

Francisco Javier Aguilar García

## **El sindicalismo del sector automotriz 1960-1976**

---

### INTRODUCCIÓN

#### SECTOR INDUSTRIAL Y RAMA AUTOMOTRIZ

El proyecto de industrializar México cobró vital importancia a partir de 1940. En las cuatro décadas siguientes el sector industrial de la economía se convirtió en el más relevante de todos; el crecimiento sostenido que observó en el periodo es atribuible, entre otros elementos, a las elevadas tasas de explotación de la fuerza de trabajo, a la política económica estatal que por diversas vías benefició a los capitalistas, a la intervención masiva del capital extranjero a través de las inversiones directas y los créditos y al amplio traslado de recursos del sector agrícola al industrial, así como a las diversas formas de dominación que el Estado implantó entre los diversos sectores de trabajadores, particularmente los obreros industriales. La forma que adquirió el desarrollo industrial se basó en la sustitución de importaciones, y se realizó al amparo de una distribución concentrada del ingreso.<sup>1</sup> La estructura del sector industrial se constituyó de manera desigual. En un primer periodo (1940-1955) se orientaron las preferencias a las ramas productoras de bienes de consumo no durables tales como textiles, calzado, vestido, alimentos, bebidas, etcétera. En un segundo periodo (1955-1970) la mayor importancia relativa recae sobre el crecimiento de las ramas productoras de bienes de consumo durables, bienes intermedios y algunos bienes de capital, como automóviles, aparatos eléctricos, petroquímica, etcétera.<sup>2</sup> Estas ramas crecieron impulsadas, además, por una amplia y dinámica demanda; actualmente constituyen el grupo más productivo, monopolístico, protegido, con mayor inversión extranjera y con mayor modernidad en términos de tecnología, organización de la producción y mercado.

Para destacar el lugar que ocupa la industria automotriz en el sector industrial mexicano veamos algunos datos de 1970. De acuerdo a la ocupación, las unidades productivas del país pueden

---

<sup>1</sup>Alejandro Álvarez y Elena Sandoval, "Desarrollo industrial y clase obrera en México", *Cuadernos Políticos*, n. 4. Ed. Era, abril-junio de 1975, pp. 8-10.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 10.

distribuirse en cinco grupos: familiares, talleres artesanales, pequeña industria, mediana y gran industria; esta última es la que ocupa a más de 101 personas, está formada por 2 921 unidades, ocupa a 1 016 925 personas; el predominio que mantiene sobre los primeros grupos es notable: controla el 20% del capital invertido, el 76% del valor de la producción y ocupa el 60% del personal empleado en el sector industrial.<sup>3</sup> A esta gran industria pertenecen numerosas ramas, desde las llamadas "tradicionales" hasta las más modernas como la automotriz. En el interior de la gran industria es posible localizar varias agrupaciones que indicaremos para precisar nuestro objetivo. En primer término hay un grupo de cinco ramas productoras de bienes de consumo no durables ("tradicionales"): productos alimenticios, textiles, calzado y prendas de vestir, bebidas y tabaco, que en conjunto absorben a 37% del personal ocupado en el sector industrial, emplean a 38.5% de los obreros y aportan el 32% del valor de la producción. En ellas el salario medio mensual está al nivel del salario mínimo (excepto en textiles y bebidas, donde son ligeramente superiores) y las prestaciones sociales constituyen el 13.3% de las remuneraciones totales en promedio.<sup>4</sup>

En seguida hay un grupo de ocho ramas productoras de bienes de consumo durables y bienes de capital (modernas), mismas que se pueden agrupar en dos secciones; la primera es la formada por productos químicos, productos metálicos y maquinaria, equipo eléctrico y electrónico que representan el 21 % del valor de la producción, ocupan a 22% del personal del sector industrial emplean a 20% de los obreros industriales; el salario medio mensual es superior al mínimo en más del 30%, las prestaciones sociales ascienden al 12% de las remuneraciones totales.<sup>5</sup> La otra sección está formada por cinco ramas: materiales de transporte, donde se incluye a la industria automotriz, metálicas básicas, petróleo y petroquímica, electricidad y productos de hule. Estas actividades generan el 29.5% del valor de la producción, ocupan al 17% del personal total, emplean al 16% de los obreros industriales, el salario medio mensual es superior al mínimo en 80% y las prestaciones sociales equivalen al 27% de las remuneraciones totales. Además, las dos secciones se caracterizan por ocupar un alto porcentaje de empleados que equivale al 20% del personal ocupado.<sup>6</sup>

Considerando únicamente el volumen de obreros y los salarios percibidos, la gran industria presenta tres niveles. El primero lo constituyen las actividades en que los salarios medios mensuales son inferiores o 10% superiores al mínimo legal y ocupan al 30.5% de los obreros. Las 7 actividades son canteras, otros minerales no metálicos, productos alimenticios, calzado y prendas

---

3 Ibid., p. 12.

4 Ibid., p. 13.

5 Loc. cit.

6 Loc. cit.

de vestir, madera y corcho, muebles y accesorios, otras industrias manufactureras. El segundo nivel incluye las actividades cuyos salarios medios mensuales son 30% superiores respecto al mínimo y ocupan al 47% de los obreros; estas ramas son doce: carbón y grafito, minerales metálicos, sal, bebidas, tabaco, textiles, cuero y piel, productos químicos, minerales no metálicos, maquinaria y equipo, productos metálicos y maquinaria, equipo eléctrico y electrónico. El tercer nivel constituye la punta de la pirámide, aquí los salarios medios mensuales son 100% superiores al mínimo legal y ocupan al 12% de los obreros industriales. Las ramas que incluye son cinco: material de transporte, donde está la industria automotriz; productos de hule, petróleo y petroquímica, electricidad, metálicas básicas, todas éstas relacionadas estrechamente con la automotriz a través de sus productos.<sup>7</sup>

En la gran industria se localizan diversos niveles de estratificación económica y social. Si se compara con las otras unidades productivas, resulta más estratificado el sector industrial en términos estructurales y en términos de la composición de la clase obrera. Justamente en los niveles más elevados de la estructura obrera se encuentran los trabajadores de la industria automotriz.

#### ESTRUCTURA DE LA RAMA AUTOMOTRIZ

Para precisar más nuestro campo de estudio veamos sintéticamente la composición interna de la rama. Está formada por tres sectores básicos: terminal, auxiliar y distributivo. El primero se caracteriza por la fabricación y ensamble de los cuatro tipos de vehículos: automóviles, camiones, tracto-camiones, autobuses integrales. El segundo produce las numerosas partes y componentes que demanda el sector terminal. El último constituye el aparato de distribución de los productos de la rama. El primer sector centraliza, orienta y dirige las actividades de los segundos; es altamente monopolístico: constituido por sólo catorce empresas determina al conjunto de la rama; el capital que participa en el sector se agrupa en tres tipos: el extranjero, que controla a siete empresas, el capital estatal que incide en otras tres y el nacional privado que tiene fuerza en cuatro de las empresas;

---

<sup>7</sup> Loc. cit.

para ratificar el dinamismo del sector terminal basta mostrar algunas cifras correspondientes a 1974: el valor de la producción ascendió a 11 350 millones de pesos, las ventas llegaron a 19 550 millones, ocuparon a 45 000 obreros y empleados que percibieron ingresos por 3 000 millones de pesos entre salarios y prestaciones.<sup>8</sup>

La industria auxiliar es menos homogénea y notablemente más amplia que la terminal. Las empresas del sector suman 560; 280 producen exclusivamente para la automotriz, otras 280 elaboran productos para varias ramas. A pesar de su amplitud, el sector tampoco escapa a las tendencias monopolistas del capital; en el primer grupo (de 280) hay un núcleo de 37 empresas catalogadas como las "principales" de la industria auxiliar, cuyos montos de capital invertido, capital social, ventas y activos las sitúan a la altura de las empresas terminales.<sup>9</sup> El capital que domina claramente en el núcleo de las 37 es el extranjero, el Estado mexicano sólo participa en tres y el nacional privado está ausente del núcleo, aunque participa en las numerosas empresas restantes asociado en diversas formas con el capital extranjero (acciones, contratos de tecnología, de administración, de mercado). El dinamismo del sector en el periodo 1962-1976 permite situarlo en las tres primeras ramas de la industria de transformación en virtud de haber mantenido una tasa anual de crecimiento del 23%.<sup>10</sup> Los datos que ratifican lo anterior son elocuentes en 1974: valor de la producción equivalente a 10 000 millones de pesos, ventas por 14 580 millones, ocupación de 65 000 obreros y empleados que percibieron 2 600 millones de pesos entre sueldos y prestaciones.<sup>11</sup>

El sector distributivo de la rama es bastante amplio. Abarca a todo el país a través de 1 049 centros distribuidores. En 1975 sus ventas alcanzaron los 27 289 millones de pesos y ocupó a 40 000 trabajadores, mismos que percibieron 2415 millones de pesos entre salarios y prestaciones; sus activos están formados por 16 584 millones de pesos.<sup>12</sup>

De las partes que integran la rama automotriz nos interesa destacar que nuestro objeto de análisis se localiza en el sector terminal, es decir, en el polo más desarrollado y monopolístico de la industria. Planteamos la hipótesis de que los trabajadores ubicados aquí se están convirtiendo en prototipo de las acciones que habrán de desempeñar los demás obreros de la rama y, más todavía, planteamos que son prototipo de las acciones que desarrollarán en el plazo mediano los obreros de las demás

---

8 Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), información directa. Véase también "La industria automotriz de México en cifras, 1973", Ed. AMIA, 1974. Además, se puede consultar: *Análisis-1974, La economía mexicana* (antes *Business Trends*). Ed. Publicaciones Ejecutivas de México, 1975, pp. 209-15.

9 AMIA, órgano informativo de la AMIA, n. 132, diciembre de 1976, p. 3.

10 *Análisis-1974. La economía mexicana*, pp. 209-15.

11 AMIA, información directa y *Análisis-74*, loco cit.

12 AMIA, información directa.

ramas dinámicas. Planteamos también la hipótesis de que al lado de los metalúrgicos, los automotrices estarán en la vanguardia de los obreros agrupados en la industria de transformación. Pretendemos demostrar que los obreros automotrices se destacaron en el periodo 1965-1976, cómo lo hicieron y cómo poseen las experiencias necesarias para continuar desempeñando este papel en el movimiento obrero.

#### CLASE OBRERA Y MOVIMIENTO AUTOMOTRIZ

El desarrollo industrial observado en 1940-1976 permitió por un lado el fortalecimiento del capital y reestructuró la composición de la clase obrera por otro lado. Esta clase se reconstituye con numerosos, amplios y modernos sectores al lado de los previamente formados. En particular las industrias productoras de bienes de consumo duradero, bienes intermedios y bienes de capital gestaron en su seno sectores obreros altamente diferenciados respecto a otros sectores. El proletariado industrial que surge en la rama automotriz constituye uno de los casos más representativos de los nuevos sectores de la clase obrera. Un primer propósito se refiere a estimular justamente mayores estudios sobre los sectores modernos de la clase obrera. En otro orden, es necesario señalar que el análisis de un sector obrero implica revisar varios niveles como la estructura particular de cada rama, las acciones obreras dentro de las plantas y sus formas internas de organización, así como las prácticas realizadas en el terreno sindical y político. En este sentido el objetivo central del presente ensayo es proporcionar una visión de conjunto sobre las prácticas sindicales y políticas de los obreros que laboran en las principales empresas automotrices del sector terminal en México; pretendemos iniciar la discusión acerca del peso real y potencial que pueden desempeñar los nuevos sectores obreros en el conjunto de la clase.

La actividad de los obreros automotrices en lo sindical y lo político es mucho más reciente que su formación estructural. En sólo once años (1965-1976) han mostrado su importancia y potencialidad a través de numerosos conflictos laborales, sindicales, políticos, donde expresaron notables capacidades de acción. Sus prácticas incluyen desde amplias conquistas económicas hasta la independencia respecto de la CTM y el Congreso del Trabajo, desde implantar procedimientos democráticos en sus organizaciones hasta promover la solidaridad obrera y sindical, así como participar en la creación de frentes populares a nivel regional. Con esto no se pretende negar la existencia de problemas en cuanto a las vías para consolidar sus prácticas; tales problemas existen y

los planteamos en el curso del trabajo. Con todo, nos parece totalmente vigente dirigir la mirada a este tipo de obreros, con mayor razón si la experiencia reciente nos indica que destacados contingentes del movimiento obrero mostraron patentemente sus límites frente a la situación actual del país.

Las partes del ensayo son cuatro. La primera se refiere de manera global a las experiencias centrales adquiridas, en lo sindical y político, en cuanto a métodos, demandas y conquistas; la segunda parte expone el juego de tendencias en el sector, tanto oficiales como independientes, planteando también los problemas políticos sindicales observados en el periodo; en la tercera señalamos el fortalecimiento logrado en el sector, formas diferentes de organización obrera como son los delegados departamentales y comités de fábrica; por último, proporcionamos un cuadro de las diferentes organizaciones sindicales, tanto de centrales como de sindicatos en sus diferentes tipos, diferenciándolos por su pertenencia a organismos oficiales o independientes e incluyendo datos de afiliados.

### *1] Experiencias sindicales 1965-1976*

Uno de los principales objetivos de este trabajo consiste en demostrar que el sector obrero automotriz se ha convertido en uno de los sectores de punta del movimiento obrero mexicano. Hay dos elementos centrales que afirman esta idea; el primero se refiere a que los trabajadores se desarrollan en una industria dinámica, altamente centralizada y monopolizada, con altos niveles tecnológicos y que requiere un elevado grado de cooperación en el proceso productivo por parte de los obreros. Estas condiciones estructurales, en particular la cooperación en el trabajo, adquieren matices diferentes en otras ramas de la industria de transformación; por lo mismo, determinan condiciones favorables para concretar ciertas acciones obreras que son limitadas en otros sectores obreros. Como referencia para ilustrar esta idea podemos recordar que en Argentina, uno de los tres países más industrializados de América Latina, el sector obrero automotriz estuvo a la cabeza de las jornadas obreras en 1968-1969; también está el caso de Francia en 1968, donde el mismo sector destacó ampliamente en las acciones de mayo. En Italia la referencia es más clara: los obreros del sector forman la organización más importante y en las acciones huelguísticas de 1969 y 1971 sobresalieron bastante. Más aún, en Estados Unidos los obreros de General Motors encabezaron las luchas por la contratación colectiva en 1936-37; lograron triunfar recurriendo a un método casi

insurreccional: ocuparon las plantas durante un mes y medio; en otro nivel su lucha desembocó en la creación de legislación laboral para el conjunto de la clase obrera, contemplando la contratación colectiva y las prestaciones sociales.<sup>13</sup> Ciertamente es que el desarrollo mexicano contiene diferencias específicas respecto a los países mencionados, y sería erróneo afirmar que en México sucederán hechos exactamente iguales a los observados en aquellos países. Sólo señalamos los casos para enfatizar las tendencias creadas por el capitalismo a nivel de la división del trabajo, a nivel de los sectores obreros, y para hacer notar el diferente papel jugado por los mismos tomando como base las condiciones específicas de la producción automotriz.

También es cierto que las diferencias son notables en el caso de equiparar los sistemas sindicales de aquellos países con el nuestro. En cada país el movimiento obrero se desarrolla heterogéneamente, dependiendo de las condiciones concretas; en especial, el modo de funcionamiento de cada sistema sindical determina cuáles sectores pueden adquirir relevancia y en qué coyunturas. Esto puede contribuir a explicar por qué en Argentina, Italia, Francia y Estados Unidos, los obreros automotrices han adquirido relevancia sindical y política y por qué en México todavía no alcanzan el mismo nivel; aun así, lo que se observa en nuestro país es una importancia creciente del movimiento automotriz.

En México, durante 1965-1976, el sector obrero automotriz proporcionó amplias muestras de que posee condiciones estructurales que tienden a convertirlo en un sector de punta, proceso que se ha manifestado dentro del movimiento obrero, si bien es claro que la relación no es tan directa ni tan mecánica. El segundo gran elemento para fundamentar la importancia real y potencial del movimiento automotriz reside justamente en las acciones sindicales y políticas realizadas en el mismo periodo. En un espacio de tiempo relativamente corto, el conjunto de los obreros del sector ha recorrido numerosas experiencias de muy diverso orden; y si no todos los obreros poseen las mismas experiencias, no obstante, las referencias indican un amplio aprendizaje de lucha en todos los niveles. Sistematizar esas experiencias es el objeto de este análisis.

En el plano laboral, las experiencias principales se refieren a luchas por salarios y prestaciones, por lograr contratos colectivos y enfrentar las violaciones patronales a los mismos, en contra de los despidos y por las reinstalaciones de obreros, por establecer o modificar reglamentos (de seguridad industrial, de higiene y de trabajo, etcétera), por mantener o establecer la seguridad en el empleo, por disminuir la jornada y los ritmos de trabajo. En el plano sindical, el aprendizaje se refiere a

---

13 *Solidaridad*, n. 60 (GM norteamericana).

implantar los procedimientos democráticos para tomar decisiones y reestructurar las organizaciones. Las asambleas y discusiones se han convertido en el método esencial para decidir cómo y cuándo desarrollar las luchas concretas; las relaciones entre dirigentes y bases se han estrechado; las elecciones internas transcurren con métodos democráticos, etcétera. Igualmente se ha aprendido a luchar para independizar a las organizaciones del control oficial, orgánica y políticamente, asunto fundamental para cualquier sector obrero mexicano. La solidaridad sindical es otro aprendizaje fundamental de los obreros automotrices. En el terreno político han experimentado procesos como la formación de frentes populares para apoyar demandas concretas y amplias frente a los capitalistas y el Estado. Sus acciones han involucrado a diversos órganos del régimen: la Presidencia de la República, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, las Juntas Federal y Locales de Conciliación y Arbitraje, así como los gobiernos estatales y grupos de poder regionales y nacionales (incluimos la política estatal que va desde la conciliación y negociación hasta el uso de la fuerza pública para hacer valer los intereses de la burocracia sindical y de las empresas). En los métodos de acción hay una amplia variedad de experiencias, desde las huelgas en sus diferentes tipos hasta la ocupación de locales sindicales, pasando por la negociación, las marchas, los mítines, las brigadas, los desplegados públicos, así como la solidaridad interna y externa.

En el nivel organizativo, la experiencia cubre desde la recuperación de los sindicatos de empresa hasta la creación de sindicatos nacionales independientes, así como la formación de una comisión coordinadora paralela a las organizaciones sindicales existentes, con el objeto de centralizar, conducir y profundizar las acciones de este sector. En fin, la vastedad del aprendizaje en un tiempo relativamente corto (1965-76 y más específicamente 1970-76) nos habla con claridad de las aportaciones y el potencial de este sector del movimiento obrero. En el interior del sector manufacturero, el movimiento automotriz surge como uno de los más ricos en aprendizajes de lucha y con serias posibilidades de convertirse, junto con los metalúrgicos, en eje de todo el sector. Veamos más de cerca el panorama del movimiento automotriz.

Las revisiones de contratos colectivos y los aumentos salariales fueron las demandas fundamentales y las más reiteradas; en su gran mayoría desembocaron en huelgas, especialmente en 1970-76. Los obreros de General Motors revisaron su contrato en febrero de 65, 67, 69, 71, 73, 75. Los salarios se aumentaron en las mismas fechas y en octubre de 1976. Los obreros de Nissan revisaron contratos y salarios en marzo de 70, 72, 74 Y 76. Los de Volkswagen revisaron salarios y

contratos en julio de 70, 72, 74 Y 76, y obtuvieron salarios de emergencia en septiembre de 1973. Los trabajadores de Ford Motor revisaron contratos y salarios en julio de 70, 72, 74 y 76, llegando a la huelga en 76; en agosto de 1975 también revisaron salarios. En Dina, las revisiones de salarios y contratos se realizaron en febrero de 68, 70, 72, 74 y 76, y los salarios de emergencia en 1973.

En Chrysler (Automex), las revisiones de contratos y salarios se desarrollaron aparentemente sin problemas. En realidad, las demandas más caras a los obreros, como condiciones de trabajo y salarios, han promovido agudos conflictos con la empresa y la burocracia sindical al margen de las fechas oficiales de revisión, como cuando el conflicto de noviembre de 1969-marzo de 1970 y los de agosto de 1971 y junio de 1975. Otra lucha colateral digna de mención fue la desempeñada por los transportistas de los vehículos Chrysler, que lucharon por mejores condiciones de trabajo y salarios en agosto de 1973, acción que culminó en la represión violenta de los trabajadores.<sup>14</sup>

En el sector auxiliar de la industria automotriz, también hubo acciones dignas de mención, relacionadas con las revisiones contractuales y los salarios. Los casos más notables fueron los de Cifunsa y Spicer en 1974 y 1975, respectivamente, que partiendo de demandas contractuales desembocaron en abiertos conflictos con el Estado y las empresas.<sup>15</sup> En el mismo nivel destacan las acciones de los obreros de Trailmobile en mayo de 1975 (salarios) y enero de 1976 (contrato colectivo).<sup>16</sup>

Los conflictos por violaciones a contratos se dieron en Nissan en julio de 1972; en International Harvester en diciembre de 1975; en Volkswagen en febrero de 1976. Los movimientos por despidos y reinstalaciones ocurrieron en Chrysler (noviembre de 1969-marzo de 1970), agosto de 1971 y junio-julio de 1975 (el último se refiere a trabajadores eventuales). En General Motors los despidos se dieron en junio-agosto de 1975 y en Nissan durante 1970. Un conflicto por nueva contratación en Nissan Mexicana ha permanecido a lo largo de 1971-76; se trata de los empleados del comedor de la planta, quienes pretenden desafiliarse del sindicato nacional gastronómico (CTM) e incorporarse al sindicato independiente de Nissan (UOI), sin lograrlo hasta 1976. En la misma empresa se desarrollaron igualmente acciones de protesta por la falta de reparto de utilidades en 1970-1975, y lo mismo ocurrió en Dina en junio de 1975.<sup>17</sup>

---

14 *Solidaridad*, n. 14, 15, 17, 19; *Solidaridad*, n. 56; *El Día*, 6 de junio de 1975; *El Universal*, 6 de junio de 1975; *El Día*, 7 de junio de 1975; *Punto Crítico*, n. 28 (Chrysler).

15 Manuel Camacho, "Control sobre el movimiento obrero en México", *Foro Internacional*, abril-junio de 1976, vol. XVI, n. 4, pp. 496-525; Raúl Trejo, "Lucha sindical y política", *Cuadernos Políticos*, n. 8, 1976, pp. 75-90.

16 *Solidaridad*, n. 137, *Novedades*, 22 de mayo de 1975, *Solidaridad*, n. 152, , 16-17 de febrero de 1976 (Trailmobile).

17 *Documentos Sindicales*, n. 15; *El Día*, 7 de diciembre de 1975; *Excelsior*, 15 de enero de 1976. *El Día*, 24 de enero

En diversos sindicatos automotrices se ha conquistado la implantación de la toma de decisiones democráticas a nivel de las diferentes instancias organizativas, así como en los procedimientos para elegir los comités ejecutivos sindicales. En primer lugar destaca el sindicato de Nissan; en 1970 ya lo caracterizan algunos rasgos democráticos que se profundizarán a partir de 1972, fecha en que se escindió de la CTM. El sindicato de Volkswagen se independizó del control oficial en 1972 y desde ese momento adquirió características democráticas. En Dina el sindicato es independiente desde 1960, si bien su mayor vida democrática se observó en 1970-76.

El sindicato de Ford Motor merece especial enunciado en virtud de que existe la práctica democrática, estando bajo control cetemista. En febrero de 1976 tendencias democráticas de los trabajadores conquistaron el Comité Ejecutivo de la sección Cuautitlán en oposición abierta a la planilla de CTM, auspiciada por Joaquín del Olmo, líder del sindicato nacional automotriz cetemista. Meses después ocurre lo mismo en Tlalnepantla. La tendencia oficial mantiene amplia fuerza en la Sección La Villa, que por cierto es la planta más antigua de la empresa.<sup>18</sup>

Los obreros de Chrysler (Automex) son otro caso digno de especial mención en virtud de los constantes estallidos por conquistar la democracia sindical, procesos que amplían considerablemente la experiencia obrera. La explosión más fuerte que planteó la necesidad de la democracia se expresó en noviembre de 1969-marzo de 1970. Iniciada como protesta por las condiciones de trabajo, se transformó rápidamente en un conflicto con la burocracia sindical, misma que al final resultó vencedora, pese a la presencia de los electricistas del STERM. En agosto de 1971 surgió otra protesta generalizada por los procedimientos de los dirigentes, que en esta ocasión se dieron el lujo de despedir y contratar nuevamente a los trabajadores mediante el recurso de vender las plantas, en abierta alianza con la empresa. En junio de 1975, nuevamente se protestó contra la dirigencia oficial y se reclamó la implantación de la democracia. Los agentes principales de este movimiento fueron los trabajadores eventuales de la planta que plantearon la destitución de los dirigentes por corrupción (venta de plazas, etcétera) y ocuparon el edificio central de la CTM como medio de presión para hacer válidas sus demandas. Aun cuando no triunfaron, sí es posible señalar que estos obreros ampliaron considerablemente las experiencias obreras en Chrysler, mismas que tienden a concentrarse en cómo combatir a la burocracia sindical y establecer la

---

de 1976, *Punto Crítico*, n. 47; *Solidaridad*, n. 56; *El Día*, 5 de junio de 1975, *Punto Crítico*, n. 45; *El Día*, 21 de agosto de 1975; *Documentos Sindicales*, n. 5; *Punto Crítico*, n. 14; *Excélsior*, 7 de junio de 1975; *Solidaridad*, n. 141, 144, 145.

<sup>18</sup>*Punto Crítico*, n. 50, 59, 61, 62.

democracia. Con todas las experiencias, pareciera que los obreros de Chrysler no han sido incorporados a la acción que pudieran desarrollar las tendencias independientes y democráticas, o bien se puede establecer que su acción aún no rinde los objetivos esperados.<sup>19</sup>

También en General Motors los obreros han reclamado la democracia sindical e impugnado a los dirigentes burócratas. En repetidas ocasiones, pero especialmente en junio-agosto de 1975, se promovió la protesta por la actitud de los líderes ante los despidos injustificados de obreros por parte de la empresa. Estas manifestaciones de descontento obrero no alcanzan todavía las magnitudes observadas en Chrysler. No obstante, son pasos que tienden a fortalecer la necesidad de que los obreros recuperen sus sindicatos como órganos propios. También aquí se observa que las tendencias independientes se abstienen, o cuando menos así lo parece.<sup>20</sup>

Los procesos democráticos se han hecho patentes también con motivo de las elecciones de Comités Ejecutivos. Hasta hoy las más aleccionadoras se han presentado en los sindicatos de Nissan, Ford, Volkswagen y Dina. En noviembre de 1971 Raymundo Jaimes resultó electo secretario general del sindicato en Nissan; con la dirección del nuevo comité se profundizó la vida democrática y se conquistó la independencia frente a la CTM. En noviembre de 1973 el nuevo secretario general es Quirino Delgado, quien mantendrá las mismas tendencias que el anterior. Es posible que el primer secretario mencionado se haya conducido más apegado a los planteamientos del FA T, sin romper con la UOI, en tanto que el segundo actuó más apegado a la línea de UOI sin romper definitivamente con el FAT. En noviembre de 1975 se elige nuevamente a Jaimes como secretario general, mismo que es forzado a renunciar en junio de 1976, después de la huelga más larga efectuada en Nissan; en este hecho influyeron no sólo los posibles errores cometidos por la dirección sino también las discrepancias de la dirección con la UOI.<sup>21</sup>

En Volkswagen las elecciones sindicales más disputadas ocurrieron en noviembre de 1975; surgió una tendencia con tintes más izquierdistas que la UOI, así como una tendencia oficial. La planilla de UOI fue la vencedora a pesar de las fuertes tensiones generadas por la lucha de tres planillas. Se asegura que en este caso no se respetaron los procedimientos previamente establecidos.<sup>22</sup>

---

19 Mismas fuentes de la nota 1. Además; *Solidaridad*, n. 56, *El Día*, 6 de junio de 1975, *Ultimas Noticias*, 13 de junio de 1975.

20 *El Día*, 5 de junio de 1975; *Punto Crítico*, n. 45; *El Día*, 21 de agosto de 1975.

21 *Solidaridad*, n. 62, *Documentos Sindicales*, n. 7, *Punto Crítico*, n. 28, 43, 48; *El Universal*, 13 de junio de 1976.

22 *Solidaridad*, n. 150-51, *Punto Crítico*, n. 47, *El Sol de México*, 18 de enero de 1976.

Del sindicato en Ford ya señalamos el surgimiento de tendencias democráticas en su seno y las elecciones en que participaron y triunfaron.<sup>23</sup> En Dina también han tenido lugar elecciones con ciertos márgenes de democracia. En general podemos señalar que los métodos democráticos ya son patrimonio de los obreros automotrices, particularmente de los situados en las empresas dominantes del sector terminal, con una sola excepción, los obreros de Vehículos Automotrices Mexicanos (VAM). Es correcto apreciar que la práctica democrática es heterogénea en estos sindicatos, sobre todo considerando que hay otros núcleos obreros donde no se observan indicios de métodos democráticos, como es el caso en las empresas productoras de vehículos pesados: Kenworth Mexicana, Trailers de Monterrey, Trailers del Norte, Autocar Mexicana, Mexicana de Autobuses, Víctor Patrón e International Harvester. De estos últimos grupos obreros, destacan los de Trailers de Monterrey e International Harvester como los portavoces más sólidos de la necesidad de la democracia sindical y de impugnar los procedimientos de los dirigentes oficiales.<sup>24</sup>

En otro nivel es necesario reconocer que en el sector auxiliar de la industria hay núcleos obreros encabezando la lucha por la democracia y la independencia sindical y que aportaron valiosas experiencias en el periodo: los de Cifunsa, Spicer y Trailmobile. Los dos primeros fueron casos que adquirieron relevancia nacional; las luchas por los objetivos señalados se convirtieron en asuntos políticos casi consecutivamente a su estallido y reclamaron definiciones políticas del Estado en su conjunto, de los grupos y asociaciones patronales, del sistema sindical burocrático-oficial, así como también reclamaron las definiciones correspondientes de las tendencias sindicales y políticas independientes.

En cuanto a la independencia sindical sólo resta agregar que es una conquista estrechamente ligada a la conquista de la democracia en el interior de las organizaciones sindicales. En México adquirir la democracia implica necesariamente un enfrentamiento, más tarde o más temprano, con el sistema sindical oficial pues justamente, casi por definición, es el polo opuesto de los procedimientos democráticos. Las experiencias automotrices muestran que donde se conquista la democracia se tiende invariablemente a obtener la independencia en todos los niveles: orgánico, político, ideológico; así lo expresan los movimientos de Nissan, Volkswagen, Dina, Ford, Spicer, Cifunsa, Trailmobile; en un nivel potencial también se observa en Chrysler, General Motors, Trailers de Monterrey y Harvester.

---

<sup>23</sup>*Punto Crítico*, n. 50.

<sup>24</sup>*Punto Crítico*, D. 55. *El Día*, 7 de diciembre de 1975.

Las acciones por la independencia sindical se tornan invariablemente acciones de orden político en virtud de que el sistema sindical oficial, corporativo, establecido desde 1938, es un elemento esencial del sistema de dominación de las masas establecido desde entonces. La burocracia que administra este sistema tiende a conservar la dependencia del movimiento obrero respecto del Estado y su aparato político en virtud de que es la base de su fuerza política, respecto del propio Estado y respecto del movimiento obrero subordinado. Todo aquello que tienda a minar la fuerza de la burocracia sindical se convierte en el blanco de todos los recursos con que ésta cuenta: institucionales, sindicales, corrupción, acción directa, etcétera. Los movimientos insurgentes, para triunfar, precisan entre otras cosas, los recursos necesarios para enfrentar en todos los terrenos las acciones de la burocracia sindical. Por otra parte, la magnitud de los conflictos por conquistar la independencia sindical y política depende de las coyunturas particulares; no todos los casos de lucha por la independencia sindical se han convertido necesariamente en asuntos de orden nacional (tal es el caso de Volkswagen, Nissan y Dina); en cambio hay otros casos en que no bien se pretende conquistar la independencia sindical —en coyunturas diferentes a los anteriores— el caso se transforma en un agudo conflicto político nacional, como por ejemplo en Spicer y Cifunsa.

De los sindicatos automotrices analizados, el de Nissan es el más aventajado en el terreno de las alianzas. En la zona industrial de Cuernavaca se ha convertido en el principal impulsor de las alianzas sindicales y frentes obrero-populares al lado de los sindicatos textiles de la región. Estos dos sectores han desempeñado el papel de ejes del movimiento popular y obrero de 1971 a 1976; entre sus acciones destacan las siguientes: convocar la solidaridad popular para la defensa de asuntos particulares, impulsar la creación de comités coordinadores sindicales y populares, enfrentarse abiertamente a la CTM y desafiliar a numerosos sindicatos de la misma (en tal grado que el dirigente cetemista regional fue presionado a renunciar por los jefes nacionales cetemistas), plantear y realizar numerosas acciones con el objeto de que se destituyera al presidente de la Junta Local de Conciliación (febrero de 1972), demandar a la Presidencia de la República soluciones globales a los problemas obreros y populares en Cuernavaca (agosto de 1973) con particular énfasis en la inflación y los aumentos de emergencia, los servicios médicos, la vivienda, los precios, etcétera.<sup>25</sup> En el sector auxiliar, acciones semejantes se desarrollaron en Cifunsa y

---

25 Mismas fuentes de la nota 3. Además: *Solidaridad*, n. 137, *Novedades*, 22 de mayo de 1975, *Solidaridad*, n. 152, *La Prensa*, 16 y 17 de febrero de 1976; *Solidaridad*, n. 2, *Punto Crítico*, n. 3 y 4; *Solidaridad*, n. 62; *Documentos Sindicales*, n. 3; *Documentas Sindicales*, n. 15, n. 6, 8, 9, 10; *Excélsior*, 7 de junio de 1975. En este punto es muy útil la tesis de Jesús Manzano, et al, "La industrialización y el movimiento sindical independiente en la zona del valle de Cuernavaca, estado de Morelos", Fac. de Economía, UNAM, 1977.

Spicer, si bien fueron más coyunturales que continuas. Es importante señalar que en los tres casos la presencia del FAT es incuestionable. En 1970-76 destacó como la tendencia más capaz de promover alianzas y solidaridad en el sector de la industria de transformación. Casi resulta obvio decir que la mayor influencia del FAT, y donde hubo mejores respuestas a sus planteamientos, fue exactamente en los sindicatos automotrices y algunos metalúrgicos. También huelga señalar que no todas sus acciones triunfaron y muy especialmente que no fructificaron en organizaciones permanentes promotoras de su política sindical, sobre todo en la rama automotriz. Lo que nos interesa resaltar es la sensibilidad política que mostró y la capacidad para introducirse y organizar a los obreros industriales.

En el terreno de las alianzas la UOI se mantuvo como la corriente más atrasada; al contrario del FAT sistemáticamente se opuso a establecer alianzas con otros sindicatos y corrientes, tanto para fortalecer sus propias luchas como para apoyar las de otros sectores.

En otro nivel, las enseñanzas automotrices son igualmente amplias y diversas. La huelga es el recurso más utilizado por los diferentes sindicatos independientes y oficiales. En General Motors (CROC) fueron cinco las veces que la bandera rojinegra se instaló —febrero de 1965, 1973, 1975, 1976 y en octubre de 1977— con motivo de la contratación colectiva o de los salarios. En Nissan las huelgas se utilizaron en abril de 1974 y 1976, ambas de bastante duración. En Volkswagen la huelga estalló en septiembre de 1974 y julio de 1976 por revisión contractual y salarios. En Ford la huelga estalló por vez primera en cincuenta años en julio de 1976. En Dina, las huelgas aunque breves también aportaron experiencias en febrero de 1974 y 1976. Todas ellas se plantearon por revisión contractual y/o salarios.<sup>26</sup> Como se observa, están los principales núcleos obreros del sector con la notoria excepción de VAM, cuyos obreros no han recurrido a la huelga en 1965-1976 y tampoco antes.

Hay otras demandas que han concluido también en huelgas. En Chrysler (Automex) se desarrolló un huelga como parte de un conflicto abierto con la burocracia sindical y la empresa como grupo de poder político (noviembre de 1969 a marzo de 1970). Del 22 de enero al 4 de

---

<sup>26</sup> *Solidaridad*, n. 86.87; *Excélsior*, 7 de octubre de 1973; *Punto Crítico*, n. 45, *Excélsior*, 7 de marzo de 1975. *El Día*, 9 de marzo de 1975; *El Día*, 9 de febrero de 1975; *Voz Proletaria*, n. 5; *El Día*, 8 de febrero de 1976; *Punto Crítico*, n. 28; *El Día*, 2 de abril de 1974; *Excélsor*, *Heraldo*, 21 de abril de 1974; *Excélsior*, 23 de septiembre de 1974; *El Heraldo*, 25 de septiembre de 1974; *Novedades*, 21 de septiembre de 1974; *El Día*, 28 de septiembre de 1974; *El Universal*, 2 de agosto de 1976, *La Prensa*, 2 de agosto de 1976; *El Sol*, lo. de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 60; *El Día* y *Excélsior*, 20 de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 62; *Solidaridad*, n. 109; *Memoria STPS*, 1974; *El Día*, 8 de febrero de 1976; *Bandera Roja*, n. 34; *El Universal*, 7 de febrero de 1976; *El Día*, 9 de febrero de 1976; SPAUNAM, n. 13.

febrero se suspendió la producción en la planta de Toluca de Automex, reclamándose la reinstalación de los líderes democráticos despedidos, la destitución del comité ejecutivo burocrático del sindicato y el reconocimiento a la planilla elegida democráticamente en la propia planta. Con todo y huelga las demandas no prosperaron, lo que invalida el intento y la experiencia adquirida. En junio de 1975 los obreros eventuales de Chrysler suspendieron sus labores durante cuarenta y ocho horas, los días 5 y 6, exigiendo la destitución de Hugo Díaz, secretario general impuesto desde febrero de 1970 (ex-gerente de producción de Chrysler) bajo los cargos de corrupción y especialmente por venta de plazas; con este motivo los obreros eventuales emplearon otro método consistente en ocupar el edificio central de la CTM, con el objeto de que Fidel Velázquez contribuyera a resolver sus demandas.<sup>27</sup>

En Nissan la huelga de solidaridad con tintes eminentemente políticos y solidarios, se concretó el 8 de enero de 1973 en apoyo a los trabajadores del comedor de la planta, a quienes se pretendía despedir por sus intentos de incorporarse al sindicato independiente de Nissan.<sup>28</sup> Otras dos huelgas que se convirtieron en conflictos políticos son las mencionadas de Cifunsa y Spicer (1974 y 1975), siendo la última donde se empleó otra modalidad: la huelga de hambre, llevada a efecto por los principales dirigentes del movimiento.<sup>29</sup>

Otros métodos utilizados en el sector son la negociación, las denuncias públicas, marchas, mítines, brigadas y las más diversas formas de solidaridad, métodos que han sido concretados por el conjunto de los sindicatos automotrices en diferentes niveles de profundidad. El sindicato de VAM es el que menos experiencia posee, excepto tal vez el de la negociación sindical y laboral. Su aprendizaje de lucha se encuentra al mismo nivel de los sindicatos de las empresas productoras de vehículos pesados ya mencionadas y donde sobresalen hasta hoy las acciones de International Harvester y Trailers de Monterrey en diciembre de 1975 y junio de 1976 respectivamente, fechas en las cuales, el primero desarrolló un conflicto por violaciones al contrato y el segundo se desafilió de la FSINL (Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León) e ingresó a la CROC.<sup>30</sup>

## 2] *Corrientes sindicales en el sector automotriz, 1955-1976*

---

<sup>27</sup>*Solidaridad*, n. 14, 15, 17, 19; *El Día*, 6 de junio de 1975; *El Universal*, 6 de junio de 1975.

<sup>28</sup>*Documentos Sindicales*, n. 5.

<sup>29</sup>Manuel Camacho, op. cit.; Raúl Trejo, op. cit.; *Solidaridad*, n. 148; *Punto Crítico*, n. 41.

<sup>30</sup>*El Día*, 7 de diciembre de 1975; *Punto Crítico*, 11. 55.

Por una parte se encuentran las corrientes o grupos burocráticos oficiales que desde los años treinta han apoyado la política laboral del Estado surgido de la revolución mexicana; se han convertido en el instrumento eficaz para controlar al conjunto de los trabajadores; con el tiempo estas corrientes han establecido su propio peso político en el conjunto de las fuerzas organizadas del país, así que no debe considerárseles simplemente como marionetas al servicio del Estado. De la multitud de corrientes sindicales oficiales son dos las que inciden en el sector automotriz las representadas por la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC); en el Congreso del Trabajo son también las dos corrientes con mayor peso político.

Por otra parte, en el sector automotriz inciden otras corrientes que se diferencian en diverso grado de las anteriores. El Frente Auténtico del Trabajo (FAT) es una corriente sindical caracterizada por la promoción de la democracia e independencia sindicales en el curso de los años sesenta y setenta portando una ideología socialcristiana. En la práctica sindical ha desarrollado amplios enfrentamientos con el sistema sindical oficial, representado por la CTM y el Congreso del Trabajo, organismos que sistemáticamente han intentado minar la influencia que el FAT adquirió en numerosos grupos obreros y sindicatos.

Otra corriente sindical con participación en el sector automotriz es la representada por la Unidad Obrera Independencia (UOI). Es portadora de una ideología muy confusa; por un lado pretende representar y defender los derechos obreros, por otro, no permite que los trabajadores desarrollen las prácticas de clase más elementales como son la solidaridad, la democracia y las alianzas entre los diferentes sectores obreros. La marcada confusión ideológica de la UOI se ha traducido en profundos conflictos con las corrientes democráticas. Los organismos más representativos de las luchas por la democracia e independencia sindical en los últimos años como fueron la Tendencia Democrática (ex-STERM), el FAT, y posteriormente el MSR, ponen en abierta duda que la UOI realmente promueva la democracia sindical y mucho menos la independencia frente al Estado y los patrones.<sup>31</sup>

Otra corriente que ha participado en el sector es la agrupada alrededor de los electricistas que hacia 1970 se organizaban en el STERM, posteriormente en la Tendencia Democrática del SVTERM y después en el MSR. Como es públicamente conocido esta corriente dirige sus acciones

---

31 *Solidaridad* 5, Tercera Época, n. 19, 72, 75, 111-12, 140, 150-51.

bajo la concepción del nacionalismo revolucionario.<sup>32</sup>

Una fuerza más que participa en la rama la constituye la Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León (FSINL). Es una fuerza totalmente diferente a las anteriores en la medida que está directamente ligada a los intereses de la burguesía regiomontana. No participa en la política concreta del sistema sindical expresado en la CTM, mucho menos se le puede considerar como parte del movimiento por la insurgencia sindical, como tampoco despliega una política semejante a la de UOI.

Las fuerzas oficiales representadas por la CTM y la CROC se presentan unidas en los asuntos esenciales del sistema sindical, aún cuando mantienen sus diferencias particulares en lo que se refiere a las áreas de influencia. La CROC controla los sindicatos de General Motors y Trailers de Monterrey; en ocasión de sendos conflictos con la empresa General Motors durante 1975 y 1977, se requirió y se obtuvo la presión explícita del Congreso del Trabajo y la CTM.<sup>33</sup>

Esta situación no quiere decir en ningún momento que el sindicato haya pasado a ser controlado por la CTM, sino que ambas corrientes, CROC y CTM respetan mutuamente sus áreas de control respectivo; manifiestan su unidad cuando se atenta contra los intereses básicos del sistema que ellos dirigen.

La CROC, hasta donde se sabe no ha intentado arrancar a la CTM los sindicatos que controla: Ford Motor, Chrysler, VAM; en cambio parece que promovió la separación del sindicato de Trailers de Monterrey respecto a la FSINL, con lo que ésta última sólo tiene entre sus filas a un sindicato automotriz: Trailers del Norte.<sup>34</sup>

En el periodo 1965-1976, no se observan discrepancias públicas entre la CTM y la CROC por arrebatarse el control de algún sindicato automotriz, ya sea por cuestiones intergremiales u obrero-patronales. Se han manifestado unidas en algunos conflictos y en repeler públicamente las acciones promovidas por las corrientes independientes.

En el mismo periodo, la CTM ha resultado ser la corriente burocrática más afectada; los sindicatos de Volkswagen y Nissan rompieron con las federaciones cetemistas respectivas de Puebla y Morelos, en abril y octubre de 1972.<sup>35</sup> Estas rupturas nos enseñan no sólo la presencia de

---

32 Ver el sugerente artículo que al respecto elaboró Rubén Jiménez R., "El nacionalismo revolucionario en el movimiento obrero mexicano". *Cuadernos Políticos*, n. 5. Ed. Era, julio-septiembre de 1975, pp. 47-64.

33 *El Día*, 27 de febrero de 1975; *El Sol*, 28 de febrero de 1975.

34 *Punto Crítico*, n. 55.

35 *Excélsior*, 16-17 de abril de 1972; *El Día*, 16 de abril de 1972; *Solidaridad*, n. 66-67; *Punto Crítico*, n. 5; *Punto Crítico*, n. 14; *Documentos sindicales*, n. 7.

las corrientes que influyeron (UOI en el primero, FAT y UOI en el segundo caso) sino también la notoria ineficacia de ciertos estratos de la burocracia cetemista en el sector automotriz.

Más todavía, con motivo de estas defecciones, los altos niveles de la burocracia cetemista pretendieron reafirmar su control en los demás sindicatos automotrices, con resultados contrarios. El caso más evidente lo constituye el sindicato de la Ford, Sección del sindicato nacional cetemista. Aquí pretendieron a fines de 1975 y en 1976, renovar el aparato de control, dando muestras de "democracia" en los procedimientos. Se acordó con la empresa formar secciones sindicales en las tres plantas y se invitó a los trabajadores a participar en las elecciones con el objeto de administrar mejor el contrato colectivo. El resultado fue inusitado para la CTM, pues los trabajadores se organizaron democráticamente y constituyeron una planilla de coalición que a la postre venció a la planilla cetemista (Cuautitlán y Tlalnepantla).<sup>36</sup> En lugar de fortalecer su control, parece que la corriente oficial está debilitándose más en el sector automotriz.

En 1969-70, el FAT impulsa la concientización y organización de diversos grupos de trabajadores en Cuernavaca, Morelos. El sindicato central que dará cohesión a todo un movimiento insurgente en los obreros morelenses, será el de Nissan, asesorado por el FAT. Después de un periodo regular de capacitación sindical proporcionado por esta corriente, varios sindicatos se lanzan a la lucha para reconquistar sus organizaciones y darles vida democrática. El de Nissan es uno de los sindicatos punta en este movimiento y ya en 1971 y 1972 en los hechos es un sindicato independiente de la CTM regional y nacional. En octubre de 1972, la asamblea del sindicato decide separarse de las centrales oficiales y se incorpora, no a las organizaciones del FAT como era de esperarse, sino a la UOI. Esto tiene que ver directamente con las líneas de acción propuestas por el propio FAT, una de las cuales consiste en impulsar la democracia de los sindicatos sin participar directamente en las instancias sindicales, manteniendo una posición de educadores externos. Esta política determinó entre otras cosas que la UOI les ganara terreno político y sindical entre los obreros de Nissan;<sup>37</sup> más adelante se dieron luchas violentas entre ambas tendencias y en 1976 el FAT es momentáneamente desplazado por UOI; por su parte, la empresa resultó altamente beneficiada pues la nueva dirección política sistemáticamente se opone a las alianzas obreras y los trabajadores no disponen de la fuerza y combatividad observada en los años anteriores.

El FAT ha intervenido también en otros dos importantes núcleos de trabajadores que

---

<sup>36</sup> *Punto Crítico*, n. 50 y 59; *El Día*, 20 de junio de 1976.

<sup>37</sup> Para una visión detallada del FAT en Morelos, recomendamos la tesis ya citada de Jesús Manzano, et al.

desempeñaron dos de los más resonados conflictos obrero-patronales y sindicales de 1970-76, los cuales rápidamente se constituyeron en conflictos políticos de orden nacional. Nos referimos a los casos Cinsa-Cifunsa (1974.) y Spicer (1975). Los mencionamos porque ambos conflictos se desarrollaron en empresas del sector automotriz auxiliar y porque justamente el FAT los dirigió. En efecto, la Compañía Fundidora del Norte (CIFUNSA) produce insumos para el sector terminal automotriz como monobloks para motores y cajas metálicas para construir cajas de velocidades, amén de insumos para la industria de la construcción. Por lo mismo, esta empresa es la más importante del Grupo Industrial Saltillo (GIS).<sup>38</sup> Spicer también está ubicada en el sector auxiliar automotriz y produce principalmente ejes para automóviles y camiones.<sup>39</sup>

El primer conflicto transcurrió entre el 16 de abril y el 3 de junio de 1974, en tanto que el segundo fue más largo: se desarrolla un año después, empieza en julio y concluye en octubre de 1975.

La participación del FAT en estos conflictos, así como en el sindicato de Nissan, coloca a la propia corriente como una de las más conocedoras del sector y del movimiento obrero automotriz. Su presencia es fundamental para explicar el auge de la insurgencia obrera en Cuernavaca, Morelos, Saltillo, Coahuila y algunos sectores del DF; ha mostrado ampliamente su capacidad de promotora de luchas por la democracia sindical y la independencia obrera; al margen de algunas tácticas mal empleadas, el FAT ha desempeñado un papel central al mostrar algunos caminos por los que se puede debilitar al sistema sindical oficial.<sup>40</sup> Con toda la importancia que ha tenido en el movimiento obrero automotriz y nacional, es indudable que esta importancia no ha cristalizado en organismos de carácter permanente que consoliden su influencia y dirección. Los casos de Nissan, Cifunsa y Spicer así lo manifiestan. En este sentido hay un paso importante en 1976 cuando interviene en la formación de la Coordinadora de las Luchas Metalúrgicas y Automotrices, que tiene justamente por objeto coordinar permanentemente las acciones obreras en ambas ramas industriales. Más adelante insistiremos en la Coordinadora.<sup>41</sup> La UOI tiene fuerza en tres sindicatos: Dina, Volkswagen y Nissan. Su presencia implica que los trabajadores hayan obtenido diversas conquistas económicas, particularmente en Dina y Volkswagen; en Nissan las conquistas

---

38Para un análisis detallado del conflicto y del papel del FAT recomendamos la lectura del artículo de Manuel Camacho, "La huelga de Saltillo, un intento de regeneración obrera", en *Foro Internacional*, 59, vol. xv, n. 3, marzo de 1975, *El Colegio de México*, pp. 414-51.

39 Raúl Trejo, art. Cit.

40 Manuel Camacho, "Control sobre el movimiento obrero en México", cit.

41 *Documentos Sindicales*, n. 13.

económicas fundamentales fueron alcanzadas desde que el FAT asesoraba. En otro terreno, la UOI no favorece que los obreros en los conflictos se politicen, pretende mantenerlos siempre dentro de los marcos de demandas económicas. El sindicato de Dina se constituyó en 1953. Siete años después, el sindicato se independiza de la CTM y se integra al grupo de sindicatos que hoy constituyen la UOI, dirigida por Juan Ortega Arenas. En marzo de 1972, después de un periodo previo de organización y asesoría, el sindicato de la Volkswagen se independiza de la CTM regional y nacional. En todo el proceso, la asesoría de la UOI se mantiene. Varios meses después (en octubre), se independiza del control oficial el sindicato de Nissan. Como decíamos antes, la UOI encontró aquí la labor realizada por el FAT, que facilitó en mucho los objetivos de la democracia e independencia sindicales.<sup>42</sup>

Esta corriente ha mantenido su influencia en las tres organizaciones automotrices mencionadas durante 1970-76, en medio de considerables conflictos con las corrientes oficiales y las democráticas. Las confrontaciones con fuerzas sindicales oficiales tienen su origen en el hecho de que éstas intentan recuperar por una vía u otra, el control sobre los sindicatos. El caso más patente es el de Volkswagen.<sup>43</sup> Las tensiones con las corrientes democráticas como el MSR y el FAT se han generado a partir del modo de concebir y practicar la solidaridad obrera y sindical, la democracia e independencia sindical. Las discrepancias de las tres corrientes sobre estos asuntos ha dado pie a algunos conflictos que amplían las diferencias y diversifican las fuerzas, con el resultado de que los trabajadores encuentran difícil remontar esta situación y se muestran fraccionados ante el Estado y las empresas.

La mayoría de estos conflictos con fuerzas democráticas tuvieron su base en el modo de desarrollar la solidaridad, elemento central en la constitución de las fuerzas obreras. En casi todas las huelgas de Volkswagen, Nissan y Dina la UOI consideró que con las fuerzas propias de cada sindicato, o cuando más con las proporcionadas por las organizaciones afiliadas a la UOI, era posible avanzar en las luchas; por esta razón no toleraba las acciones solidarias que promovían el MSR u otras fuerzas.<sup>44</sup> Estas corrientes, por su parte, consideraban necesario, en esos años de insurgencia sindical, ampliar por todos los medios posibles la unión obrera; y por tanto insistían en

---

<sup>42</sup> *Solidaridad*, n. 66-67; *Punto Crítico*, n. 5; *Excélsior*, 16 y 17 de abril de 1972; *Punto Crítico*, n. 14; *Documentos Sindicales*, n. 7; para el caso de Nissan véase Jesús Manzano, et al, op. cit.

<sup>43</sup> *Excélsior*, 12 de julio de 1974; *Novedades*, 24 de julio de 1975; *Excélsior*, 25 de noviembre de 1975; *Excélsior*, 15 de enero de 1976.

<sup>44</sup> *Excélsior*, 12 de julio de 1974 y 15 de enero de 1976.

manifestar su solidaridad con tales luchas.<sup>45</sup> La UOI en su conjunto se abstuvo de promover acciones solidarias con otras fuerzas, especialmente con el STERM, Tendencia Democrática y el MSR dirigido por Rafael Galván, tendencia que criticaba duramente la posición de la UOI.<sup>46</sup> En un nivel más específico la UOI tampoco pudo evitar que algunos de sus sindicatos afiliados, como el de Nissan, promovieran la solidaridad con la Tendencia Democrática de los electricistas y convocaran acciones semejantes para enfrentar a la empresa.

En enero-febrero de 1976, con motivo de la revisión de contrato en Dina, la UOI manifestó un cambio coyuntural en su política de solidaridad. Al contrario de otras ocasiones, se llamó a las fuerzas independientes externas a la UOI a participar abiertamente en solidaridad con las demandas planteadas. La respuesta no se hizo esperar, diversos grupos de activistas procedentes de varias corrientes realizaron conferencias, estudios, brigadas, etcétera, en la planta misma y afuera. Esta ha sido la lucha que UOI realizó con más amplia cobertura externa.<sup>47</sup>

En el sindicato de Volkswagen, la UOI, además de evitar que las corrientes oficiales recuperen el control, se ha caracterizado por limitar las acciones de grupos políticos con influencia en la Universidad de Puebla. Estos grupos, por cierto, no tienen experiencia ni fuerza en los sectores obreros poblanos. Igual sucedió con otras tendencias menores.

En 1975 la UOI procedió a organizar en un solo sindicato nacional, a los trabajadores de diversas empresas automotrices, tanto del sector terminal como del auxiliar, que ya estaban incorporados a la propia central. El Sindicato Nacional Independiente de Obreros de la Producción, Transformación y Ensamblajes Metálicos (22 000 afiliados) es el paso más importante que la UOI realiza para integrar a los trabajadores de la industria automotriz.<sup>48</sup>

Hay varias razones que encontramos para justificar la creación de este sindicato. La primera es que en el interior de la Central se perfila un sector hegemónico, el formado precisamente por los sindicatos de la rama automotriz. El nuevo sindicato, junto con el de Dina, constituye una fuerza de casi 30 000 trabajadores, que además son el sector con más aprendizaje de luchas, con mayor experiencia organizativa y conquistas fundamentales en todos los niveles: tabuladores, escalafón, salarios, prestaciones, jornada laboral, base en las plazas, etcétera. La segunda razón se refiere a que el nuevo sindicato encierra la posibilidad de aglutinar más fuerza en el interior del sector:

---

45 *Solidaridad*, n. 19, 72, 75, 111-12, 140, ISO-51.

46 *Ibid.*

47 *El Universal*, 7 de febrero de 1976; *El Día*, 8 de febrero de 1976; *Bandera Roja*, n. 34; *El Día*, 9 de febrero de 1976; SPAUNAM, n.13.

48 *Punto Crítico*, n. 69, 31 de enero de 1977, Balance.

unifica a los obreros de los sectores terminal y auxiliar. Otra razón que nos parece importante es que el nuevo sindicato constituye una respuesta a los señalamientos hechos por el STERM, Tendencia Democrática, MSR y otras fuerzas, en el sentido de que la dirigencia de la UOI mantenía aislados entre sí a los sindicatos de la misma rama.<sup>49</sup>

La realización del proyecto de un solo sindicato nacional independiente de la rama automotriz dependerá, consideramos, de la capacidad de las fuerzas independientes para mantener y ampliar su fuerza actual. Que las condiciones impulsen a tales fuerzas a formar otros sindicatos independientes, con el objeto de fusionarse en uno solo, dependerá también de las coyunturas que se presenten en el panorama nacional, y en definitiva de las acciones que los propios obreros realicen contra el capital y la burocracia sindical oficial. Posiblemente las corrientes democráticas comprenden que las alianzas internas son un factor esencial en la lucha por conquistar la democracia e independencia sindicales en un país como México, donde el control oficial es férreo y no ha permitido en 40 años que la clase obrera camine por cuenta propia. Las corrientes políticas opositoras al régimen han mostrado en dichos 40 años grandes limitaciones ideológicas, políticas y orgánicas, pero sobre todo ideológico-políticas. El resultado es evidente: el grueso del movimiento obrero no encuentra en las tendencias insurgentes, proyectos políticos que lo atraigan, que permitan al movimiento obrero diferenciarse de los marcos jurídicos, políticos e ideológicos que han impuesto el Estado y la sociedad mexicana, que son justamente los marcos en que descansa el sistema de dominación nacional.

La tercera corriente independiente en el sector, el STERM, Tendencia Democrática y MSR, es también una corriente nacional con presencia y acciones nacionales importantes en 1970-76. Como se sabe, en el periodo se convirtió en un fuerte centro de atracción para diversos grupos obreros y tendencias políticas. Sus acciones vertebraron la insurgencia sindical mexicana más reciente, fueron el punto de referencia básico para que otros sectores populares y obreros avanzaran tanto en el proceso de conquistas materiales como en el de ampliar la democracia e independencia sindicales. En 1976 a manera de conclusión de los diversos intentos organizativos, se constituye el Frente Nacional de Acción Popular (FNAP), con el objeto de fortalecer las acciones obreras y populares de carácter independiente, que de diversas maneras se enfrentan a los sistemas de dominación sindical y popular existentes. En el mismo año, ocurrió otro hecho fundamental: los electricistas democráticos sufrieron una fuerte derrota en el terreno político y sindical. El MSR fue

---

49 *Solidaridad*, n. 140.

momentáneamente liquidado como el agente capaz de aglutinar y dirigir las corrientes insurgentes; el cambio se operó también en el principal proyecto insurgente, el FNAP que no ha visto fortalecida su acción, ni su función aglutinadora.

En la industria automotriz, la participación del FNAP ha sido muy desigual. En 1969-70, adquirió cierta influencia en el caso de la Chrysler (Fábricas Automex). Este caso es importante en virtud de que fue uno de los pioneros en la lucha por recuperar la democracia sindical. En pequeño, fue el vivo retrato de muchos casos observados en 1970-76. La intervención del STERM no fue muy a fondo: parece que sólo proporcionó asesoría pero sin hacer funcionar las fuerzas de que era capaz. Los resultados no fueron favorables a los trabajadores. No lograron recuperar la vida democrática en su sindicato, se desconoció a los dirigentes avalados por ellos y se impuso un comité espurio, no lograron independizarse de la CTM y tampoco mejoraron sus condiciones de trabajo.<sup>50</sup>

En los años siguientes, 1971-76, esta corriente se solidarizó con las luchas obreras automotrices, si bien no fue acogido con simpatía, especialmente de parte de la coordinación de la UOI; por otro lado, el MSR instó a que el sector obrero se solidarizara con las luchas de los electricistas y obtuvo una respuesta negativa de la UOI, exceptuando a los obreros de Nissan, que fueron más abiertos en este sentido.<sup>51</sup>

En un nivel más concreto, no se sabe que el MSR haya promovido y obtenido la insurgencia de algún sindicato de la industria automotriz en 1971-76, como lo hicieron el FAT y la UOI. Sólo hay un sindicato en el que hay procesos democráticos, el de Ford Motor, donde la información analizada no indica si participa alguna de estas corrientes o alguna otra.

En junio de 1976, poco después de constituido el FNAP, el MSR convoca a formar la Coordinadora de Luchas Metalúrgicas y Automotrices, cosa que ocurre un mes después.<sup>52</sup> Esta coordinadora es sin duda alguna un paso importante en la consolidación de las tendencias sindicales insurgentes en el seno de las ramas señaladas. Se trata de uno de los proyectos más acabados del MSR, por incidir en los sectores obreros de la industria de transformación. Además, es uno de sus primeros proyectos, pues hasta donde sabemos no existen intentos organizativos del MSR en ramas industriales con excepción de la eléctrica y la minera. Un proyecto aparte lo constituye su participación en sindicatos universitarios.

---

50 Solidaridad, n. 14, 15, 17, 19.

51 Jesús Manzano, op. Cit.

52 *Documentos sindicales*, n. 13.

La creación de este proyecto es un reconocimiento al papel desempeñado por los sindicatos de la industria automotriz en los años previos. Junto con los metalúrgicos, fueron sectores de los más combativos y organizados y que aportaron experiencias valiosas a la lucha democrática e independiente de los obreros mexicanos. También se reconoce que estos sectores contienen en germen un gran potencial de lucha y organización; su desarrollo depende en gran medida, exactamente, del trabajo que puedan desempeñar las tendencias insurgentes, poseedoras de experiencias y conocimientos. Por estas mismas razones, consideramos esencial la formación de la Coordinadora. Los sindicatos que promovieron su creación son principalmente de la rama metalúrgica. Se reconoce que es necesario incorporar a organizaciones sindicales de la rama automotriz, o bien a grupos obreros de tales organismos. Esto ratifica la idea de que el MSR no ha logrado avances concretos en la industria automotriz, en 1970-76.

Las organizaciones constituyentes de la Coordinadora son: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Hierro y el Acero, Sindicato Industrial de Trabajadores de Manufactura TOSA (Sección Hierro), Sindicato de Trabajadores de Vaciados Industriales, Sección de Trabajadores de la Industria Mexicana de Envases (Hierro-Acero), Sindicato de Trabajadores de Procesadora Mexicana (Tecnomalla), Sindicato Industrial de Trabajadores de Trailmobile de México.<sup>53</sup>

Por estos firmantes, se puede afirmar que participa en la formación de la Coordinadora la otra corriente que señalamos: el FAT. Recordamos el caso de Spicer, que justamente originó un conflicto cuando se pretendió que el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Hierro y el Acero incorporara a los trabajadores de Spicer. En otros términos, se pretendió eliminar el dominio de las corrientes oficiales, mediante la práctica de la democracia sindical y la formación de un sindicato independiente.

A manera de conclusión podemos señalar que las corrientes democráticas inmersas en la industria automotriz están en condiciones de profundizar su influencia en el mismo. Hay dos polos fundamentales, la UOI por un lado y FAT-MSR por el otro. La primera cuenta con dos sindicatos nacionales y tres de empresa en el sector terminal de la industria automotriz, así como con varios más en el sector auxiliar. La segunda fuerza cuenta con varios sindicatos del sector auxiliar y la Coordinadora de las Luchas Metalúrgicas y Automotrices. Ambos polos pretenden la creación de una sola organización nacional en la rama; sin embargo, difieren en los enfoques concretos para crearla. Con todo, las diferencias en lo orgánico, pueden superarse prácticamente, en la medida,

---

53 Ibid.

insistimos, en que se dé prioridad a las coincidencias inmediatas.

En otro nivel, puede resultar que las diferencias orgánicas sean difíciles de superar en tanto que ambas corrientes no modifiquen sus concepciones acerca del Estado, las clases sociales y el desarrollo del país. Es indispensable que las corrientes insurgentes elaboren proyectos políticos y sindicales capaces de aglutinar y dirigir las luchas obreras, hacia la conquista real de la democracia e independencia sindical, paso medular para obtener la emancipación política e ideológica de la clase obrera.

Los límites ideológicos y políticos de las corrientes sindicales insurgentes (1936-76), se han traducido, como se sabe, en la subordinación política, ideológica y orgánica de los trabajadores al Estado.<sup>54</sup> Las actuales corrientes sindicales insurgentes se encuentran ante dos opciones: o se convierten en agentes de liberación del movimiento obrero, o se convierten en agentes de subordinación al sistema. En mucho, la resolución de este problema depende de si modifican sustancialmente sus proyectos sindicales-políticos o no.

3] *Organización obrera diferente a la sindical en la industria automotriz terminal: delegados departamentales y comités de fábrica*

Además de la estructura sindical reseñada, los obreros del sector están experimentando nuevas formas de organización obrera. En particular existen dos modalidades: delegados departamentales y comités de fábrica.

Los delegados departamentales se han desarrollado en Ford Motor, Nissan, Volkswagen, General Motors y VAM a diferentes niveles de profundidad que en seguida anotaremos. El comité de fábrica se experimenta en Dina. Ambas formas de organización plantean desarrollar gestiones diferentes a la sindical y se proponen acciones paralelas, sin intervenir en las relaciones sindicato-empresa. Los delegados departamentales son una forma de organización obrera dentro de las plantas que consiste en nombrar por consenso o asamblea de un departamento o sección a un representante obrero cuyas funciones serán resolver los problemas internos de condiciones de trabajo, fungir como mediador entre los supervisores y los obreros, mediar en los problemas laborales, etcétera. Varios de los delegados pueden formar comités delegacionales más amplios que

---

54 Arnaldo Córdova, *La política de masas del cardenismo*. Ed. Era. México, 1974, p. 219.

tratarán de resolver los problemas señalados cuando involucren a varios departamentos. Cuando un delegado o comité delegacional se muestra imposibilitado de hallar soluciones a las cuestiones planteadas, recurre a las instancias sindicales.

Los delegados departamentales en Ford Motor poseen una gran tradición. Durante muchos años fueron los principales gestores obreros en el terreno laboral, productivo, etcétera, y adquirieron más importancia que las instancias sindicales; a raíz de la reciente formación de secciones sindicales en las plantas de Ford, se evidenció que los delegados eran los pilares en que mucho tiempo descansó el control de la burocracia sindical, misma que promovió a los viejos delegados para ocupar los puestos seccionales. Con todo, las corrientes democráticas lograron obtener el triunfo en las elecciones. Es evidente que la organización por delegados obreros constituye una experiencia central que puede ser la base para desarrollar acciones democráticas junto a la estructura sindical, o más aún, para promover la democracia en las instancias sindicales.<sup>55</sup>

En Nissan los delegados departamentales son de reciente formación (1973), y han sido básicos para promover las acciones sindicales democráticas.<sup>56</sup> A pesar de que no es clara todavía la diferencia entre la organización sindical y departamental, los indicios demuestran la tendencia en Ford y Nissan a que en el futuro puedan consolidarse dos estructuras, con campos de acción diferenciados. Los delegados o comisiones obreras por departamento tendrían un espacio de acción más amplio que el laboral; tienen condiciones para discutir en detalle los problemas de la

---

<sup>55</sup>Para lo relacionado con Ford, véase:

- a) *El Día*, 11 de agosto de 1975.
- b) *Punto Crítico*, n. 50.
- c) *Ibid.*, n. 59; *El Día*, 20 de junio de 1976.
- d) *El Sol*, 10 de agosto de 1976.
- e) *El Universal, La Prensa*, 2 de agosto de 1976.  
*El Sol*, 18 de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 60.
- f) *La Prensa*, 2 y 7 de agosto de 1976.
- g) *El Día*, 10 de agosto de 1976.
- h) *Excélsior*, 12 de agosto de 1976.
- i) *El Día*, 14 de agosto de 1976.
- j) *Punto Crítico*, n. 61.
- k) *Excélsior, El Día*, 20 de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 62.

<sup>56</sup> Para lo concerniente a Nissan y Volkswagen:

- a) *Punto Crítico*, n. 28.
- b) *Excélsior*, 15 de enero de 1976. En VW se fomaron en junio de 1974.

producción que por un lado son vitales a los obreros, y por otro escapan a los planteamientos, métodos y objetivos sindicales. Por ejemplo, los gestores sindicales no necesariamente poseen los conocimientos técnicos y productivos de cada departamento en concreto y de todos en su conjunto, por tanto carecen de argumentos para plantear las nuevas condiciones concretas del proceso productivo. Esta línea de acción es novedosa, justamente en virtud del tipo específico de producción y de la organización del trabajo que subsiste en las plantas automotrices.

Consideramos que esta situación, de generalizarse en el sector, puede convertirse en punta de una acción obrera más amplia que la sindical, y que puede convertirse en un instrumento valioso para ampliar la participación de las bases obreras. Mientras tanto, este tipo de organización se ha extendido: en junio de 1974 se establecen los delegados departamentales en Volkswagen, en febrero-marzo de 1975 se institucionalizan en General Motors y en 1977 sucede lo mismo en VAM.

El caso de los obreros de Dina plantea otro nivel de acción obrera.<sup>57</sup> Los comités de fábrica se constituyeron con el objeto de establecer un canal de comunicación con la empresa encaminado a discutir los métodos para elevar la productividad de la misma: se trata, por parte del gobierno, de otra forma de cristalizar la "alianza" con los obreros, haciéndolos participar en ciertos niveles de dirección, donde al final del proceso las decisiones corresponden a los responsables políticos que dirigen el Combinado Industrial de Ciudad Sahagún. Así se concreta otra forma de dominación sobre los obreros: se recogen sus demandas y opiniones, se traducen en opciones administrativas, el gobierno decide la orientación de la producción y los obreros pueden pensar que son consideradas sus opiniones: los comités de fábrica son otra forma, por el momento, de ampliar la dominación ideológica y política. Las opiniones expresadas por el presidente Luis Echeverría con motivo de su Segundo Informe de gobierno respecto al comité de fábrica en Dina, son muy elocuentes en cuanto al papel que desempeñan y pueden desarrollar los comités de fábrica desde el punto de vista del Estado:

En días recientes, visité el Comité de Fábrica de esa empresa [Dina] cuya creación significa en nuestro país la colaboración de técnicos y trabajadores para el análisis y el mejoramiento de los métodos de trabajo y dije a sus miembros que la industria estatal descentralizada pertenece al

---

<sup>57</sup> Dina:

a) *Excélsior, El Sol*, 19 de agosto de 1972.

b) *Solidaridad*, n. 116.

c) *Solidaridad*. n. 120.

pueblo, que su propósito es la buena utilización de los recursos disponibles para orientar el desarrollo y asegurar la independencia económica.

Este Comité de Fábrica de una de las tres factorías de Ciudad Sahagún, representa un caso digno de atención, en realidad, ejemplar; porque allí se reúnen, independientemente del comité directivo sindical, una representación de los distintos departamentos de la fábrica con una representación de los distintos técnicos que dirigen esos departamentos. Forma parte del propio Comité el director general del Complejo Industrial de Ciudad Sahagún, y el tema básico del intercambio de ideas, que en la forma más abierta y franca se ha establecido, es el de mejorar las condiciones de trabajo y las normas de productividad de la propia fábrica.

Manifesté a los concurrentes, que sin duda alguna el mejor empleo de cada máquina lo conoce el trabajador, lo conocen los técnicos que, para fines de productividad, quieren mejorar todos los sistemas; que debemos de entender -y en esto hemos insistido continuamente con algunos empresarios conformados todavía a la antigua-, que la productividad no es ver cómo se explota al trabajador, sino cómo, con los recursos disponibles, se obtienen mayores rendimientos, aligerando la carga, haciendo más agradable la jornada y más humana la relación en cada unidad de trabajo; y que, así, en esa forma, todos ganarán.

Es interesante observar que no obstante el respeto que hay en todos los sectores de ese gran complejo industrial por el director general de la empresa descentralizada, en el Comité de Fábrica se le llama *compañero director*. Esto es altamente estimulante. Él mismo entiende, y así lo estamos haciendo desde la Presidencia de la República, que es con la colaboración de todas las opiniones, dichas en forma respetuosa y abierta, como debemos encontrar, como ya estamos encontrando, caminos de superación en todas las actividades.<sup>58</sup>

Para los trabajadores esta experiencia constituye una novedad, y efectivamente lo es en el conjunto de la rama automotriz. Por lo tanto, en caso de mantenerse con vida estos comités, reclamarán acciones obreras diferentes y novedosas. Por ahora se puede señalar que ya se plantean y realizan discusiones acerca de la producción en su conjunto, de los procesos particulares, de cómo mejorar la organización del trabajo, el destino de los desechos industriales, etcétera. Más adelante es posible que discutan el destino de la producción, el mercado, los precios y cómo mejorarlos respecto a las empresas transnacionales, etcétera.

Un resultado extra del proceso es la formación de otra capa dirigente obrera, paralela a la

---

58 "Segundo Informe Presidencial del C. Luis Echeverría Álvarez", en *Gobierno Mexicano*, ed. por la Presidencia de la República, Segunda Época, n. 22; 1°-30 de septiembre de 1972, pp. 41-42. (El subrayado es nuestro.)

sindical, que eventualmente se puede convertir en una fuerza que incidiera en la política concreta en el interior de la empresa. Su alianza con ésta o el sindicato dependerá de las coyunturas específicas y de la importancia que los obreros asignen a los comités. En fin, se abre un ancho espectro de problemas económicos, sociales y políticos que los obreros deben abordar. Para ello es básico mantener y ampliar los métodos democráticos en las discusiones por departamento y generales. Es obvio que así limitarán la formación de dirigentes separados de las bases obreras, cuando menos en el terreno que controlan y pueden controlar los trabajadores: el espacio social y político en el interior de las plantas.

De mantenerse la tendencia señalada, esta organicidad obrera también puede influir poderosamente en la vida sindical. Ampliaría las demandas laborales hasta límites insospechados y politizaría en muchos sentidos las decisiones del sindicato. Por tanto es necesario observar el desenvolvimiento de las nuevas formas de gestión obrera en la rama y en todas las similares.

#### 4] *Las organizaciones sindicales en el sector terminal*

Los obreros de las 14 empresas que forman el sector terminal en su conjunto, están organizados sindicalmente. Ciertamente no están unificados en un solo sindicato nacional o de industria, lo que de entrada los sitúa en una posición desventajosa frente a las empresas, que sí están unificadas nacionalmente. Ello no obstante, las diversas organizaciones sindicales que agrupan de manera fraccionada a los trabajadores, constituyen un elemento importante si consideramos que dentro del sector industrial es elevadísimo el número de obreros no organizados.<sup>59</sup>

A nivel de las centrales obreras, excluido el Congreso del Trabajo, existen cuando menos cuatro centrales que tienen influencia en los asuntos laborales y sindicales del sector. Éstas son la Unidad Obrera Independiente (UOI), la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), y la Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León (FSINL).<sup>60</sup>

---

59 Juan Felipe Leal y José Woldenberg, "El sindicalismo mexicano, aspectos organizativos". *Cuadernos Políticos*, n. 7, Ed. Era, enero-marzo de 1976, pp. 35-55. Francisco Zapata, "Afiliación y organización sindical en México". *Tres estudios sobre el movimiento obrero en México*, Ed. El Colegio de México, 1976, pp. 79-148.

60 Estos datos que parecen ser muy simples no existen de manera agrupada, se hallan dispersos en una gran cantidad de notas periodísticas. La revisión de esas fuentes nos permitió concretar los datos señalados. Entre otras, consúltese: *El Día*, 9 y 17 de febrero de 1975; *El Sol*, 18 de febrero de 1975; *Excélsior*, 7 de marzo de 1975; *Punto Crítico*, n. 45; *El Día*, 16, 17 y 26 de febrero de 1975; *El Sol*, 28 de febrero de 1975; *El Día*, 3 de marzo de 1975; *Solidaridad*, n. 133; *El Universal*, 7 de marzo de 1975; *Excélsior*, 7 de marzo de 1975; *El Día*, 9 de marzo de 1975; *Solidaridad*, n. 137; *El Día*, 6 y 7 de junio de 1975; *El Universal*, 6 de junio de 1975; *Excélsior*, 7 de junio de 1975; *Solidaridad*, n. 141, 144-45; *Últimas Noticias*, 13 de junio de 1975; *El Día*, 30 de junio de 1975; *Punto Crítico*, n. 45; *Solidaridad*, n. 140.

De las cuatro, la UOI no está incorporada al Congreso del Trabajo (CT) y tampoco está ligada directamente a un grupo de poder regional como es el caso de la FSINL. Además, es una central que ha impugnado los procedimientos y la política desarrollada por la CTM y el CT en el campo de los sindicatos de la industria automotriz.

La CTM, como se sabe, es la central-eje del conjunto del sistema sindical mexicano y de la burocracia sindical incorporada al CT y pivote de la dominación sobre los trabajadores. La CROC es la segunda central obrera en importancia en el interior del CT y está totalmente disciplinada a su política e ideología. La FSINL no está integrada al CT y constituye un elemento disciplinado más bien a los intereses concretos de los grupos empresariales dominantes en la región de Nuevo León.<sup>61</sup>

Esta diversidad de centrales constituye de suyo un obstáculo importante para la unidad orgánica del sector obrero. Además, plantea de entrada la existencia de diferentes proyectos políticos e ideológicos que a su vez forman otra barrera para la unidad y las acciones de los trabajadores.

A nivel de la dirigencia también hay un problema central: la burocracia, en términos generales y bajo ciertas coyunturas, puede organizar un bloque de fuerzas, pero cada central, por sí misma, es reducto de un cierto grupo burocrático, que en ocasiones puede coincidir en intereses con otros grupos o no. Las coincidencias o discrepancias entre los dirigentes son un problema más en la cuestión de la unidad obrera en el sector automotor.

Acorde con el contexto anterior, cada central posee tanta fuerza como sindicatos y afiliados agrupa. En 1976 la distribución era la siguiente: La UOI, que dirige Juan Ortega Arenas, cohesiona a los sindicatos de tres empresas importantes como son Diesel Nacional, Volkswagen de México y Nissan Mexicana: en conjunto agrupa a 19 250 trabajadores entre obreros y empleados. Es importante destacar que esta central se caracteriza por ser la más reciente en su formación histórica y por haber arrancado del control directo del sistema sindical institucional, uno tras otro, los sindicatos con que hoy cuenta. En 1956 se independizó el sindicato de Diesel Nacional, y en 1972 los de Volkswagen y Nissan Mexicana.<sup>62</sup>

La CTM, central oficial desde 1936, incorpora cuando menos a los trabajadores de otras tres

---

61 Además de las fuentes señaladas en la nota anterior, véanse las siguientes: *Novedades*, 24 de julio de 1975; *El Día*, 11 y 21 de agosto de 1975; *El Día*, 6 de septiembre de 1975; *Excélsior*, 11, 12 y 14 de septiembre de 1975; *El Sol*, 2 de abril de 1916; *Punto Crítico*, n. 39, 40 y 41; *Solidaridad*, n. 148; *El Sol*, 18 de enero de 1976; *Solidaridad*, n. 150-51; *Punto Crítico*, n. 43, 44, 47, 48; *Excélsior*, 25 de noviembre de 1976; *El Día*, 7 de diciembre de 1975; *El Día*, 30 de enero de 1976; *El Día*, 8 de febrero de 1976; *Solidaridad*, n. 152.

62 Los datos globales de cada central se basan fundamentalmente en fuentes hemerográficas. Además fueron con información proporcionada por la revista *Expansión*, por la SIC y por la AMIA

empresas fundamentales de la rama: Chrysler de México, Ford Motor Co. y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), que suman 12 350 personas entre obreros y empleados. Con toda la fuerza institucional que posee, ha visto debilitada su influencia en la rama, sobre todo durante el régimen de Luis Echeverría; primero por los intentos presidenciales de modernizar el aparato sindical, después por la ineficacia política de ciertos sectores y niveles de la burocracia sindical, que se hace más notoria a partir de la crisis económica expresada en la inflación, recesión, desempleo y devaluaciones; situación que reclama nuevas políticas del Estado y la burocracia sindical y a la que algunas dirigencias no supieron dar respuesta por lo que fueron desplazadas en ciertos niveles y sectores como es el caso de la industria automotriz

La CTM, decimos, incorpora cuando menos a tres sindicatos. La información consultada no aclara la situación de otros cinco: el de International Harvester, el de Kenworth Mexicana, el de Mexicana de Autobuses, el de las Fábricas Autocar y el de Víctor Patrón. Pero creemos que si no están en la CTM, de una u otra forma el control oficial persiste, pues tampoco están en centrales independientes como la UOI. Estimamos también que el número de trabajadores en estas empresas asciende a 5 275.<sup>63</sup>

En la CROC están incorporados los trabajadores de General Motors y de Trailers de Monterrey. Como sabemos, esta Central tuvo su origen en 1952, cuando se fusionaron varias de las centrales formadas en los años cuarenta, al calor de fuertes discrepancias entre los trabajadores y la dirección nacional de la CTM. El sindicato de General Motors también está afiliado a la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalmeccánica, que, según frecuentes declaraciones de los líderes sindicales de General Motors, tiene 11 millones de afiliados. El sindicato de Trailers de Monterrey se incorporó en 1976 a la CROC; anteriormente estaba en la Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León (FSINL). Ambos sindicatos suman 7 000 afiliados.

Finalmente, tenemos que la FSINL, desde 1976, cuenta con un sindicato, el de Trailers del Norte, con un total de 1 000 agremiados. Antes, integraba también al de Trailers de Monterrey, que defecionó en virtud del escaso interés que demostró la burocracia de la central en un conflicto obrero-patronal desarrollado en ese año.<sup>64</sup>

63 Recomendamos la consulta de: *Solidaridad*, n. 152; *Excélsior*, 15 de enero de 1976; *El Día*, 8 de febrero de 1976; *El Día*, 24 de enero de 1976; *Excélsior*, 18 de enero de 1976; *El Sol*, 18 de enero de 1976; *El Día*, 30 de enero de 1976; *Punto Crítico*, n. 47 y 48; *El Socialista*, n. 37; *El Universal*, 6 de febrero de 1976; *Bandera Roja*, n. 34; *El Universal*, 7 de febrero de 1976; *El Día*, 9 de febrero de 1976; *SPAUNAM*, n. 13; *La Prensa*, 16 y 17 de febrero de 1976; *Punto Crítico*, n. 50; *El Sol*, 2 de abril de 1976; *Punto Crítico*, n. 49; *El Universal*, 31 de marzo de 1976; *El Día*, 2 de abril de 1976; *Documentos Sindicales*, n. 12; *Punto Crítico*, n. 53; *Excélsior*, 3 de abril de 1976.

64 Las referencias de cada sindicato y central provienen básicamente de fuentes hemerográficas. Véase también: *Excélsior*, 9 y 11

Si agrupamos las centrales por el criterio de su disciplina ante el régimen del sistema sindical institucional, tendremos dos bloques: el formado por el CT, la CTM y la CROC, que controla diez sindicatos con 24 625 afiliados del sector obrero automotor terminal. Sumándole el sindicato agrupado por la FSINL, las cifras correspondientes son 11 sindicatos y 25 625 agremiados. El otro bloque corresponde a las organizaciones integradas por la UOI, que son tres y afilian a 19 250 obreros y empleados.<sup>65</sup> La situación expresada por las cifras puede interpretarse como un deterioro notable del sistema sindical institucional y de la burocracia que lo administra. También indica la posibilidad real que hay, por parte de las tendencias sindicales independientes, de obtener la emancipación teórica y práctica de este sector obrero, respectó del sistema político y sindical. Su cristalización depende de las coyunturas políticas que se presenten, así como de los métodos empleados en las acciones inmediatas y mediatas. La diferencia cuantitativa entre uno y otro bloque es mínima. En 1975, la UOI seguramente consideró que podría superar esa diferencia y organizó un nuevo sindicato nacional que incluye a los trabajadores de sindicatos ya incorporados a la propia central: el Sindicato Independiente de Obreros de la Producción, Transformación y Ensamblados Metálicos, que incluye a los trabajadores de Volkswagen, Nissan, Sidera, Aceros Esmaltados, Herramientas Cleveland y Babcock and Wilcox de México. Excluye al sindicato de Dina. En total agrupa a 22 000 agremiados.<sup>66</sup>

Lo notable de este sindicato es que agrupa a trabajadores de los dos sectores principales de la industria: el terminal y el auxiliar. Posteriormente a su constitución, ya en 1976, disminuye el impulso a este sindicato. Influyó seguramente el hecho de que la CTM y demás centrales oficiales también agrupan a diversos sindicatos de la industria de autopartes, y que sumándolos a los sindicatos que controlan de la industria terminal, sumarían más agremiados que este sindicato nacional de UOI.

---

de abril de 1976; *Excélsior*, 25 de junio de 1976; *Punto Crítico*, n. 53; *Documentos Sindicales*, n. 12; *El Sol*, 30 de abril de 1976; *Excélsior*, 6 y 7 de mayo de 1976; *Punto Crítico*, n. 55; *El Día*, 17 de mayo de 1976; *El Sol*, 10 de junio de 1976; *El Universal*, 13 de junio de 1976; *El Día*, 20 de junio de 1976; *Punto Crítico*, n. 59; *El Día*, lo. de julio de 1976; *El Heraldo*, lo. de julio de 1976; *El Heraldo*, 26 de junio de 1976; *Documentos Sindicales*, n. 13; *El Sol*, lo. de julio de 1976; *Punto Crítico*, n. 58.

65 Los datos de las fuerzas independientes y las oficiales provienen igualmente de numerosas fuentes. Además de las citadas recomendamos consultar *Novedades*, 2 de julio de 1976; *El Sol*, 2 de julio de 1976; *Excélsior*, 4 y 6 de julio de 1976; *El Día*, 4 y 6 de julio de 1976; *El Día*, 7 y 8 de julio de 1976; *El Universal*, 9 de julio de 1976; *El Heraldo*, 9 de julio de 1976; *Novedades*, 9 de julio de 1976; *Excélsior*, 10 de julio de 1976; *El Sol*, 10 de julio de 1976; *Punto Crítico*, n. 60; *El Día*, 10 de julio de 1976; *La Prensa*, 10 de julio de 1976; *Documentos Sindicales*, n. 13; *El Sol*, 10 de agosto de 1976; *El Universal*, 2 de agosto de 1976; *La Prensa*, 2 y 7 de agosto de 1976; *El Día*, 10 de agosto de 1976; *Excélsior*, 12 de agosto de 1976; *El Día*, 14 de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 61; *Excélsior*, 20 de agosto de 1976; *El Día*, 20 de agosto de 1976; *Punto Crítico*, n. 62. *Excélsior*, 4 de septiembre de 1976.

66 *Punto Crítico*, n. 69, 31 de enero de 1977, pp. 15-25.

A pesar de este intento, en el sector terminal se mantiene la diferencia numérica e institucional entre las fuerzas de los dos bloques que señalamos. La práctica obrera y sindical es la que, bajo ciertas coyunturas, podrá decidir cambios esenciales en las relaciones entre ambas fuerzas, sobre todo considerando que el término "bloque" no es muy exacto. Las centrales oficiales pueden constituirlo, pero no necesariamente; las diferencias entre las burocracias sindicales siempre están presentes, por lo que es difícil que siempre marchen unidas y en el mismo sentido.

En los tipos de sindicatos existentes en el sector, también encontramos heterogeneidad. Hay dos sindicatos nacionales y diez de empresa. De los primeros uno es el Sindicato Nacional Independiente de Trabajadores de Diesel Nacional que sólo agrupa a los trabajadores de la empresa, está afiliado a la UOI y es uno de los más fuertes en dicha central. El segundo es el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos de la República Mexicana, que forma parte de la CTM y agrupa a los trabajadores de Chrysler, Ford Motor Co. y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM). El tercero es el formado por seis sindicatos de UOI.

Los sindicatos de empresa son: Sindicato Independiente de Trabajadores de Volkswagen de México, Similares y Conexos (UOI); Sindicato Independiente de Trabajadores de Nissan Mexicana (UOI); Sindicato de Obreros y Empleados de General Motors (CROC); Sindicato de Trabajadores de Trailers de Monterrey (CROC); Sindicato de Trabajadores de Trailers del Norte (FSINL); Sindicato de Trabajadores de International Harvester. Hay 4 casos más que estimamos como sindicatos de empresa, los de Kenworth Mexicana, Mexicana de Autobuses, Fábricas Autocar Mexicana y Víctor Patrón; como ya dijimos, la información analizada no proporciona indicios de si los últimos 5 están incorporados a la CTM: u otra central oficial.<sup>67</sup>

La heterogeneidad en los tipos de sindicatos puede explicarse por diversas razones, entre otras, que las empresas y la división orgánica de los trabajadores les permite posiciones de fuerza. Igualmente, a la burocracia sindical le permite mayor margen de negociación y manipulación. Al Estado, por su parte, le facilita la conciliación y evita grandes conflictos como los observados en los sindicatos nacionales de industria. A las diferentes centrales también les proporciona fuerza y les facilita la continuación y reproducción de diversos núcleos burocráticos, cada uno de los cuales difícilmente se desprendería de los beneficios que resultan de los conflictos con cada empresa.

Estas mínimas razones pueden contribuir a explicar los diferentes tipos de sindicatos. Los

---

67 La estimación de sindicatos de empresa también se basa en las fuentes ya indicadas.

trabajadores son, pues, la base de diferentes intereses concretos que median sobre su trabajo, y que se oponen, por lo mismo, a crear una organización nacional de obreros de la industria automotriz.

La fuerza de cada sindicato, como se sabe, depende entre otras cosas de si es nacional o de empresa, del tipo de central a la que está integrado, del tipo de proyectos sindicales y políticos que cobijan su acción, así como de su fuerza natural: la afiliación. Cuanto más crezca o disminuya el número de afiliados, el sindicato tendrá mayor o menor fuerza para obtener los objetivos que se plantea. Desde este ángulo, daremos una relación de los sindicatos según el número de agremiados que posee, utilizando los datos de 1976, pero advirtiéndole que estos dos últimos años de crisis han mermado la membresía de todos.

El sindicato de Volkswagen es el mayor, con 9 500 afiliados; el de Dina posee 7 000; el de Chrysler de México suma 5 650; el de General Motors es de 5 500; en Ford Motor son 4 700; les siguen Nissan con 2 750, VAM con 2 000, Trailers de Monterrey con 1 500, International Harvester con 1 250 afiliados, Trailers del Norte con 1 000, Kenworth Mexicana con 1025, Mexicana de Autobuses; Fábricas Autocar y Víctor Patrón poseen respectivamente un número estimado de 1 000 afiliados.<sup>68</sup>

---

68 Estos datos son el resultado de confrontar varias fuentes como la hemerográfica, *Expansión* (revista empresarial de la que se obtuvieron diversos datos) la SIC y la AMIA (organismo que agrupa los intereses de 10 de las 14 empresas terminales; es el principal instrumento de mediación entre el capital de la rama y el Estado).

## Cuadro I

### AFILIADOS POR SINDICATO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1976)

<i>Sindicato</i>	<i>No. afiliados*</i>
Volkswagen	9 500
Dina	7 000
Chrysler	5 650
General Motors	5 500
Ford Motor	4 700
Nissan	2 750
VAM	2 200
Trailers de Monterrey	1 500 (e)
International Harvester	1 250
Trailers del Norte	1 000 (e)
Kenworth Mexicana	1 025
Mexicana de Autobuses	1 000
Fábricas Autocar	1 000 (e)
Víctor Patrón	1 000 (e)
	<hr/>
Total	44 875

FUENTES: Véase notas periodísticas de 1975 y 1976 en notas a este capítulo. *Expansión* y SIC (información directa).

\*Incluye obreros y empleados.

(e) Estimación realizada con información periodística, datos directos de *Expansión* y considerando el tipo específico de producción así como de su mercado.

Es necesario aclarar que el total consignado difiere de la cifra elaborada por la AMIA, misma que equivale a 39 795 personas ocupadas en 1976. Al respecto cabe señalar que AMIA nunca publica datos del personal por empresa, siempre proporciona datos globales y no incluye información de algunas empresas como Trailers del Norte y Víctor Patrón.

Por otro lado, la SIC proporcionó información de 1976, según la cual 8 empresas terminales ocupan a 38 350 trabajadores. La SIC no ofrece información de 6 empresas que según nuestros datos ocupan a 6 525 trabajadores (Trailers de Monterrey 1 500, Trailers del Norte 1 000, Kenworth Mexicana 1025, Mexicana de Autobuses 1000, Fábricas Autocar 1 000, Víctor Patrón 1000). Sumando el total de la SIC (8 empresas) y el total de las otras seis, nos da una cifra igual a 44 875 trabajadores.

La SIC dio estas cifras de ocupación: VW 9500, Ford 4 700, Chrysler 5 650, Dina 7 000, General Motors 5 500, Nissan 2 750, V AM 2 000, International Harvester 1 250. Coinciden con

*Expansión* y las notas periodísticas. Recomendamos ver "Lista de 200 empresas industriales del país en base a las ventas netas del año 1974 (75 y 76) ", SIC.

Cuadro II

**TIPOS DE SINDICATOS Y CENTRALES OBRERAS (1976)**  
(Industria automotriz)

Sindicatos	Carácter del sindicato	Central a la que pertenece
Diesel Nacional	nacional	UOI
Volkswagen	empresa	UOI
Nissan M.	empresa	UOI
Chrysler	nacional	CTM
Ford Motor	nacional	CTM
VAM	nacional	CTM
General Motors	empresa	CROC
Trailers de Monterrey	empresa	CROC
Trailers Del Norte	empresa	FSNL
International Harvester	empresa	CT (e)
Kenworth Mexicana	empresa (e)	CT (e)
Mexicana de Autobuses	empresa (e)	CT (e)
Fábricas Autocar	empresa (e)	CT (e)
Victor Patrón	empresa (e)	CT (e)

FUENTE: Véase notas hemerográficas del presente capítulo, 1976.

(e) Estimación. CT equivale a control oficial. Es probable que estén en cualquier central oficial, lo cierto es que no son independientes.

Cuadro III  
**CENTRALES OBRERAS, SINDICATOS Y AFILIADOS (1976)**  
(Industria automotriz)

Unidad Obrera Independiente (UOI)	Volkswagen	9 500
	Dina	7 000

	Nissan	2 750
—		
Total UOI		19 250
Confederación de trabajadores de México (CTM)		
	Chrysler	5 650
	Ford	4 700
	VAM	2 000
Total CTM		12 350
Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC)		
	General Motors	5 500
	Trailers de Mont.	1 500
Total CROC		7 000
Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León (FSINL)		
	Trailers del Norte	1 000
Total FSINL		1 000
Sindicatos incorporados alguna central obrera oficial (CT)		
	International Harvester	1 250
	Kenwort Mexicana	1 025
	Mexicana de Autobuses	1 000
	Fábricas Autocar	1 000
	Víctor Patrón	1 000
Total CT		5 275
Total General		44 87

FUENTES: Las mismas de los cuadros I y II.

#### Cuadro IV

#### TIPO DE CENTRALES OBRERAS Y AFILIADOS INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1976)

	<u>          </u> <u>          </u>	<i>Subtotales y total general</i>
	<i>No. Afiliados</i>	
A] <i>Oficiales :</i>		
	CTM	12 350
	CROC	7 000
	<u>Otras</u>	5 275
Totales oficiales	24 625	24 635
B] <i>Independientes:</i>		
	Unidad Obrera Independiente (UOI)	19 250
Totales UOI	19 250	19 250
C] <i>Regional oficial:</i>		
	FSINL	1000
Totales FSINL	1000	1 000
Total General		44 875

FUENTES: Mismas de cuadros I a III.