



**CONFIGURACIONES
PRODUCTIVAS Y LABORALES**
EN LA **TERCERA GENERACIÓN**
DE LA **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**
TERMINAL EN MÉXICO

ENRIQUE DE LA GARZA TOLEDO
MARCELA HERNÁNDEZ ROMO
COORDINADORES



**CONFIGURACIONES
PRODUCTIVAS Y LABORALES
EN LA TERCERA GENERACIÓN
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
TERMINAL EN MÉXICO**

**ENRIQUE DE LA GARZA TOLEDO
MARCELA HERNÁNDEZ ROMO**
COORDINADORES



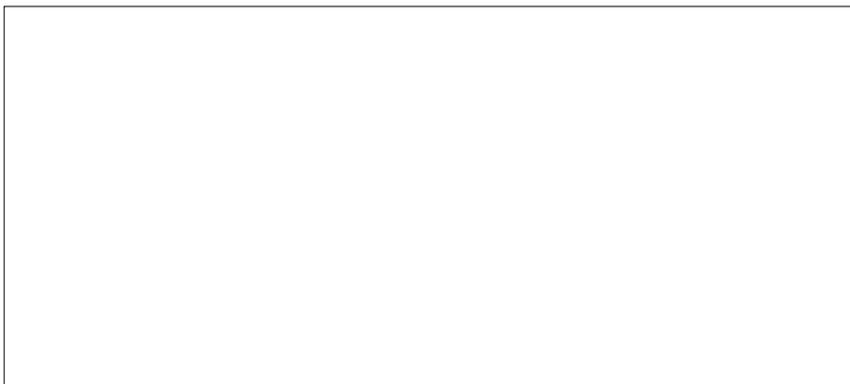
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Casa abierta al tiempo UNIDAD IZTAPALAPA

MAPorrúa
librero-editor • México

MÉXICO

2018

Este libro ha sido dictaminado por pares académicos ciegos y externos a través del Comité Editorial del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa. Este Órgano Colegiado autorizó la obra para su publicación al cumplir con los requerimientos académicos establecidos en el artículo 4º de sus Lineamientos Editoriales. Fecha de recepción: 26 de mayo de 2017. Fecha de aceptación: 28 de diciembre de 2017.



Primera edición, noviembre del año 2018

© 2018

universidad autónoma
metropolitana unidad
iztapalapa
ISBN 978-607-28-1391-5

© 2018

Por características tipográficas y de diseño editorial
miguel Ángel porrúa, librero-editor

Derechos reservados conforme a la ley
ISBN 978-607-524-216-3

Portada: Construcción de imagen
elaborada en el área de diseño del editor

Queda prohibida la reproducción parcial o total, directa o indirecta del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización expresa y por escrito de en MAH términos de lo así previsto por la *Ley Federal del Derecho de Autor* y, en su caso, por los tratados internacionales aplicables.

IMPRESO EN MÉXICO



PRINTED IN MEXICO

libro impreso sobre papel de fabricación ecológica con bulk a 80 gramos

www.maporrua.com.mx

Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón, 01000, CDMX

Introducción

Enrique de la Garza Toledo

Este libro representa una primera aproximación a una temática que había sido olvidada en México, el de las estrategias de las grandes corporaciones automotrices, las reestructuraciones productivas y de las relaciones laborales. Hubo una época en la que estos temas fueron profusamente estudiados en nuestro país, aproximadamente de 1985 a 1995, formaron parte de estos análisis las plantas de la segunda generación de automotrices en México, aquellas que se iniciaron con la instalación de la Ford en Hermosillo, la General Motors y la Chrysler en Ramos Arizpe, Coahuila, la planta de Nissan en Aguascalientes, la Ford en Chihuahua, la modernización de la Volkswagen de Puebla. Esta segunda generación se caracterizó por la introducción de nuevas tecnologías, elementos de Toyotismo en la organización del trabajo y flexibilización de las tareas desarrolladas por los trabajadores. En esta medida, se cuentan con abundantes descripciones de estas reestructuraciones de la segunda generación de la Industria Automotriz terminal (Carrillo, 1988, 1990 y 1993) (De la Garza, 1990) (Montiel, 1991), no así de las características del sector de autopartes y prácticamente ninguna investigación de las relaciones laborales en las concesionarias de venta de los automóviles. Posteriormente, el interés de muchos académicos, que estaba centrado en el estudio de los procesos de trabajo y las relaciones laborales, pasó al estudio de los procesos de innovación, entre otras ramas, en la automotriz. Pero, en general, se trató del estudio de una innovación sin incorporar al trabajo (De la Garza, 2014), no obstante, se difundió la teoría de la innovación por el trabajo, como generación de conocimiento tácito y no por el que provendría de los grandes centros de investigación y desarrollo. No queda claro cómo se puede dar cabal cuenta de

este conocimiento tácito, generado en el proceso de trabajo, sin relacionarlo con las características tecnológicas, organizacionales, en relaciones laborales, con el perfil de la mano de obra y las culturas gerenciales y de los trabajadores (Martínez y Carrillo, 2017). Es decir, para la Industria Automotriz terminal, salvo excepciones muy plausibles como los estudios de Alex Covarrubias (2014), el interés de los académicos, en general, por el trabajo en sentido amplio —procesos de trabajo, organización del mismo, relaciones laborales y sindicales, perfil de la mano de obra y culturas, así como el fenómeno de la subcontratación relacionado con lo laboral— ha sido oscurecido en aras de temas más glamorosos. Este libro debe interpretarse como un intento de retomar la tradición que dio origen a los nuevos Estudios Laborales en México y en América Latina (De la Garza, 2016), que tuvieron su centro en la reestructuración productiva y sus implicaciones en relaciones laborales y sindicales.

En este texto hablamos de generaciones de la Industria Automotriz, en el entendido de que la noción de “generación” no es privativo de una disciplina, ni de una perspectiva sobre el desarrollo industrial. Ha sido utilizada tanto para cohortes sociodemográficas como biografías familiares, o bien, corrientes de pensamiento, al igual que para el desarrollo industrial. Generación no es idéntico a tipología o etapas, implica una huella genética entre una generación y la otra. De tal forma que la generación que viene arrastra huellas de la anterior. Para nuestro caso puede ser en lo tecnológico, en lo organizacional, en la división y proceso del trabajo, en las culturas laborales y gerenciales, en la relación con subcontratistas o en las estrategias de negocios. El uso de esta noción no debe confundirse con lo que en México fue popular en los años noventa, la tesis de las tres generaciones de la maquila, que luego se extendió hasta cinco (maquila de ensamble sencillo, otra de aplicación de nuevas formas de organización del trabajo y, finalmente, maquila de creación de conocimiento). Éste no es el sentido de generaciones de la Industria Automotriz terminal, que no es maquiladora, sino que va dirigido a los modelos de producción (estrategia de negocios, tecnología, organización, relaciones laborales, perfil de la mano de obra y culturas laborales y gerenciales). Sin tratar de ser terminante en temas en las que falta investigación histórica, la primera generación se inició en México con la planta de Ford en los años veinte en México. Esta generación, que abarca desde esos años hasta inicios de los ochenta del siglo xx,

se caracterizó por ensambles realizados por “obreros de oficio” (llamados así por Coriat, 1980) y especializados, utilizando máquinas, herramienta no automatizadas, con relaciones laborales propias del Modelo Contractual de la Revolución mexicana para las empresas grandes y relaciones laborales corporativas clásicas, en una producción dirigida al mercado interno (De la Garza, 1990). La segunda generación se inició con la instalación de la Ford en Hermosillo, Sonora, con la introducción (en partes) del proceso de máquinas automáticas de control numérico, *cad/cam*, pero sin la robotización extensiva que luego aparecerá en la tercera generación. Será también la generación de inicio de la flexibilidad del trabajo y de los contratos colectivos de la generación anterior (huella genética), con una producción cada vez más dirigida al mercado de Estados Unidos (De la Garza, 1993 y 1998) (Shaiken, 1984). En este libro trataremos, desde la perspectiva de las configuraciones sociotécnicas, la tercera generación de la Industria Automotriz terminal, con sus implicaciones tecnológicas, organizacionales, en relaciones laborales, en calificación de los trabajadores y en las culturas que, con esta amplitud y extensión de plantas, no se había investigado en México. A diferencia del planteamiento tan cuestionado de la existencia de una tercera generación de la maquila, en México la tercera generación en la parte terminal de la Industria Automotriz sí implicó, como veremos, tecnologías de punta, pero de ninguna manera puede ser caracterizada como una generación endógena relevante de conocimiento en las plantas mexicanas. Veremos que el impacto de algunos centros automotrices en el país, en investigación y desarrollo, resultó marginal.

En particular, en un país como México, de debacle salarial a partir de la instauración del Modelo Neoliberal, resultaba muy importante investigar, en primer término, si los nuevos emprendimientos empresariales serán capaces de arrastrar al conjunto de la economía a una nueva etapa de crecimiento. Al principio se pensó que ese efecto de arrastre lo cumpliría la maquila de exportación, pero no fue así. Las tasas de crecimiento del producto interno bruto (*piB*) hasta la fecha han sido muy mediocres, así como la creación de empleos dignos. Por el contrario, hemos presenciado la debacle histórica de los salarios reales en niveles difíciles de encontrar en el nivel internacional. Cuando el entusiasmo por el *upgrading* de la maquila pasó, la mayoría de los investigadores llegaron a la conclusión de que dicho *upgrading* era ilusorio (De la Garza, 2016), la esperanza se ha depositado

en el efecto de arrastre de la industria automotriz, así como para tener mejores empleos.

Así pues, en este libro se exploran las configuraciones sociotécnicas que caracterizan a una buena parte de las plantas automotrices terminales, establecidas en México durante lo que va del siglo *xxi*, y otras que han sido reestructuradas, aunque vienen de años anteriores. Las plantas analizadas son: Audi de Puebla, Chrysler y General Motors de Toluca, Ford de Cuautitlán, Honda y Mazda de Guanajuato, Planta 2 de Nissan en Aguascalientes, Honda de El Salto, Jalisco. No son todas las plantas nuevas, pero las más antiguas que se incluyeron han sido reestructuradas, y significan una muestra importante de ellas. Tampoco hubo fuerza para abarcar a las plantas de producción de camiones, queda como asignatura pendiente.

La investigación fue organizada centralmente desde el postgrado en Estudios Laborales de la unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana (uam), se hizo un solo diseño de investigación a través del concepto de configuración sociotécnica de los procesos productivos, que incluye nivel de la tecnología, organización del trabajo, perfil de la mano de obra, relaciones laborales y cultura del trabajo.

La perspectiva teórica-metodológica utilizada la hemos desarrollado tanto en ensayos teóricos (De la Garza, 2018) como en investigaciones empíricas (De la Garza y Hernández, 2017) y, en síntesis, implica ampliar el concepto de Modelo de Producción hacia configuración sociotécnica (al que se añade el nivel tecnológico, el perfil de la mano de obra y las culturas laborales y gerenciales) y utilizarlo como concepto heurístico, abierto al descubrimiento. También, se debe considerar que sobre las relaciones laborales, que se instauran en las empresas, influyen estructuras del contexto en varios niveles, así como del interior de la empresa (configuraciones sociotécnicas), al igual que la interacción entre gerencias, mandos medios y trabajadores, en las que influyen sus subjetividades. En una visión que no es sistémica, sino configuracional, y con ello, abierta a la contradicción y a relaciones fuertes (causales) junto a laxas (reglas prácticas, lógicas del sentido común, etcétera). De tal forma que las configuraciones descubiertas no fueron el punto de partida de la investigación como modelos a verificar, sino construcciones finalizadas al terminar el proceso de investigación (De la Garza, 2018).

Para esto se elaboraron instrumentos comunes de recolección de información, principalmente para información secundaria de cada planta (documentos y estadísticas), entrevistas a gerencia, mandos medios y trabajadores, para dar cuenta de la configuración sociotécnica establecida, y de las relaciones y condiciones de trabajo de los obreros en las empresas. Sin embargo, como no se partía de un sistema de hipótesis, sino de una perspectiva de reconstrucción de la Totalidad, no se privilegió la comparación de variables comunes, más bien del conjunto sociotécnico de cada planta. Es decir, las comparaciones no necesariamente tienen que hacerse variable por variable, sino por totalidades. De la misma forma, para reconstruir esas totalidades que son las configuraciones sociotécnicas, no habría un solo conjunto de datos a comparar, sino diversas formas de construir los datos de acuerdo con las facilidades encontradas en cada caso. En las Conclusiones se reflexionó, a partir de las limitaciones estructurales, subjetivas y de los actores involucrados, si esta nueva generación de la Industria Automotriz terminal tendrá la capacidad de arrastre importante en el crecimiento de la economía, del empleo y de los salarios, o bien si sus configuraciones sociotécnicas, junto a otras del contexto, tienen limitaciones que impedirían estos efectos multiplicadores.

Este libro es, sobre todo, resultado de reflexiones teórico-metodológicas del equipo de investigación, junto a la investigación de campo. En el primer sentido incluye un primer capítulo reflexivo acerca de cómo se ubican las estrategias globales de las grandes corporaciones automotrices en México y uno más del problema del salario y del empleo en plantas terminales y de autopartes, a partir de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (enoe), principalmente. Los otros capítulos son al nivel de planta y la idea fue comparar entre éstas, hasta donde la información lo permitió, considerando que es el primer estudio en México de la tercera generación de la Industria Automotriz con esta perspectiva y que esta investigación no contó con la cooperación de las gerencias de ninguna de las plantas analizadas, tampoco con financiamiento del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (conacyt), a pesar de haber sido solicitado en tiempo y forma. El libro no está constituido por capítulos independientes, éstos siguen una línea argumental común de cuáles son las configuraciones sociotécnicas y su vínculo con las relaciones laborales. El estudio lo generó un equipo amplio de investigadores de siete universidades, que se reunió para afinar

el proyecto, el desarrollo y los resultados de la investigación. No obstante, la presente aproximación, sin duda, tiene que ser profundizada. Tarea que nos proponemos realizar en un futuro cercano.

Fuentes consultadas

- Carrillo, Jorge (comp.) (1988), *Reestructuración industrial en México*. Ciudad de México: conaculta.
- _____ (coord.) (1990), *La nueva era de la industria automotriz*. Tijuana: Colef.
- _____ (1993), “La reestructuración productiva de la Ford”, tesis en opción al grado de Doctor en Sociología, El Colegio de México.
- Coriat, Benjamín (1980), *El taller y el cronómetro*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Covarrubias, Alex (2014), “Explosión de la industria automotriz en México”, *Análisis* núm. 1. México: fes-unam.
- De la Garza, Enrique (1990), “Reconversión industrial y cambio en las relaciones laborales en México”, en Arturo Anguiano (coord.), *La modernización de México*. Ciudad de México: uam.
- _____ (1993), *Reestructuración productiva y respuesta sindical en México*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Económicas, unam.
- _____ (1998), *Modelos de industrialización en México*. Ciudad de México: uam.
- _____ (2014), “¿Innovación y aprendizaje tecnológico sin trabajo?”, *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, año 19, núm. 31.
- _____ (coord.) (2016), *Los estudios laborales en América Latina*. Barcelona: Anthropos.
- _____ (2018), *El configuracionismo como metodología de las Ciencias Sociales*. Barcelona: Gedisa.
- _____ y Marcela Hernández (2017), *Configuraciones sociotécnicas y relaciones laborales en empresas multinacionales en América Latina*. Barcelona: Gedisa.
- Martínez, Adriana y Jorge Carrillo (coords.) (2017), *Innovación, redes de colaboración y sostenibilidad*. Ciudad de México: Editorial Clave.
- Montiel, Yolanda (1991), *Organización del trabajo y relaciones laborales en VW*. Ciudad de México: cieras, Cuadernos de la Casa Chata.
- Shaiken, Harley (1984), *Work Transformed*, Nueva York: Holt.