

Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*

Karla Alejandra Castillo Rosas**

La industria automotriz mexicana (IAM) tiene un papel importante dentro del desarrollo económico del país; en este sector se han aplicado distintas políticas que instituyeron conversiones estratégicas de las principales empresas transnacionales automotrices, elemento con el cual el autor explica la evolución de este importante sector manufacturero y su reestructuración en las últimas dos décadas.

En su libro *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, Arnulfo Arteaga va desarrollando a partir de los conceptos *núcleo productivo* y *flexibilización laboral* la temática de su investigación. La tesis central viene explícita en el nombre del mismo, en resumen, el autor describe en cinco capítulos la integración productiva y comercial de la industria automotriz en México y sus relaciones laborales dentro de la reestructuración (resultado de un “avance” o evolución productiva interna), también hace referencia a la flexibilidad laboral como estrategia de las empresas transnacionales automotrices (ETA) a partir de políticas industriales y expone el comportamiento del

* Arnulfo Arteaga García (2003). *Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México*, UAM-Iztapalapa/Plaza y Valdés, México, 287 p.

** Estudiante de la licenciatura en sociología. Departamento de Relaciones Sociales. UAM-Xochimilco.

sector automotor en México dentro del marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

El seguimiento puntual de la industria automotriz a escala mundial y la línea de trabajo sobre la IAM, hacen de este un libro enriquecido de críticas a los mecanismos impuestos desde el neoliberalismo en el que están inmersos países como el nuestro; el análisis parte de la modernización de esta industria, lo que en la práctica nace como expresión de una virtual anexión económica con Estados Unidos.

El autor estudia los alcances de la reestructuración de la industria automotriz en México como nuevo paradigma tecnológico y organizacional flexible. Esto último se deriva de la modificación de la estrategia de competencia de las firmas transnacionales que operan en el país y la adecuación interna de la política industrial del Estado hacia los requerimientos de la nueva política de expansión industrial y comercial de las principales firmas del sector. Como resultado, a partir de los ochenta existe una mutación que integra plantas instaladas en el territorio nacional a la competencia con el mercado estadounidense. Esto contrasta con un proceso independiente de la estrategia global de las empresas transnacionales automotrices; lo relevante es que la evolución de la industria automotriz se caracterizó por su integración productiva y comercial con Estados Unidos, proceso que supuso un modelo para producir con base en la modificación de los mecanismos de transferencia tecnológica y de la adecuación de nuevas formas de organización del trabajo caracterizadas como flexibles.

Con una periodización que va de 1925-1963, 1964-1981 y 1981 a la fecha, el autor da cuenta de la complejidad del desarrollo de la industria en el país y permite entender con precisión la forma que terminó por asumir la IAM. La periodización además permite recuperar los rasgos más relevantes de esta industria y conforme se desarrollan los capítulos, Arnulfo Arteaga, centra la temática en aspectos productivos, tecnológicos y de las relaciones laborales; de esta forma plantea características del proceso de producción en la IAM a partir de su implantación.

A partir de esta investigación pueden entenderse con precisión las modalidades del proceso de reestructuración en el plano tecnológico, organizacional y laboral que han sido analizadas a partir de la flexibilización. El autor explica la transferencia de formas organizativas adoptadas y ajustadas a las condiciones internas con la consecuente adecuación de principios de las formas y métodos de producción como lo son el taylorismo y el fordismo, al igual que las que en este trabajo denomina como *nuevas formas de organización del trabajo*. Así brinda un esquema de las divisiones y fases del proceso de producción de automóviles, para la comprensión de los núcleos productivos describiendo las condiciones de trabajo.

Con el concepto *núcleo productivo*, el autor ilustra su trabajo con empresas dentro del territorio nacional: en el primer núcleo productivo de 1925 a 1963 se encuentra General Motors en el Distrito Federal; en el segundo núcleo de 1964 a 1981 Ford

Cuautitlán; y en el tercer núcleo productivo de 1981 a la fecha, General Motors en Ramos Arizpe, Coahuila y Ford en Hermosillo. De esta manera observamos su propio ritmo y la sincronización de las plantas productivas instaladas en el país. Contexto en el que podremos observar cómo es el proceso de flexibilización en México.

Existe la modificación de las relaciones laborales en el ámbito de la fábrica, particularmente en los contratos colectivos de trabajo; dentro de la industria automotriz el autor analiza cómo se han aplicado las estrategias gerenciales y la manera en que sindicatos y trabajadores responden a estas iniciativas. Panorama en el que analiza concretamente la implantación de las políticas industriales por ETA.

La investigación realizada por Arnulfo Arteaga García nos otorga un conocimiento amplio de la industria automotriz, su trabajo tiene una perspectiva de lo general a lo particular y puede comprenderse el tema porque a través de los capítulos va enriqueciendo el trabajo con datos descriptivos mediante cuadros, tablas, figuras y gráficas donde nos entrega información concreta y con legibilidad cómoda para el lector.