

El movimiento sindical en la Industria Automotriz, 1970-1978

Javier Rodríguez L.

En otros estudios que ya se han realizado sobre el movimiento sindical automotriz¹, se han señalado importantes características de los obreros de esa industria. En tanto que algunos señalan su estructura, en cuanto al personal que labora y al nivel salarial de los obreros, otros marcan las tendencias más importantes que han seguido desde el punto de vista de sus organizaciones sindicales, relatando el carácter que han adquirido algunas de sus luchas.

Con dichos estudios es cierto que se ha aclarado en gran parte la situación del trabajador del automóvil. Por esa razón, tenemos ante sí una tarea que en mucho, repetimos, ya se ha venido cumpliendo. Sin embargo, trataremos otros aspectos que no han sido tocados, por lo menos desde la perspectiva que aquí queremos anotar, y que de alguna manera tratan de complementar los análisis mencionados. Aclaremos que nos valdremos de dichos materiales, en alguna parte de este trabajo, para no dejar vacíos que dificulten la comprensión de la problemática esbozada.

Lo que de manera fundamental nos motiva a volver sobre el tema, es indicar cuál es la ubicación que nosotros le damos al movimiento particular del obrero automotriz en el conjunto de las movilizaciones.

¹ Javier Aguilar García, *Las organizaciones obreras en el sector automotriz mexicano*, mimeo, IISUNAM, México 1978. *El Movimiento Obrero Automotriz en México: 1965-1976*, Tesis de Licenciatura, Fac. de C. P. y S, México 1978. Lucía Bazán, *Sindicalismo Independiente: El caso de Nissan Mexicana*, mimeo, CISINAH, México 1977. Magdalena E. Toledo, Marco A. López, Roberto S. Ontanida, *Salud y Clase Obrera en la Industria Automotriz: el caso de Dina*, Ed. mimeo, UNAM Xochimilco, *Maestría en Medicina Social*, México 1979. Antonio Juárez. *Las Corporaciones transnacionales y los Trabajadores Mexicanos*, Ed. Siglo XXI, México 1979.

ciones del país. Y, por otro lado, destacar algunos puntos de análisis, en las luchas que los obreros han llevado a cabo a lo largo de estos últimos años.

Ya señalábamos en otra ocasión, que en la última década, los movimientos y acciones de los obreros mexicanos tuvieron un auge comparativamente mayor, y de mayores proporciones, al habido durante los años 60's, y que en cierta medida se trataba de un movimiento continuo al cual se ligó otro elemento: la crisis económica y el cambio, por lo mismo, del modelo de acumulación.

En estas circunstancias específicas se desarrolló, el movimiento sindical automotor y por el cual conforman su marco principal. Indicamos, también la trascendencia de los movimientos sindicales en el periodo señalado, los movimientos por la democratización de sus órganos sindicales y la nueva bandera de independencia sindical. A esta dinámica también entran las luchas de los obreros automotrices, inclusive son la punta de lanza, junto con otros sectores, de la bandera de la independencia sindical en las distintas zonas industriales donde se localiza la industria del automóvil. Esta característica define su incorporación al movimiento sindical mexicano, con algunas diferencias específicas: el movimiento sindical automotriz surge básicamente en el decenio de los 70's, en tanto que otros sectores, como los mineros, electricistas, ferrocarrileros, de la industria textil, surgen en periodos anteriores y sus luchas se van expresando hasta llegar a confluir en los años 70's son, por tanto, estos últimos, movimientos sindicales con una gran tradición en la vida sindical y en la lucha obrera. Los obreros automotrices, son la parte nueva, que junto con otros sectores, se empiezan a expresar en la actualidad.

La industria automotriz en su totalidad (sector auxiliar y sector terminal) es de formación reciente,

aunque es cierto que la instalación de plantas automotrices (como la General Motors y la Ford Motor Co.) datan de los años 20's y 30's, la conformación de una industria automotriz como hoy la conocemos se inicia en los años 60's.

Estas características, aunadas a la de participar en una industria caracterizada como dinámica, técnicamente moderna, y desde el punto de vista del capital, monopólica, hacen del obrero automotriz un proletariado joven en la estructura del movimiento sindical mexicano.

Otra característica común que señala los trabajos de Lucía Bazán y Magdalena E. Toledo, Marco A. López y Roberto S. Ontanida, ya mencionados, es el de tratarse de un trabajador con cierto nivel de escolaridad, que se encuentra entre la primaria y el nivel medio superior, además de ser joven en términos de su edad promedio (entre los 17 y 36 años), permiten apreciar a un trabajador cualitativamente distinto con capacidades en el terreno de la organización sindical, que bien pueden considerarse promotoras de nuevas perspectivas de organización y de lucha.

Los anteriores aspectos constituyen las características más sobresalientes del trabajador del automóvil. En cuanto a su participación en el movimiento sindical mexicano, hay que señalar lo siguiente. A partir de 1970 los trabajadores han mostrado su inconformidad con los métodos de control burocrático, antidemocrático y corrupto, personificados en los líderes y las direcciones burocráticas de las centrales oficiales, lo cual les ha permitido iniciar la lucha por recuperar sus órganos de representación sindical. Primero en Nissan Mexicana, I.A.C.S.A., Volkswagen; luego en Trailmóvil, se gestan y desarrollan movimientos por la independencia sindical. Debemos aclarar que ya tiempo atrás, a fines de los

50's, los obreros de la empresa automotriz estatal Diesel Nacional, S.A., constituyeron un sindicato independiente, que en los años setenta mostró ser de gran empuje.

A finales de 1969 y principios de 1970 los trabajadores de la planta de Automex de Toluca (hoy Chrysler), desarrollaron un movimiento, que al calor del combate toma tintes democráticos. Esta experiencia tuvo un final que en nada benefició a los trabajadores y sí dio muestras, ya desde entonces, de los mecanismos que tanto la burocracia sindical como la misma empresa utilizan en contra de los trabajadores que pretenden mejorar su condición en el trabajo y su organización.²

Luego en 1973, son nuevamente los trabajadores trasladantes de Chrysler de México aquí en el D.F., quienes inician un movimiento tendiente a buscar una serie de reivindicaciones económicas y una mejoría en sus condiciones de trabajo. La solución planteada por los trabajadores ante las constantes negativas de la empresa, es la independencia sindical. El movimiento es reprimido y los resultados negativos para los trabajadores que siguen bajo el control del sindicato que dirige Hugo Díaz (mismo que participó en contra del movimiento de los trabajadores en Toluca).

Una vez más, en 1975, los trabajadores de Chrysler que laboran en las líneas productivas de la empresa, luchan por la destitución del líder burocrático Hugo Díaz. Como se ve, la demanda, es nuevamente democracia sindical sin que los trabajadores llegaran a plantearse la salida de la CTM. Lo

fundamental era, como ya lo mencionamos, la salida del líder sindical antidemocrático.

En 1976 el turno tocaría a los trabajadores de la Ford Motor Co., que en la coyuntura del movimiento de huelga de 1975, realizaron asambleas, y por vez primera estuvieron más en contacto con sus compañeros de las otras plantas de la misma empresa. Al año siguiente la destitución del líder antidemocrático, Joaquín del Olmo (quien además tenía la representación nacional de los sindicatos automotrices adheridos a la CTM), permite iniciar un nuevo camino en la vida sindical de los trabajadores, que renuncian a seguir perteneciendo al sindicato nacional de la CTM, y conforman su propio sindicato con tres secciones (La Villa, Cuautitlán y Tlalnepantla). Sin embargo este nuevo sindicato no renuncia a la CTM, aunque la vida democrática va en ascenso.

En General Motors de México, también puede percibirse un crecimiento de la participación sindical de los trabajadores. Los movimientos huelguísticos en 1973, 1975, 1977 y 1979, y el último en 1980, han permitido a los trabajadores adquirir un mayor nivel de conciencia, acumular una mayor experiencia democrática y un conocimiento, cada vez más profundo, de las dificultades para salir adelante en cada lucha.

Aunque volveremos sobre esta problemática sintéticamente podemos señalar que en conjunto las acciones de los trabajadores del automóvil, constituyen movimientos tendientes a reestructurar y fortificar la organización sindical de los trabajadores de la industria. Para lograrlo ha sido inevitable una constante lucha y enfrentamiento contra la burocracia sindical, sobre todo la cetemista que a lo largo del decenio pasado ha visto perder grandemente su control sobre los obreros automotrices.

² En la idea de que se tenga una visión sistemática de todas las fuentes hemerográficas que se utilizaron incluimos al final una relación del total de fuentes por empresa y años.

Desde esta perspectiva, la participación de los trabajadores automotrices en el movimiento sindical mexicano no puede menospreciarse pues ha compartido el interés por llevar adelante la tarea de la democracia sindical conjuntamente con otros sectores de trabajadores. La dificultad, sin embargo,

estriba en la gran dispersión del conjunto de los movimientos pro insurgencia sindical.

Por el momento dejaremos estas anotaciones, con la intención de volver en un examen más exhaustivo al final, en el que, teniendo resumidas las experiencias particulares de la lucha reivindicativa

Cuadro 1

NUMERO DE TRABAJADORES EN LAS EMPRESAS DE
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SECTOR TERMINAL
1976

Empresa	Número de Trabajadores
Volkswagen de México, S.A. *	9 500
Chrysler de México, S.A. *	5 650
Diesel Nacional, S.A. *	7 000
Nissan Mexicana, S.A. de C.V. *	2 750
Ford Motor Company, S.A. *	4 700
General Motors de México, S.A. de C. V.*	5 500
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A.	2 000
International Harvester de México.	1 250
Trailers de Monterrey, S.A. *	1 500
Mexicana de Autobuses, S.A.	1 000
Kenworth Mexicana, S.A. de C.V.	1 025
Massey Ferguson de México, S.A.	N. D.
Víctor Patrón, S.A.	1 000
Fábricas Autocar Mexicana, S.A.	1 000
Trailers del Norte, S.A.	1 000
Total	44 875

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

N.D.: Dato no disponible.

* Empresas que han tenido problemas laborales con sus trabajadores.

de los trabajadores automotrices podemos encontrar una relación más estrecha en el marco general del movimiento sindical.

1. Las luchas de los obreros automotrices

Es necesario recalcar que las acciones de los obreros automotrices se centraron en su mayor parte en lo que se puede denominar como el sector terminal de esta industria. En efecto, los trabajadores automotrices que participan en las empresas de construcción y ensamble, han sido los más combativos en el conjunto de los obreros de la industria. Sin embargo, aunque contados, la participación de los trabajadores que laboran en las empresas del sector auxiliar (cuya labor es la de proveer de distintas piezas a las empresas ensambladoras), ha tenido cierta significación. Dentro de este sector destacan los obreros de la desaparecida firma de ejes tractivos, Spicer, S. A., de la Cía. Trailmobile de México, S.A., de la empresa productora de válvulas y pistones, Industria Automotriz de Cuernavaca (IACSA), y a últimas fechas (en 1979) también los trabajadores de la compañía Bujías Mexicanas, S.A.

Dentro de la parte terminal, nuevamente, encontramos que los obreros que han participado en distintos movimientos a lo largo del decenio pasado, conforman la mayor parte. Datos que tenemos para el año de 1976, en cuanto al número de trabajadores, en las principales empresas automotrices, nos permiten apreciar el volumen de población trabajadora afectada.

Las cifras anteriores muestran que de un total de 44 875 trabajadores en el año de 1976, 36 600 pertenecen a empresas automotrices que han tenido conflictos con sus trabajadores, es decir, en términos relativos, más del 80 % de los trabajadores del

sector terminal de la industria han participado en movimientos reivindicativos y por democracia sindical. Ese mismo porcentaje de trabajadores se encuentra ubicado en las empresas de punta dentro de todo el sector automotriz, lo que nos da una idea de la importancia que adquieren estos movimientos. Por otro lado, también es necesario remarcar, que fue durante el decenio pasado cuando ocurrieron la mayoría de las acciones emprendidas por los trabajadores automotrices, en parte, como ya lo indicamos, debido a circunstancias específicas de la industria (mayor dinámica y fortalecimiento durante los 60's, crecimiento del número de trabajadores, etc.) y de la coyuntura económica que desde fines de los 60's y principalmente durante los 70's, trajo como consecuencia un empeoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores. Dentro de este marco intentaremos realizar nuestro examen.

1. 1. El carácter de las luchas obreras

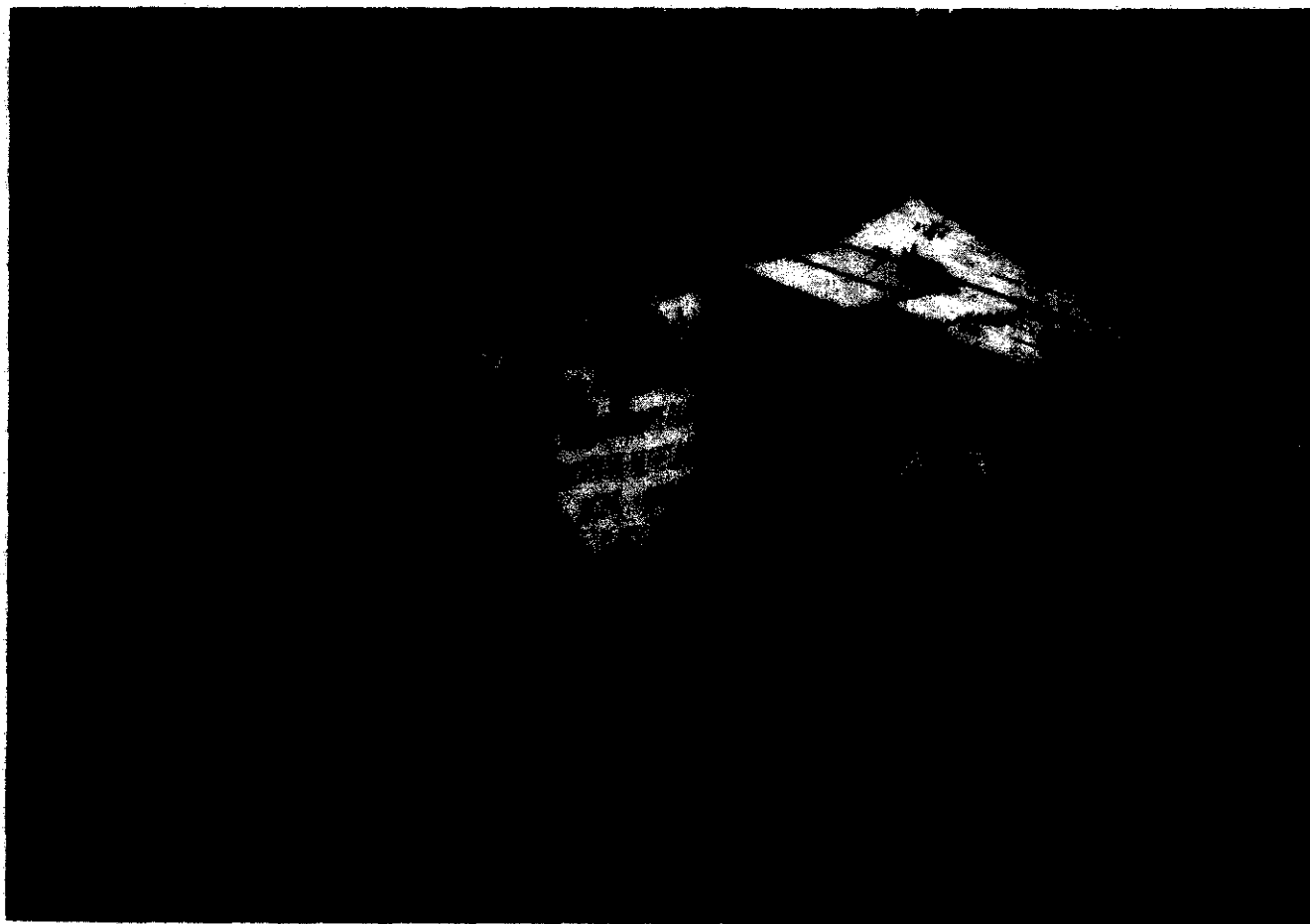
Hemos venido insistiendo, sobre dos cuestiones que a nuestro entender conforman el núcleo central de las luchas de los obreros. La primera toma forma en el auge de la lucha sindical, tanto por la democracia como por la independencia sindical (se entiende independencia respecto de las centrales obreras oficiales). La segunda cuestión es la referida a las reivindicaciones de los trabajadores por mejoras económicas y por mejores condiciones de trabajo, fundamentalmente. Es necesario aclarar que tanto una como la otra se encuentran íntimamente relacionadas, sobre todo, si pensamos que un primer elemento que incentiva la vida sindical democrática es, con seguridad, la necesidad de alcanzar mejoras en los salarios y en las condiciones de trabajo señaladas. Aún más si consideramos que esas son las

condiciones objetivas que permiten o dan paso a la organización de los trabajadores a fin de tener un medio colectivo de lucha que permita alcanzar esas mejoras.

No queremos decir con esto que la conciencia sindical, que seguramente también impulsa los mo-

vimientos, no es significativa, ni mucho menos, sólo que pensamos que en el proceso que ha seguido la lucha de los trabajadores, la primera variable constituye el elemento importante.

Veamos algunos datos que puedan aclarar esta forma de pensar: en los años de 1970 a 1978 la lu-



El movimiento sindical en la Industria Automotriz 1970-1978

cha de los obreros automotrices fue creciendo cualitativa y cuantitativamente.

Como lo señalan los datos del Cuadro 2, el número de movimientos huelguísticos creció año con año, o se mantuvo como en los años de 1978. En el mismo cuadro se señalan aquellos movimientos que fueron más allá de las reivindicaciones económicas y que, en su mayoría, se trataron de lucha por la democracia o por la independencia sindical.

Al mismo tiempo se señalan aquellos cuyas demandas estuvieron más cerca de reivindicaciones

de tipo económico, es decir, aumentos salariales, aumento de prestaciones sociales y otro tipo de mejoras. Datos que hemos podido concentrar para 1970-1979 y que arrojan una idea más precisa del carácter de las luchas, (ver Cuadro 3).

Según estos datos, la demanda por aumento salarial fue planteada en la mayoría de los movimientos y conformaba una de las principales razones en los movimientos de huelga. En segundo término, podemos decir que la demanda en las mejoras de las condiciones de trabajo fue bastante significativa,

Cuadro 2

NUMERO DE MOVIMIENTOS HUELGUISTICOS Y DE OTRO TIPO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. 1970 - 1978

Empresa	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	Total
Diesel Nacional					1		1	1	1	4
Ford Motor Co.							1	1	1	3
General Motors				1		1		1		3
Chrysler de Méx.	1*			1*		1*				3
Nissan Mexicana			1*		1	1*	1	1	1	6
Volkswagen de Méx.			1*		1		1	1	1	5
Trailmobile de Mex.			1*	1	1*	1	1		1	6
Trailers de Monterrey, S.A.							1*			1
I.A.C.S.A			1*	1*	1	1	1	1	1	7
Spicer, S.A.						1				1
Total	1	0	4	4	5	6	7	6	6	39

Fuente: Recopilación hemerográfica. Elaboración propia.

Nota: Los señalamientos (*) significan que se trató de un tipo distinto a la utilización de la huelga, o además de ella.

en ella podemos contemplar demandas particulares como: mejoras en la planta para trabajadores eventuales (que se puede traducir como búsqueda de seguridad en el empleo y continuidad en el mismo), disminución en la jornada de trabajo, retabulación en las categorías (pues éstas no corresponden muchas veces con el puesto que en realidad se está desempeñando), reducción en la velocidad de las líneas de producción (el montaje de la cadena sin-fin), y el control de la misma velocidad de produc-

ción, (hay que señalar que ésta fue una demanda presente en Nissan Mexicana, General Motors de México y Ford Motor Co.).

La demanda de mejoras en las prestaciones sociales, en donde podemos incluir las tiendas de consumo, el seguro de vida, las becas de estudio, las prestaciones por nacimiento de niños, por matrimonio, etc. también tuvieron significación en la lucha de los trabajadores, y aunque ya se contaba con dichas prestaciones, lo que se perseguía, en todo

Cuadro 3

**TIPO DE DEMANDAS PLANTEADAS POR LOS TRABAJADORES
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: 1970-1979***

Empresa	Contrato en gral.	Aumento salarial	Prest. soc.	Reinst. de Trab.	Vida Sind.	Cond. Trab.	Cogestión
DINA	5	6	1	1	0	3	0
Ford Motor	2	2	0	0	1	0	0
Chrysler	1	1	2	2	3	3	0
General M.	0	5	4	0	0	5	0
Nissan M.	2	6	4	2	1	4	1
Volkswagen	2	8	1	2	2	3	0
Trailmobile	4	6	1	3	2	5	0
Trailers de M.	1	0	0	0	1	1	0
I.A.C.S.A.	2	7	3	2	0	2	0
Spicer.	1	0	0	1	2	1	0
Bujías Méx.	0	1	0	0	0	0	0
Total	20	42	16	13	12	27	1

Fuente: Recopilación hemerográfica, elaboración propia.

*) De este año se incluyen datos hasta el mes de mayo.

Nota: Cada uno de los rublos indicados representan una serie de demandas concentradas, pero que hacían referencia al rublo general.

caso, era aumentar la cuantía de la prestación y la efectividad en la práctica de las ya ganadas. También tuvieron su importancia las demandas por reinstalación de despedidos, de no intervención en la vida sindical de la patronal.

De los datos anteriores, podemos señalar que el contenido inmediato de la conciencia de los trabajadores es de carácter económico. Esta situación no es casual, como ya lo señalábamos antes, sino que cuenta con todo un contexto que la explica, y que a grandes rasgos hemos definido como una situación de crisis económica, en la que el efecto inflacionario ha mermado grandemente la capacidad adquisitiva de los salarios de los trabajadores. Por lo que se refiere a las condiciones de trabajo, sólo hay que recordar que el peso de la crisis ha tenido sus efectos en las capacidades de empleos industriales, y que con ello el desempleo y el subempleo, crecen al parejo de las otras dificultades del sistema económico. La respuesta a tal presión, por parte de los trabajadores, ha sido justamente la lucha por alcanzar niveles de seguridad y regularidad en el empleo, que sigue siendo, sin embargo un problema agudo.³

Por lo que hace a la jornada de trabajo, es patente cómo al disminuir parte del personal obrero utilizado, la carga de esos trabajos recae cada vez más en aquellos que son aún utilizados; la denuncia constante de los trabajadores por lo extensivo, y aún más, lo intensivo de las jornadas de trabajo se torna realidad necesaria.

³ Según la investigación realizada por nosotros mismos y la realizada por el área de medicina social de la UNAM, entre el 35 y el 40 % de los trabajadores en la industria automotriz se mantienen en condiciones de eventualidad en el empleo.

En general pensamos que el conjunto de las demandas se encuentran relacionadas, aún cuando no exclusivamente, con el contexto económico de la sociedad mexicana, y de las repercusiones que esta situación ha traído para la industria automotriz en particular. Es esto, en parte, lo que provoca una constante denuncia obrera, y es también esto mismo lo que permite a los trabajadores meditar sobre aquellas condiciones que les oprimen en niveles diversos y que van, desde la tabulación y categorización a que se ven sujetos (y que son determinantes para la cantidad de sus remuneraciones salariales), hasta el mismo hecho, muy particular en la industria, de las velocidades en las cadenas o líneas de producción, que producen una mayor productividad y por lo tanto una intensificación del trabajo.

2. La actividad desarrollada por los obreros de la Industria Automotriz mexicana

En las páginas que siguen, nuestra intención será mostrar el abanico de posibilidades que pueda asumir la acción obrera automotriz. En cierta medida pretendemos reseñar brevemente las posturas de los trabajadores del automóvil frente a las prácticas patronales y del Estado mismo. Creemos que ello nos ayudará a reforzar algunas ideas, en el examen de la actividad de los obreros de esta industria.

2.1. Las formas de lucha obrera

Los trabajadores de la industria han encontrado, como ya se indicó, en el estallido de la huelga, en las denuncias de acciones patronales y de las autoridades, en las manifestaciones, marcha y mítines, aquellas formas primarias por excelencia de la lucha obrera. Y sin embargo los obreros no se limitaron

a estas formas exclusivamente, se trataba de utilizarlas como medio de presión que les posibilitara entrar en el terreno de las negociaciones en una mejor posición. Por otro lado, en las denuncias y las manifestaciones hacían verdaderos análisis de las causas de los conflictos con las empresas, tratando de situar esas causas en un marco de relaciones económicas de crisis, expresando especialmente su cons-

tante inconformidad por los constantes aumentos en los precios de los productos de primera necesidad.

También, durante todo este periodo, se han hecho constantes denuncias por las arbitrariedades de las autoridades del trabajo, por los bajos salarios, por los topes salariales, incluso se han sacado desplegados manifestando demandas que competen al

Cuadro 4

**LAS FORMAS DE LUCHA MAS UTILIZADAS POR LOS
TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ:
1970-79**

Empresa	Huelgas	Paros	Denuncias	Manifestaciones.
DINA	5	0	7	2
Ford Motor Co.	2	0	1	0
General Motors	4	0	7	2
Chrysler de Méx.	1	1	2	1
Nissan Mexicana	4	1	2	4
Volkswagen de Méx.	4	0	5	3
Trailmobile de Méx.	5	1	8	5
Trailers de Mont.	0	1	1	0
I.A.C.S.A.	6	0	5	1
Spicer.	2*	1	6	5
Bujías Mexicanas	1	0	1	0
Total	34	5	45	23

Fuente: Recopilación hemerográfica.

* Se indican dos movimientos de huelga, por considerar también la huelga de "hambre", realizada por los obreros como un medio de lucha más.

Nota: No se pretende ser exhaustivos en las cifras anteriores, tampoco es nuestra intención limitar las formas de lucha empleadas por los mismos trabajadores, queremos mostrar sólo algunas características de la lucha obrera.

conjunto de los trabajadores de México, tal es el caso de los trabajadores de Volkswagen de México, S.A., y de los trabajadores de Diesel Nacional, S.A. En estos documentos, por otro lado, se han intentado hacer balances de lo que para ellos representa la organización sindical, planteándose, entre otras cosas, que en sus organizaciones no existe el llamado "líder sindical", pues la comprensión que se ha hecho del término indica más la supremacía de estos



sobre sus bases trabajadoras, que una verdadera representación circunstancial. Por ello el uso del término "representante sindical" tiene un mayor contenido y refleja un tipo de relaciones distintas, en las que la vida democrática impera. En ese sentido va el documento de los trabajadores de Diesel Nacional, S.A. aparecido el 19 de febrero de 1979 en el diario *Excélsior*.

Con ello hay que indicar que los trabajadores de la automotriz han aprovechado diversas instancias de lucha, en momentos en que las acciones de la parte empresarial pretenden desintegrar sus luchas. En ocasiones como respuesta a las acciones personales y en otras tomando la delantera en la pugna. Estas instancias de lucha tomaron forma en diversos momentos, dependiendo de las circunstancias y de cómo se definiera el terreno.

Así, dentro de las acciones más significativas, encontramos en 1977, la solicitud de los trabajadores de Diesel Nacional para que la Procuraduría General de la República, realizara una auditoría que investigara la situación supuestamente difícil en la que decía encontrarse la empresa, medida, por medio de la cual, repelían la propuesta del Plan Alejo consistente en una reestructuración y reducción del personal obrero. En 1979, en respuesta a la propuesta mínima de aumento salarial de las empresas, los trabajadores realizaron dos mítines, uno frente a la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial y otro frente a Los Pinos, con la idea de que fuese el Presidente de la República el que diese la solución al problema laboral.

Por otro lado, durante 1976, los trabajadores de Ford Motor Co., realizaron un movimiento, que definitivamente buscaba quitarse las presiones de las direcciones oficiales del Sindicato Nacional que dirigía Joaquín del Olmo. La táctica, como ya lo

explicábamos, fue un movimiento de democratización del sindicato, que cortaba de tajo toda posible ingerencia del Sindicato Nacional (CTM) en los asuntos internos de los trabajadores. Desde ese momento, la participación de las bases obreras en la vida sindical se intensificó. Participación que podemos contemplar como un proceso democrático a largo plazo, pues de una u otra manera la acción de la CTM aún pesa sobre los trabajadores, que siguen teniendo relación con esta central. Pese a esto, las muestras de dicho proceso, han sido las demandas que por aumento salarial y mejores condiciones de seguridad, han levantado los trabajadores durante 1977 a 1978.

En otra empresa transnacional, General Motors de México, los trabajadores, desde 1975, inician diversas acciones tendientes a encontrar mejores canales para prontas y benéficas soluciones. Así lo muestra la presión que ejercieron los trabajadores sobre el jefe del DDF Octavio Sentíes, para que fuese él quien interviniera en las pláticas con la empresa al lado de los trabajadores. En 1977, le tocará el turno al Subsecretario del Trabajo, Gustavo Carvajal, quien, por propuesta de los trabajadores, llevaría las pláticas de conciliación con la patronal.

En 1979, son dos las presiones que merecen especial mención, la primera de ellas, fueron las pláticas de las direcciones sindicales del sindicato de Dina y del de Trailmobile con los de General Motors a fin de proponer la constitución de un sindicato nacional del sector automotriz, justo en los momentos en que se atravesaba por conflictos huelguísticos lo que constituyó un elemento de presión sobre los empresarios de esas plantas de automóviles. Poco después, en el mismo año, se le hace el llamado a Ojeda Paullada, Secretario del Trabajo, para que

fuese éste quien llevase adelante las pláticas de conciliación con los empresarios. Para los propios trabajadores, la intervención de estos personajes en los conflictos, no está al margen de la correlación de fuerzas obrero-patronal, por lo que los mismos trabajadores son quienes hacen el llamado a las autoridades laborales y de otras instituciones con la finalidad de tenerlos de su parte, o de que, por lo menos, sientan una presión distinta a la presión ejercida por la patronal.

Por su parte, los trabajadores de Chrysler de México, en 1973 y 1975, han estado presionando para que saliera el dirigente sindical oficial de la CTM, Hugo Díaz Velázquez. Las acciones de los trabajadores se han manifestado desde dos ángulos distintos: el primero, es la presión que ejercieron los trabajadores trasladantes (operadores de vehículos), quienes para mejorar sus condiciones de trabajo, ven la necesidad de formar un sindicato aparte del de los trabajadores de producción de la misma empresa, mismo que dirige Díaz. Dicho movimiento, como ya lo hemos señalado, fue reprimido por esquiroles armados comandados por el mismo Hugo Díaz.

El otro ángulo, lo presenta la lucha de los trabajadores de producción, quienes han venido denunciando las actividades corruptas del líder sindical, quienes han presionado a la empresa y a la CTM para que sea destituido. Aquí nuevamente nos encontramos con un movimiento que tiene indicios de ser reformista, por cuanto no se plantean la salida de la misma CTM. Los trabajadores han llegado a ver, como su principal problema, al dirigente sindical, perdiendo de vista quienes lo dirigen. La acción, pues, consistió en un paro de actividades y una asamblea permanente frente a las instalaciones de la CTM como una forma de presionar al líder

cetemista, Fidel Velázquez. Sin embargo, como era de esperarse, el dirigente no accede a dar trámite a la demanda de los trabajadores, pero manda al jefe de la Federación de Trabajadores del D.F., Joaquín Gamboa Pascoe, a charlar con los obreros. La táctica fue la manipulación de los trabajadores por Pascoe, quien prometió una pronta solución a favor de los trabajadores. Al regresar a la empresa, se encontraron con elecciones sindicales, en las que no habían participado y que había ganado nuevamente Díaz Velázquez. Acto seguido la destitución y los despidos a los trabajadores que encabezaron la demanda fue el resultado final. Hay que anotar que en esta empresa, a pesar de sus luchas, los trabajadores no han podido romper el control, tanto de la empresa como de la burocracia sindical cetemista, pues la violencia siempre ha sido el elemento definitorio.

Otro es el caso de los trabajadores de Nissan Mexicana que desde la constitución de su sindicato independiente, han formulado acciones tendientes a hacer de lado todos los mecanismos de control obrero. Así, durante 1974, los trabajadores se lanzan a la lucha por la destitución del Presidente de la Junta de Conciliación del Estado de Morelos, como necesidad imperante para que el curso del conflicto con la empresa tome otro cauce. Ese mismo año presionan para que sea solucionado su problema teniendo como mediador al mismo Secretario del Trabajo, Porfirio Muñoz Ledo, a quién demandan pronta solución. En 1977 se hace necesaria la intervención de Gustavo Carbajal para que el problema pueda ser resuelto. Al mismo tiempo los trabajadores realizan manifestaciones pidiendo el apoyo de diversas agrupaciones sindicales democráticas, enarbolando una bandera de lucha más: la municipalización del transporte.

En 1974, los trabajadores de Volkswagen de

México hacen manifiesto su descontento por las resoluciones tomadas por la Comisión Nacional Tripartita, que pretende controlar los posibles aumentos salariales a los trabajadores, al mismo tiempo que denuncian el alto costo de la vida. En los años siguientes los trabajadores reprueban el despido masivo y levantan la demanda de reinstalación. También los trabajadores de Volkswagen levantan demandas de la clase trabajadora en conjunto en distintos desplegados periodísticos.

En cuanto a los trabajadores de la empresa Trailmobile, éstos han denunciado la parcialidad de las Juntas de Conciliación en favor de la empresa durante 1975, en especial la del estado de México. En 1978, los trabajadores descubren un taller clandestino que tiene la empresa y, al mismo tiempo que hacían la denuncia pública, cerraban dicho lugar colocando las banderas de huelga. Nuevamente en 1979 presionan a las autoridades laborales por el favoritismo empresarial que en esas Juntas se ventila, y realizan manifestaciones pidiendo apoyo del conjunto de los trabajadores del país.

Por su parte, los trabajadores de I.A.C.S.A., de la industria automotriz auxiliar, después de haber obtenido la independencia sindical, durante 1974 y 1975 promovieron acciones, conjuntamente con otras organizaciones independientes de la zona, para denunciar el favoritismo empresarial de las autoridades laborales del estado de Morelos. Entre las organizaciones solidarias se encontraban los trabajadores de Nissan Mexicana. En 1976, los trabajadores son violentamente reprimidos por organizaciones cetemistas del estado de Morelos. La acción, una vez concluida la represión, fue denunciar públicamente el acto represivo y exigir al gobernador del estado que tomara una postura en el asunto. Poco tiempo después, el gobernador hace una denuncia pública

contra aquellos que participaron en la represión al movimiento de los trabajadores de I.A.C.S.A., y gira instrucciones para que se ejecute acción penal contra los agresores, al mismo tiempo que reconoce la viabilidad de la huelga de los trabajadores automotrices, y ordena buscar los medios adecuados para su pronta solución. Al lado de esto, los obreros denuncian como culpables a los líderes azucareros del estado de Morelos, de haber provocado el acto represivo. Los trabajadores explicaban entonces que la idea era desatar la violencia y conseguir la dirección del sindicato independiente, para que, una vez en sus manos, pudieran manipularlos y ofrecer sus plantas a trabajadores azucareros. En esta ocasión, el Secretario de Gobernación, Jesús Reyes Heróles, interviene en el conflicto laboral y se toman acuerdos.

En el ya muy conocido caso Spicer, sólo mencionaremos algunas de las acciones que nos parecen importantes. De esta manera indicamos la presión ejercida por los trabajadores, a fin de que el Presidente de la República interviniera para la solución del conflicto, una vez que el movimiento de huelga fue descaradamente desmantelado. Como no hay respuesta por parte del Ejecutivo, los trabajadores inician un medio de lucha pocas veces usado por el trabajador mexicano: el movimiento de "huelga de hambre". Las manifestaciones de otras organizaciones sindicales y populares, en favor del movimiento de los obreros de Spicer, crecen con el tiempo. Entonces sí se consigue dialogar con Luis Echeverría Álvarez, pero poco tiempo después el movimiento pierde fuerza y la solución, como todos lo saben, fue una clara muestra de la utilización de diversos mecanismos de la burocracia sindical, el Estado y la empresa, para derrotar un movimiento que había

aglutinado fuerzas en la escena político-sindical del país.⁴

Finalmente los trabajadores de la empresa automotriz auxiliar, Bujías Mexicanas, S.A., en enero de 1979 se propusieron, después de 25 años de formada la empresa, iniciar por vez primera un movimiento de huelga, buscando mejores remuneraciones salariales. Esta decisión de los trabajadores los llevó a un enfrentamiento con sus líderes sindicales, quienes no estaban de acuerdo con el estallido de huelga. Así, al movimiento por aumento salarial, se agregó la decisión de los trabajadores de impugnar a la dirección sindical impuesta, de cuyos personajes no saben nada, sólo que "... semanalmente se le descuenta once pesos a cada trabajador por cuotas sindicales" (*Uno más Uno*, 21 de Enero de 1979).

2.2. La solidaridad sindical

Las acciones tomadas por los trabajadores automotrices, tenían entre otras, la finalidad de lograr acumular fuerzas favorables en el terreno de las luchas. Por cuanto que la solidaridad que otros sectores de trabajadores dieran a las acciones de los automotrices, serían de una gran utilidad para la lucha. Visto así, la solidaridad representa, para los obreros, un medio más que les permite presionar sobre los empresarios.

Ciertamente las formas específicas que adquiere esta solidaridad, y el grado de fuerzas que ello representara, hace variar su efecto. Para los trabajadores cualquier tipo de solidaridad representa un

⁴ Ver el trabajo de Sergio Ramos, Margarita Camarena y Benito Terrazas, entre otros, de reciente publicación: *Spicer, S.A. Monografía de una Empresa y un Conflicto*, Ed. UNAM, México, 1979.

acopio de fuerzas favorables al movimiento, pero no todas tienen, en el terreno de las correlaciones de fuerzas, la misma eficacia ni el mismo impacto en una situación conflictiva.

Numerosas organizaciones sindicales mostraron su apoyo a los distintos movimientos desarrollados por los obreros automotrices por medio de desplegados en los periódicos, manifestaciones y mítines de apoyo, y ayuda económica, entre los más comunes. En otros casos, tratándose de federaciones y centrales nacionales, así como de organizaciones internacionales, el apoyo que se obtenía, además de moral y económico, también consistió en asesoramiento a los trabajadores en diversos aspectos legales, así como la intervención de los representantes de estos organismos en las pláticas de conciliación y en visitas de presión a las autoridades del trabajo.

Una evaluación a grandes rasgos, nos permitiría decir que en el caso de los trabajadores de Diesel Nacional, S.A., el apoyo que otros organismos sindicales les ofrecieron fue, en su mayor parte, de tipo moral y económico, es decir, por un lado, manifestaban su apoyo por medio de desplegados y comunicados de solidaridad y, por el otro, prestaban apoyo económico, mediante el uso de las cuotas sindicales y algo que se puede denominar como "cuotas emergentes de solidaridad", que en momentos específicos promovían los trabajadores de esas otras organizaciones sindicales. Durante los primeros movimientos de los trabajadores de esta empresa, eran los obreros del mismo combinado industrial de Ciudad Sahagún quienes mostraban su apoyo con las acciones de los automotrices de Dina. Después se veía el apoyo de los sindicatos afiliados a la Unidad Obrera Independiente (UOI), organización a la cual pertenece, y de distintos sindicatos demo-

cráticos como el STEUNAM, SPAUNAM, la Tendencia Democrática del SUTERM y otros.

Lo mismo sucedió con trabajadores de Ford Motor Co., quienes recibieron apoyo moral y económico de organizaciones sindicales como de Bacardí, e IEM, de los trabajadores de General Motors, Good Year Oxo, y de los electricistas de la sección



de Lechería. Sin embargo, hay que aclarar que mientras estuvo en la dirección sindical Joaquín del Olmo, la solidaridad era rechazada. Así, durante el movimiento de huelga de 1975, los trabajadores se negaban a aceptar ayuda alguna de los electricistas de la Tendencia Democrática del SUTERM, del FAT y de otras organizaciones que tradicionalmente se solidarizan con los movimientos huelguísticos en el país, situación que cambia radicalmente al enfrentarse a otro movimiento de huelga en 1978, donde el sindicato había entrado en un proceso de democratización.

La solidaridad que los trabajadores de General Motors de México lograron acumular durante sus movimientos huelguísticos en 1973, 1975, 1977, 1979, y últimamente en 1980, comparada con la de otras luchas de los obreros automotrices (como el caso de Diesel Nacional y Ford Motor Co.), significó una de las muestras más palpables de amplia solidaridad obrera nacional e internacional.

Tres tipos de organizaciones solidarias estuvieron presentes. El primero lo constituyen sindicatos de empresas como Nissan Mexicana, los mismos obreros de Diesel Nacional, del Sindicato Mexicano de Electricistas, Ford Motor, del sindicato de trabajadores de Palmolive, del SNTE. Un segundo tipo lo constituyen organizaciones mayores como la Federación Sindical de Trabajadores al Servicio del Estado, la CROC, el Congreso del Trabajo, COR. Y, finalmente, del tercer tipo fueron apoyos del extranjero, como la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica (FITIM), organismo al que los obreros de General Motors están afiliados, y sindicatos de trabajadores de la misma empresa transnacional de Colombia, Chile y Argentina, además de organizaciones sindicales del

automóvil de Gran Bretaña, Estados Unidos y Canadá.

Como vemos, fueron diversos los tipos de fuerzas que se conjugaron en apoyo y solidaridad hacia los trabajadores de General Motors de México. Las presiones que entonces se observaron, no se reducían al ámbito local sino que iban más allá. Ejemplo de esto fueron las presiones hechas sobre los obreros de la transnacional en los Estados Unidos, al demandar una solución favorable a los trabajadores mexicanos.

Los apoyos otorgados a los trabajadores de la firma japonesa, Nissan Mexicana, en gran parte fueron de organizaciones de trabajadores del mismo estado de Morelos y, particularmente, de los trabajadores de las industrias de CIVAC: Rivetex, Textiles Morelos, Hilados del Valle de Cuernavaca, así como de trabajadores de otras firmas automotoras: Dina, Volkswagen, General Motors, I.A.C.S.A. En su mayoría, el apoyo mostrado fue moral y económico. La realización de manifestaciones y marchas de solidaridad fueron otros recursos de la solidaridad obrera.

En cuanto a los obreros de I.A.C.S.A., se trató de manifestaciones de solidaridad de distintas organizaciones sindicales y populares del mismo estado de Morelos, caso similar al de los obreros de Nissan Mexicana, esto es, sindicatos de trabajadores de Rivetex, Textiles Morelos, etc. Igualmente que de trabajadores de otras firmas automotoras. En este caso también la ayuda moral y económica, así como manifestaciones de apoyo fueron los recursos mostrados.

En Volkswagen, la solidaridad provino en su mayoría de las organizaciones sindicales adheridas a la UOI. En su oportunidad las organizaciones de

UOI reivindicaban la lucha de los obreros de la VW, mediante una propuesta de paro por solidaridad en las empresas en que laboraban, esto fue un elemento que de alguna manera presionó a la firma alemana. En cuanto a los sindicatos de otras empresas automotrices, también dieron su apoyo en los distintos movimientos de estos trabajadores.

Los obreros de Trailmobile, empresa ubicada en Xalostoc, Edo. de México, reunieron grandes contingentes de trabajadores de la misma zona industrial en solidaridad. Ejemplos de estos sindicatos en solidaridad son: Sindicato Revolucionario Independiente de Trabajadores de la Fábrica de Loza "El Anfora", Sindicato de Trabajadores de Sater Proof, de Vaciados Industriales, Laminadora Kreimerman, etc. Además recurrieron al apoyo de organizaciones como el de los electricistas de la Tendencia Democrática y de Diesel Nacional y Nissan Mexicana, lo mismo que de trabajadores de General Motors de México.

En el caso conocido de Spicer, S.A., los trabajadores lograron aglutinar fuerzas de varios sectores democráticos de trabajadores industriales, de los servicios, de fuerzas populares, de estudiantes y de distintas organizaciones internacionales. Es por demás conocida, la envergadura de dicho conflicto y de las fuerzas sociales que se movieron a su alrededor. El apoyo fue igualmente de todos los tipos, desde económico, manifestaciones, desplegados de solidaridad constantemente sacados en los distintos diarios del país, etc.

En fin, el conjunto de estos apoyos; es para nosotros, ejemplo palpable de que las relaciones entre los mismos trabajadores fue creciendo y modificándose en el transcurso de esos años. Es cierto que la práctica de los trabajadores de solidarizarse con sus iguales, obliga indudablemente a pensar en mayo-

res posibilidades de lucha obrera en momentos futuros. Sobre todo si se consideran luchas donde miles de trabajadores que se hallen involucrados, ésta práctica rompe con las limitaciones de las luchas localistas.

Desde otra perspectiva, si quisiéramos valorar con amplitud el conjunto de apoyos mostrados, caeríamos en la cuenta de que sólo mediante la utilización de la "huelga por solidaridad", estos apoyos tendrían mucha mayor fuerza.

3. La política empresarial ante las demandas obreras

En México, al parecer, ya se ha hecho costumbre que la primera puerta cerrada a las demandas de los sectores asalariados, sea la colocada por las direcciones sindicales oficiales. Por ello, ha sido importante para los empresarios, incluidos los del sector automotriz, dar todo el apoyo posible a la instauración de sindicatos, en los que la CTM, en especial, sea la encargada de dirigirlos. La anterior, había sido la táctica empleada en la mayoría de las empresas automotrices. La utilidad en el uso de esta táctica, desde el punto de vista de sus resultados, era contar finalmente con una mano de obra que, además de barata, sirviera en las labores de producción automotriz en las peores condiciones de trabajo, tanto desde el punto de vista de la contratación y de las reglas que en ella se establecen, como desde el conjunto de condiciones de desarrollo del trabajo, incluidas las condiciones de seguridad e higiene.

Los empresarios de la automotriz, por las circunstancias anteriores, habían quedado acostumbrados a la protección de las burocracias sindicales oficialistas, situación que aun prevalecía en los primeros años de la década de los 70. Pero los cambios que, también a inicios del decenio pasado se obser-

varon sobre todo las luchas por la independencia sindical, y después las diferentes luchas por democratización de los sindicatos, cambiaron el panorama. Sea que estos cambios se hayan operado gracias al momento de la coyuntura política que se dio en llamar la "apertura democrática", sea como consecuencia de la crisis del poder por la que atravesaba la central oficial por excelencia, la CTM, estas modificaciones en la estructura de poder sindical, sirvieron, a su vez, para modificar las relaciones, ya maltrechas, de empresarios y direcciones sindicales que oponían una barrera casi insaltable para el mejoramiento de las condiciones de trabajo de los obreros automotrices. Y en donde estos cambios no se operaron simultáneamente con los anteriores, como fueron los casos de los trabajadores de General Motors, que pertenecían aún a la CROC, de los trabajadores de Ford Motor Co. y de los de Chrysler, el ejemplo, podemos decir, de los otros trabajadores automotrices, que habían logrado esos cambios, sirvieron para que se gestaran algunas modificaciones e intentos de cambio en las organizaciones de esos trabajadores.

Así pues, la política de los empresarios tuvo que dar un viraje hacia nuevos mecanismos, que por lo demás no ofrecen la misma estabilidad anterior. El recurso legal de inexistencia de las huelgas, la política de no conceder los aumentos salariales, el argumento en las negociaciones de supuestas crisis financieras de las mismas empresas, la represión a los trabajadores mediante el uso de esquirols, como uno de sus últimos recursos, hasta llegar al despido de trabajadores que participarán activamente dentro de las organizaciones sindicales, fueron en adelante algunas de las maniobras más conocidas.

Podemos decir que la reformulación de las políticas empresariales, respecto de los trabajadores, han tenido que surgir al calor de los cambios que han venido operando los mismos trabajadores. Los empresarios han tenido que empezar a reestructurar sus medios de control y de presión que antes, como ya lo indicábamos, habían sido dejados en manos

¡ LOS TRABAJADORES DE TRAILMOBILE EN HUELGA !

1.- NO SE CONCEDERÁ SALARIAL.

2.- INEXISTENCIA Y RESISTENCIA AL CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO.

3.- ATROPAZOS A LA VIGILANCIA DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO.

4.- NO SE CONSIDERARON LAS NECESIDADES DE PERSONAL DE COMPAÑÍA EN LA NEGOCIACIÓN (VIOLACIÓN AL ESCALAFÓN).

5.- ATROPAZOS A LA DEMOCRATIZACIÓN POR PARTE DE LA COMISIÓN A LA CROC SINDICAL.

6.- EXISTENCIA EQUIPO DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO.

7.- NO SE CONSIDERAN LOS DOS CURSOS DE CAPACITACIÓN.

¡ No vamos a ser
victimas de la
política de los
empresarios !

¡ LA EXPLOTACIÓN CAPITALISTA !

¡ EL SINDICATO EN LUCHA !

de las burocracias sindicales cetemistas. Desde el punto de vista de la organización empresarial se han operado transformaciones, como es el reforzamiento de las gerencias de relaciones industriales, la creación de comisiones de los mismos empresarios; que tienen como función dar rápida solución a los problemas laborales que se presentan.

Tenemos a la mano, con cierto detalle, las medidas adoptadas en dos empresas, una del sector terminal y la otra del auxiliar, ambas ubicadas en la zona industrial de Cuernavaca, Morelos.

En el primer caso, la empresa Nissan Mexicana, a raíz del conflicto que sostuvieron con sus trabajadores en 1974, decidieron crear un comité permanente para el estudio y análisis de los problemas laborales, integrado por el director de la planta, el director administrativo y aquellos gerentes de departamento que tuvieran a su cargo personal sindicalizado. Dicho comité debería de reunirse con el comité ejecutivo del sindicato una vez por mes. Por otro lado realizó la publicación de dos órganos internos, "Notidat" y "Datsito", uno semanal y el otro mensual, con la idea de manejar a ese nivel informativo, los problemas laborales con sus trabajadores, a quienes iban destinadas dichas publicaciones, a la vez que intentar plantear las diversas situaciones económicas por las que la empresa se va encontrando, a modo de "concientizar" al personal obrero de dichos problemas, esperando finalmente como resultado un mejor manejo de los problemas laborales. Años después, en 1977, la empresa implementó otras medidas, entre las que se cuentan: reuniones periódicas con el comité ejecutivo del sindicato para informar con detalle cuales son las distintas situaciones que enfrenta la industria del automóvil; intensificaron sus programas de capacitación de

personal; implementaron medidas para obtener un mejor trato con los dirigentes sindicales; iniciaron una campaña intensiva de promoción al deporte entre los trabajadores, cuya finalidad a su entender era la de buscar una mayor integración del personal obrero incluyendo a sus familias.

Por otro lado, los empresarios de Industria Automotriz de Cuernavaca (I.A.C.S.A.) han llevado a cabo algunas modificaciones en el departamento de relaciones industriales, ampliando el número de gentes en ese departamento. Se estableció, a raíz de una encuesta realizada, un "programa de comunicaciones" que incluye: colocación de tableros diseminados por toda la planta, sistema de "yo opino", en donde se pide la opinión del personal obrero sobre cualquier cosa relacionada con la compañía, esto es, lo que está faltando, lo que se debería hacer, etc. Se reinició la publicación de la revista interna dándose un cambio desde el formato hasta el contenido. Se implementó un programa de visitas a otras plantas tanto del personal obrero como el técnico (incluye viajes a empresas estadounidenses). Se hicieron eventos de relaciones públicas, invitando al gobernador del estado, incluso al mismo obispo, para realizar un recorrido a la planta industrial, pasando audiovisuales y terminando en comidas. Realizaron también, eventos recreativos, días de campo, festejo del día del niño, del día de la madre, etc. Se dio mayor énfasis en el aspecto de seguridad industrial, pues se tenían muchos accidentes. Se implementó mayor capacitación al personal obrero. La finalidad perseguida con todas estas medidas era buscar un mejor ambiente propicio para las relaciones obrero-patronales y, consecuentemente, tener las mejores condiciones de negociación de revisiones de contrato y revisiones salariales.

Sin embargo, cuando los medios antes descritos no surten los efectos deseados, los empresarios han tenido que utilizar otras medidas. Estas son las que se encuentran más estrechamente vinculadas a los momentos conflictivos que se presentan fundamentalmente con el paro de labores y la huelga.

En la empresa Diesel Nacional, por ejemplo, en las pláticas con los trabajadores en 1974 para resolver los problemas, los empresarios indicaron que era imposible conceder los aumentos pedidos por los trabajadores, las razones eran: 1) que se había otorgado un aumento considerable el año anterior, 2) que los trabajadores eran improductivos, 3) que se trataba de una empresa estatal y por tanto las ganancias eran de patrimonio nacional. En 1977, las medidas adoptadas estaban dirigidas a atemorizar al trabajador con la propuesta del "Plan Alejo", que entre otras cosas sugería la liquidación de 600 trabajadores de planta y la no recontractación de cerca de 1 000 trabajadores eventuales, además del cierre de la planta por 15 días. Programa que según la empresa se intentaría porque no había mercados para los productos de Dina y además se implementaron medidas como el bloqueo de proveedores de materia prima, que dificultaban la terminación de las distintas unidades. Durante 1979, la empresa fijó un tope salarial del 13.5 % de aumento salarial que se consiguió después de varias semanas de huelga de los trabajadores.

En la empresa Ford Motor Co., ocurrió que ante la evidente destitución del líder antidemocrático, Joaquín del Olmo, los empresarios manifestaron que no existía ningún documento que indicara que el sindicato nacional (CTM) hubiera perdido representatividad.

Una de las medidas tomadas por la empresa General Motors, en la huelga de 1975, fue el despido

de trabajadores en su planta del estado de México. Al finalizar el conflicto ese mismo año, la empresa realizaba despidos de trabajadores que tenían alguna actividad sindical democrática. En 1977, los empresarios se negaron al aumento exigido, indicando que se tenían pérdidas por la crisis que atravesaba el país.

En Chrysler de México, se inició un movimiento de huelga de los operadores trasladantes por mejores condiciones de trabajo y por la formación de un sindicato aparte del que dirigía Hugo Díaz Velázquez de la CTM en 1973. La respuesta conjunta de empresarios y dirigentes sindicales fue la represión sin más trámite del movimiento, enfrentando a cerca de 300 esquiroleros contra los trabajadores en huelga. En 1975, durante otro movimiento también por democratización de su organismo sindical, los dirigentes realizaron secuestros y agresiones en contra de los trabajadores mientras que la empresa realizaba despidos. En esa ocasión, como ya lo indicamos antes, también participó el líder de la Federación de Trabajadores del D.F., Joaquín Gamboa Pascoe, escamoteando las soluciones a los trabajadores. Una vez terminado el paro, con la promesa verbal de haber llegado a acuerdos, la empresa realizó nuevamente despidos y la dirección del sindicato atacó constantemente a los trabajadores.

En Nissan Mexicana se indicó, a raíz de uno de los primeros movimientos de huelga, que no se podían satisfacer las demandas de aumento salarial porque se tenían pérdidas graves. Poco después declaraban que era imposible seguir produciendo en tales circunstancias y que se cerraría la planta. En 1978, poco después de tomados los acuerdos entre trabajadores y empresa, ésta misma realiza el despido de más de 100 trabajadores rompiendo así los acuerdos sin ningún miramiento.

El movimiento sindical en la Industria Automotriz 1970-1978

En Volkswagen de México, en la primera huelga de 1974, los empresarios finalmente acceden a hacer un ofrecimiento de aumento salarial, pero a cambio de que se dieran por revisados los salarios para el siguiente año. En el conflicto posterior, los

empresarios indican que es probable el despido de cerca del 50% de su personal, para poder estar en condiciones, según ellos, de poder satisfacer las demandas obreras. La amenaza de cambio de la planta a otro lugar (centroamericano) también se utilizó.



Durante la huelga de 1978, la empresa, aún antes de iniciarse el paro de labores, despide a 2 000 trabajadores como forma de intimidar a los trabajadores. En las mismas pláticas de conciliación, la representación empresarial se muestra agresiva y renuente a plantear soluciones. Esto no termina ahí, pues una vez tomados los acuerdos y dada por finalizada la huelga, la empresa vuelve a realizar despido de trabajadores.

En la empresa Trailmobile de México, los empresarios, después de haber llegado a acuerdos con los trabajadores, durante el año de 1974, realizan despidos de personal obrero. En 1975, la empresa influye sobre las autoridades de la Junta de Conciliación del estado de México, con la finalidad de que se declare inexistente el movimiento huelguístico. Nuevamente, después de los acuerdos, realiza despidos de trabajadores. Para el año siguiente, 1976 la táctica es parecida, esto es, presiona a las autoridades del trabajo y, una vez finalizada la huelga, realiza despidos. En 1978, se descubre un taller clandestino que es utilizado por la empresa para los momentos difíciles en que tenga problemas laborales con sus trabajadores. En esta ocasión, y posteriormente durante el problema de 1979, la empresa, al parecer, utiliza la táctica de ratardar las soluciones y así desgastar al conjunto de los trabajadores, así lo muestran más de 7 meses de la huelga en el año de 1979.

La empresa I.A.C.S.A. durante el movimiento de huelga de 1975 presiona sobre las autoridades laborales para ponerlas a su favor. Acto seguido, se reprime a los trabajadores con el saldo de un muerto y varios heridos. En 1976, la táctica de la represión se vuelve a repetir, pero con dimensiones mayores pues en esa ocasión se encontraron inmiscuidos los líderes sindicales de la Federación de Traba-

jadores del estado de Morelos (CTM) y de los azucareros del mismo estado. Después de la represión contra los obreros, la empresa indica que sólo accede a negociar con el despido de 100 trabajadores.

Este tipo de respuestas son las que han sido manejadas por las distintas empresas de la industria automotriz: quejas, despidos, manejos subterráneos con las autoridades laborales, etc. Y pese a que finalmente han planteado solucionar las demandas de los trabajadores, no es del todo factible que éstas se vean realmente solucionadas. Así lo muestran el hecho de que en varias ocasiones los empresarios han violado los acuerdos y los contratos colectivos de trabajo, tal es el caso de los trabajadores de Diesel Nacional, que cuatro veces han reclamado a la empresa el cumplimiento de los acuerdos y la no violación de los contratos de trabajo, además de otras demandas. En Ford Motor Co., en una sola ocasión, los trabajadores han denunciado estas violaciones. En Nissan Mexicana, en dos ocasiones se han enfrentado a los empresarios porque éstos no cumplen los convenios contractuales. En V.W. en una ocasión ha habido estos reclamos. En Trailmobile dos ocasiones y, finalmente, los trabajadores de I.A.C.S.A. tres veces hicieron este tipo de denuncias en el periodo estudiado.

El panorama de la política laboral de los empresarios quede así medianamente dibujado: la implementación de nuevos métodos de control, una vez desaparecidos lo procurados por las burocracias sindicales y la utilización de medidas represivas, desde varios puntos de vista.

4. La demanda de aumento salarial

Los trabajadores de la industria automotriz, como

Cuadro 5

NUMERO DE TRABAJADORES DESPEDIDOS POR CAUSAS
INJUSTIFICADAS Y POR LIQUIDACIONES: 1974-79

Empresa	1974	1975	1976	1977	1978	1979	Total en el periodo
General M.		15					15
Chrysler		350					350
Nissan M.					100		100
Volkswagen		700			2 011		2 711
Trailmobile	N.D.	50	56	33			139
Trailers de M.			N.D.				
I.A.C.S.A.	24		180				204
Spicer.		664					664
Bujías Méx.						6	6
Total	24	1779	236	33	2 111	6	4 189

Fuente: Recopilación hemerográfica. Elaboración propia.

N.D.: No hay datos.

la mayor parte de los trabajadores asalariados del país, sostuvieron una línea dura respecto del mejoramiento de sus condiciones de vida. Sabían que podían conseguir ciertas mejoras sólo en la medida en que exigieran de sus respectivos patrones, aumentos salariales y que pugnaran, por otro lado, para que el Estado hiciera algo al respecto. El Estado debía implementar las medidas adecuadas, para que el movimiento sindical no se saliera de ciertos límites y a la vez cuidar de que la crisis económica no pudiera afectar el aparato político del mismo.

Los obreros de la automotriz, por su parte, se preocuparon grandemente por mejorar los salarios que la industria les daba, y lo demostraban en cada

oportunidad de revisión de contrato colectivo en donde siempre resaltaba la importancia de la demanda por aumento salarial, además de que la petición de aumento salarial iba siempre acompañada de otro tipo de demandas, que también tenían para los trabajadores su propia importancia y peso, como lo fueron las demandas de disminución de la jornada laboral y la demanda de planta para los trabajadores eventuales que, por otro lado, han venido siendo desde hace algunos años, dos de los principales problemas que constantemente se presentan para los trabajadores de esta industria, misma que no ha estado dispuesta a resolver favorablemente, pues significaría un descenso en sus ganancias. El

movimiento de la producción industrial, como en el segundo apartado ya lo indicábamos, tiene dos ritmos distintos; uno, en el que la producción debe ser de toda la capacidad industrial, para lo cual requiere más mano de obra, que en esos momentos contrata, y otro, en el que la producción disminuye casi al mínimo y que trae como consecuencia el

despido o cese masivo de trabajadores eventuales. Es por ello que mantener un personal de planta permanentemente, significaría una situación desfavorable para los industriales del automóvil.

Entonces, los aumentos salariales significaban la única posibilidad de los trabajadores para recuperar los niveles de consumo mínimo, que con el



Cuadro 6

COMPARACION ENTRE AUMENTOS SALARIALES
DEMANDADOS Y OTORGADOS: 1973-1979

Empresa	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Dina		20/20		40/15	37/7	30/12	36/13.5
Ford Motor				20/18		35/16	
General Motors	20/15		25/13		20/10		22/17
Chrysler							
Nissan Mexicana		40/22		40/20	30/12	40/14	
Volkswagen		22/22		40/26	15/12	35/16	
Trailmobile	20/20		50/n.s.	50/24		30/	35/
Trailers				23/n.s.			
I.A.C.S.A.	35/30	35/22	30/18	40/19	30/15	40/17	20/17
Bujías Méx.							

Fuente: Recopilación hemerográfica. Elaboración propia.
N.S.: No hay solución a la demanda.

proceso inflacionario fue perdiendo el salario obrero. Por esa razón, los trabajadores se mostraban intransigentes en su demanda de aumento salarial, y no permitían que los empresarios salieran del paso con un aumento mínimo, lo que explica el incremento de las huelgas, que durante todo este tiempo han sido la tónica de las relaciones obrero-patronales en la automotriz.

Si comparamos los aumentos salariales exigidos por los trabajadores con los aumentos que dieron por finalizados los problemas laborales, veremos que existen notables desproporciones. En primer lugar se nota que en pocas ocasiones los empresarios ofrecieron los aumentos salariales demandados,

como son los casos de los trabajadores de Trailmobile de México en 1973, de los trabajadores de Volkswagen en 1974 y de los de Diesel Nacional también durante este último año. En la mayoría de las ocasiones los aumentos no llegaban ni siquiera a la mitad de lo exigido y, en otras, o bien llegaban a la mitad de lo demandado, o bien se encontraban muy por debajo.

Por otra parte, se nota que existe una clara diferencia en el conjunto del periodo estudiado, que nos indica dos momentos: el primero de 1973 a 1976, en que las demandas salariales eran satisfechas en buena medida y, el segundo, de 1977 en adelante, en que estas demandas no tuvieron posibilidad

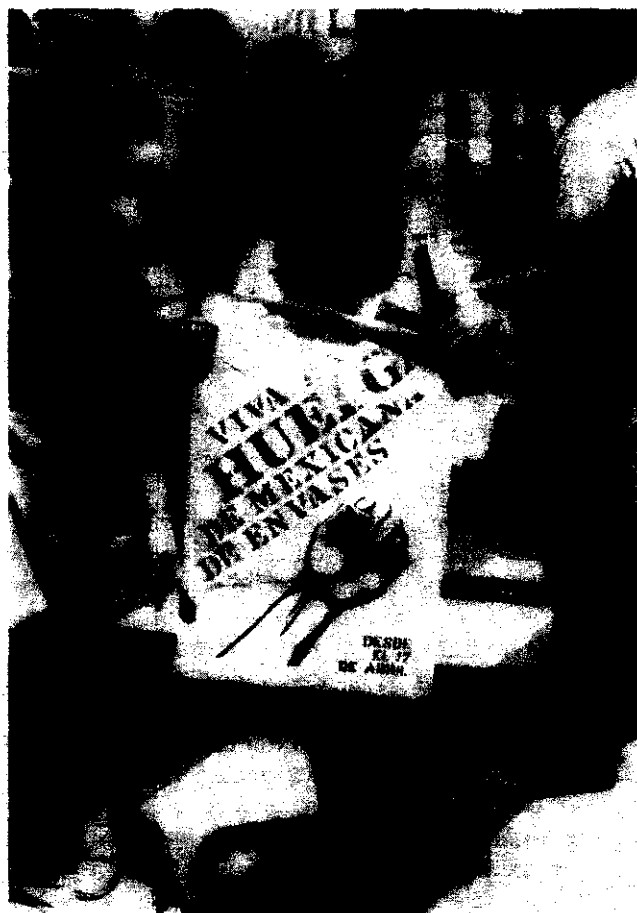
de verse medianamente satisfechas. Esta periodización tiene algunas causas que la explican. En el primer momento que hemos señalado, se nota la coincidencia con el programa implementado por el Estado con la finalidad de resolver los bajos niveles de compra de los salarios, entre estos se contempla la política de salarios de emergencia, que el ejecutivo se vio obligado a promover en 1973, 1974 y 1976, junto con otras políticas ya mencionadas. En el segundo momento existe la relación que se resume en el cambio de política del Estado, que en sus rasgos generales se identificó como la "Alianza para la Producción", por medio de la cual, las centrales obreras mantuvieron la postura de aceptar los llamados topes salariales, que tenían como finalidad impedir el aumento de los salarios obreros más allá de ciertos límites claramente delimitados.

Debido a la importancia que tienen las demandas por aumento salarial para la gran mayoría de los trabajadores en estos años de crisis económica, consideramos que la lucha por la reivindicación salarial es uno de los parámetros que permiten apreciar en qué medida la lucha de los obreros automotrices finalizó positivamente, esto es, como victoria obrera. Ello tendría que verse en la comparación del incremento salarial respecto del incremento de los precios al consumidor obrero, para lo cual tomamos algunos datos aparecidos en un estudio realizado por Jeff Bortz, investigador universitario, para los años de 1939 y 1975, pero como aquí nos interesa de manera especial las fechas recientes, sólo tomamos los datos de 1968 a 1975. (Cuadro 7).

Como se nota, en términos de comparación porcentual del incremento de cada uno de los conceptos manejados en el cuadro anterior, la diferencia entre los salarios y el índice de precios llega a

a ser incluso mayor al 100 %. Existe por otro lado, la idea de que esa diferencia se mantiene, y aún con mayor margen, dado que en los últimos años, 1976-1979, los incrementos salariales se han visto disminuidos por la política de contención salarial del Estado como parte de su política económica.

Si bien es cierto que, dada la situación de de-



Cuadro 7

COMPARACION DEL INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR
OBRERO, CON LOS SALARIOS REALES DEL D.F. Y LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: 1968-1975

Años	I.P.C.O. ¹	Variación %	Salario real D.F.	Variación %	Salario ² real I.A.	Variación %
1968	1 130.62		28.24		42.08	
1975	2 011.66	77.9	37.88	34.1	56.15	33.4

Fuente: Jeff Bortz, *El salario obrero en el D.F. 1939-1975*, UNAM Investigación Económica, No. 4, 1977. A.E.

¹ Índice de precios al consumidor obrero.

² Salario real de la industria automotriz.

Nota: J.B. considera como año base 1939. Las empresas automotrices sólo las que existen en el D.F.

terio del salario obrero, los aumentos salariales alcanzados por los trabajadores automotrices, no significan un viraje de sus condiciones de vida, si se puede considerar que, comparativamente con otras ramas industriales, la automotriz ha tenido que ceder a un mayor incremento salarial. Tenemos algunos datos que así lo ejemplifican: mientras en la industria hulera el incremento porcentual de los salarios reales en el D.F. fue de un 84.1%, en la automotriz fue de un 33.4 %, en la de construcción y edificación fue de un 24.7 %, en la industria eléctrica fue de 6.7 %, en la del calzado fue de 23.1% y finalmente, en la de aguas gaseosas y minerales fue del 5.8%.⁵ Lo que nos muestra que los incrementos salariales de la automotriz se encuentran entre los primeros lugares. Sin embargo, los datos ante-

⁵ Los datos fueron sacados, para la comparación, del trabajo de Jeff Bortz ya mencionado.

rios no muestran que los salarios alcanzados por estos trabajadores alcancen a recuperar un nivel de consumo que proporcione los medios necesarios para subsistencia, sobre todo si consideramos las diferencias salariales dentro de la misma industria y de empresa a empresa, entre las distintas categorías escalafonarias, a las que en los niveles inferiores siempre les corresponden salarios inferiores respecto a los de los niveles superiores.

Consideraciones finales

El trabajador de la industria automotriz, en términos generales ha hecho patente, sobre todo en el transcurso de los años setentas, un desarrollo de lo que podríamos denominar conciencia sindical democrática, y en consecuencia ha desarrollado acciones tendientes a encontrar, en sus términos más amplios, mejores condiciones de trabajo en la indus-

tria, lo cual no quiere decir que sus luchas hayan encontrado un fondo limitante muy por el contrario. Es claro que aún falta por cubrir una serie de necesidades en este terreno, que seguramente lo llevarán, al iniciar acciones tales como las huelgas y las manifestaciones, a un estrechamiento con el conjunto del movimiento sindical mexicano, dentro del cual tendrán su propia participación.

Algunas cuestiones han quedado más o menos claras en nuestro exámen de las luchas de estos trabajadores del automóvil, entre las que destacamos sintéticamente las siguientes:

- 1) La democracia y la independencia sindical, en el seno de los trabajadores de esta rama industrial, ha jugado un papel fundamental y ha sido a la vez una preocupación central en las luchas de estos trabajadores.
- 2) Aunado al aspecto anterior, ha sido notoria la preocupación por alcanzar mejores niveles de remuneración, de seguridad en el empleo y en su conjunto de mejores condiciones de trabajo.
- 3) Al lanzarse a la lucha huelguística, los trabajadores han encontrado diversas manifestaciones de solidaridad de otros sectores de trabajadores, que lo han llevado a estrechar lazos de unión con dichos sectores.
- 4) También se han abierto las posibilidades de establecer intercambios de experiencias entre los mismos trabajadores de las distintas empresas automotrices, y al parecer es un hecho no muy lejano, el que estas experiencias lo lleven a propuestas conjuntas de acción obrera. La idea del sindicato nacional parece ser un fruto reciente de este intercambio.
- 5) La política laboral del Estado, ha trazado una línea de respuestas a la acción sindical en general, y de los trabajadores del automóvil en particular, que en ocasiones suele ser violenta, con el uso de la represión, y en otras, en una aparente consecuencia con los movimientos desarrollados.
- 6) Por su parte el sector empresarial de la industria, se ha visto en la necesidad de transformar sus métodos de acción conforme ha ido avanzando la lucha de los trabajadores. En conclusión, su política laboral en los últimos años es en mucho distinta a la de los '60s e inicios de los '70s. 🙌