Tercero, Una década de política sobre industria automotriz. Bases para una nueva Política, México, Técno, 1975.
- Sidney Lens, The Labor Wars, New York, Anchor Books, 1974.
- Georges Friedmann, La crisis del progreso, Barcelona, Ediciones de bolsillo (LAIA), # 529, 1977.

- Friederick W. Taylor, Principios de la Administración Científica, México, Herrero Hnos. Editores, 1974.
- Gordon Mills, "Mary Parker Follet and the integration of Business Administration", en, A. Tillet, et. al., Managment Thinkers, Great Britain, Penguin Books, 1978.
- José Ma. Calderón, Keynes del 1917 al 1929: la conciencia del impacto del Octubre Rojo en la estructura del capital, Apuntes, versión mecanográfica, s/f.
- Keith Sward, The legend of Henry Ford, New York, Atheneum, 1975.
- Harry Bravermann, Trabajo y capital monopolista, México, Edit. Nuestro Tiempo, 1975.
- Michael Aglietta, Regulación y crisis del capitalismo, México, Siglo XXI Editores, 1979.
- David Ashton, "Elton Mayo and the empirical study of social groups", en, Managment Thinkers.
- Elton Mayo, Problemas humanos de una civilización industrial, Buenos Aires, Ed. Nueva Visión, 1972.
- Antonio Negri, "John Maynard Keynes e la teoria capitalistica dello stato nel '29", en, Et. Al., Operai e stato, Milano, Feltrinelli, 1980.
- Cornelius Castoriadis, La experiencia obrera, como luchar, Vol. I, Barcelona, Tusquets, 1979.
- Confederación Francesa Democrática del Trabajo, Los costes del progreso. Los trabajadores ante el cambio técnico, Madrid, H. Blume Editores, 1978.

Michael Thickett, "Gilbreth and the measurement of work",
en, Managment Thinkers.

Antonio Gramsci, El Materialismo Histórico y la Filosofía
de B. Croce, México, Juan Pablos Editor, 1975.

Richard Hyman, Industrial Relations a Marxist Introduction,
Great Britain, The Mac Millan Press, LTD, 1978.

Jack Baranson, International Transfer of Automotive Techno-
logy to Developing Countries, New York, UNITAR, 1971.

Jacques Fremontier, Renault: la fortaleza obrera, Barcelo-
na, LAIA Paperback, 1974.

Augusto Urteaga, La industria de los magueyales. Trabajo y
sindicatos en Cd. Sahagun, México, Edit. Nueva Imagen,
1979.

AMIA, La industria automotriz en cifras, 1976, Asociación
Mexicana de la Industria Automotriz.

Olga Pellicer Brody y Esteban L. Mancilla, Historia de la
Revolución Mexicana, período 1952-1960, México, El Cole-
gio de México, 1978.

TESIS

Mario Alberto Ferreira Alvarado, Planeación y control de un sistema de producción en serie para una planta de partes automotrices, Facultad de Comercio y Admón., UNAM, México, 1975.

Margarita Camarena Luhrs, Capital Monopolista e Industria Automotriz, Fac. de Economía, UNAM, 1979.

Eligio Calderón R., Del trabajo y su rechazo: Crisis y composición de clase en la Gran Industria, Fac. de Scienze Politiche de la Università degli Studi di Torino, Torino, 1979.

Javier Aguilar, El movimiento obrero automotriz de México 1965-1976, Fac. de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1978.

Oscar Girón Pérez Tejada y Juan Fernando Rojas Medina, Utilización de la técnica de tiempos y movimientos en la industria automotriz, Fac. de Comercio y Admón, UNAM, 1974.

PERIODICOS

Excelsior, 22 de julio de 1980.

Uno mas Uno, 26 de septiembre de 1979.

Excelsior, 11 de mayo de 1979.

Excelsior, 26 de junio de 1979.

Excelsior, 19 de abril de 1979.

Excelsior, 3 de octubre de 1979.

Uno mas Uno, 9 de junio de 1979.

El Día, 17 de junio de 1981.

Uno mas Uno, 1° de agosto de 1981.

Excelsior, 5 de agosto de 1978.

Excelsior, 14 de junio de 1980.

Excelsior, 29 de diciembre de 1980.

Excelsior, 19 de abril de 1979.

Excelsior, 3 de octubre de 1979.

Uno mas Uno, 25 de junio de 1978.

Charles E. Dole. Finantial Bumps on the road for Ford Mo. Co., Boston, copia de recorte de periódico, s/n, s/f, y s/p.

ARTICULOS EN REVISTAS

Banamex, "Producción de autopartes: presenta gran dinamismo", en, Examen de la Situación Económica de México, Vol. LV, # 639, febrero, 1979.

Alejandro Alvarez y Elena Sandoval, "Desarrollo industrial y clase obrera en México", en, Cuadernos Politicos, México, Edit. ERA, abr-jun, 1975.

"Decreto para el fomento de la industria automotriz", en, AMIA, Organó informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México, Boletín 138, junio, 1977.

Cuaderni Rossi, "Luttés ouvriéres et de Ford en Grande Bretagne", en, Critiques de L'Economie Politique, Paris, nouvelle serie, # 1, oct-dic, 1977.

Revista Círculo, vol. 1, # 1, enero, 1978.

Noticiero Laboral de la UAW, ene-feb, 1980.

Revista Mexicana de Comercio Exterior, México, nov. 1973.

Sergio Bologna, "Il rapporto societa-fabrica come categoria storica", en, Primo Maio, # 2, ottobre-gennaio, 1974.

Time, december 8, 1980.

Asa Cristina Laurell, "Proceso de trabajo y salud", en, Cuadernos Políticos, México, Edit. ERA, # 17, jul-sep, 1978.

José Ma. Calderón R., "Las relaciones industriales en la gran industria en México", en, CELA, Fac. de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, versión mecanográfica, 1978.

Michael Goldhaber, "Politics and technology; microprocessors and the prospect of a new industrial revolution", en, Socialist Review, Oakland, # 52, july-august, 1980.

"The World Car: Shifting into overdrive", en, Car Wars, NACLA, report of the americas, Boston, vol. XIII, # 4, july-august, 1979.

REVISTAS Y FOLLETOS EMPRESARIALES

Sara Moiron, Cronica de Cd. Sahagun, México, Complejo Cd. Sahagun, 1974.

Nissan Mexicana, Planta de maquinado, s/f.

Nissan Mexicana, Planta de fundición, s/f,

Sahagún, Cd. Sahagun, Hgo., # 17, abr-mayo, 1976.

Chrysler de México, Que es Chrysler de México, folleto de la empresa, 1978.

PONENCIAS Y AVANCES DE INVESTIGACION

Cesar Zazueta, Et. al. Población, planta industrial y sindicatos (análisis cuantitativos de las relaciones entre mercado de trabajo y el sindicalismo mexicano 1978), Ponencia presentada en el Tercer Coloquio Regional de Historia Obrera, CEHSMO, Colima, Col., 1980.

Pino Ferraris, Conflicto y respuesta sobre la organización del trabajo: el caso de Italia, Ponencia presentada en el Coloquio sobre procesos de trabajo y organización obrera, División de Estudios de Posgrado, F.C.P.S., UNAM, México, 1980.

Miguel Angel Arce, Formas de organización y lucha de los trabajadores de la industria automotriz, Chrysler de México, S.A. (1969-1976), versión mecanográfica, s/f.

Javier Rodríguez, Condiciones de trabajo en la industria automotriz, Ponencia presentada en el 2º Coloquio Regional de Historia Obrera, CEHSMO, Mérida, Yuc., 1979.

Augusto Urteaga, Autonomía obrera y restauración empresarial: una experiencia de comites de fábrica. Ponencia presentada en el Encuentro de Historia del Movimiento Obrero, Puebla, 1978.

FUENTES DE PRIMERA MANO:

Lectura de fábrica

José Othón Quiroz Tejo y Dinorah Franco, Reporte de las visitas a la planta VW de Puebla, realizadas el 25 y 26 de junio de 1979, versión manuscrita.

Dinorah Franco, Miguel Angel Arce y José Othón Quiroz, Reporte de la visita a la planta de fundición de la Nissan Mexicana en Lerma, Edo. Mex., del 21 de julio de 1979, borrador.

José Othón Quiroz Trejo, Reporte de la visita a la planta ensambladora de la Ford Mo. Co. de la Villa de Guadalupe, D.F., 13 de diciembre de 1978, versión mecanográfica.

Leticia Alvarez y José Othón Quiroz Trejo, Reportes de la visita a la planta ensambladora de VAM en México, D.F., 11 de dic. de 1980, versión mecanográfica.

María Gilardi y Ma. de la Paz Leon Trujillo, Reporte de la visita a la planta de V.A.M. en México, D.F., 29 de enero de 1980, versión mecanográfica.

José Othón Quiroz Trejo, Reporte de la visita a la planta Chrysler de México, D.F., México, 16 de enero de 1979, versión mecanográfica.

Dinorah Franco, Descripción detallada de la organización de la producción en Chrysler de México, Planta del D.F., México, enero, 1979, versión mecanográfica.

Taller de Investigación Sociológica I de la opción de Sociología del Trabajo Asalariado, Reportes de la visita a la planta Chrysler de Toluca, México, 31 de enero de 1980, versión mecanográfica.

Blanca Pastor, Dinorah Franco y José Othón Quiroz Trejo, Reporte de las visitas a la planta de ensamble de Nissan Mexicana en Cuernavaca, Mor., México, 5 de enero y 13 de febrero, 1979, versión mecanográfica.

José Othón Quiroz, Trejo, Reporte de la visita a la planta Ford Mo. Co. de Cuautitlán, Edo. Mex., México, 9 de noviembre, 1978, versión mecanográfica.

ENTREVISTAS

Plática con encargados de estadísticas de la AMIA, marzo, 1980.

José Othón Quiroz Trejo, Hablan los trabajadores norteamericanos, Reseña de un encuentro con obreros de la Cd. de Detroit, realizado en el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, México, julio, 1979, versión mecanográfica.

Miguel Angel Arce, Entrevistas con ex-trabajadores de Chrysler Toluca, versión grabada en cassette, 1979.

DOCUMENTOS

SEPAFIN, Plan Nacional de Desarrollo Industrial 1979-1982, México, marzo, 1979.

General Motors, Contratos colectivos de la planta de Ramos Arizpe, 22 de marzo, 1979, Junta de Conciliación y Arbitraje del Estado de Coahuila, Copias Mimeografiadas.

Volkswagen de México, Estudio comparativo para la fabricación de la "Hormiga", México, 1975, versión inédita mecanográfica.

Instituto Nacional de Estudios del Trabajo, Comités de Fábrica en DINA, SIDENA y CNCF, versión preliminar mecanográfica.

AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), Cuadros Estadísticos, recopilado por el colectivo informal de investigación de la industria automotriz, s/p.

FITIM (Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica), "Comparaciones a nivel mundial de los salarios y de las condiciones de trabajo", en, Conferencia Mundial de la FITIM sobre la Industria Automotriz, Detroit, Mich., USA, mayo y junio de 1978.

DISCUSIONES

Con Eligio Calderón, Sobre la relación fábrica-sociedad, 1980.

Con Roxana Muñoz y Angel Fojo, Sobre Elton Mayo y la destrucción de los grupos informales en la fábrica, 1980.