

## ANÁLISIS DEL SALARIO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO, DESDE LA PERSPECTIVA NEOCLÁSICA (1983-2012)

Héctor Gustavo Amín Velázquez Ortiz\*

(Recibido: 27 - febrero - 2017 – Aceptado: 10 - abril - 2017)

7

### *Resumen*

El objetivo de este artículo es constatar la validez de los postulados de la escuela de pensamiento neoclásico, para analizar la coyuntura de los salarios reales en la industria automotriz mexicana, posterior a la crisis de deuda de 1983 hasta el año 2012. Dicho lo anterior, el concepto de productividad por trabajador juega un papel clave para la afirmación o rechazo del engranaje teórico neoclásico, en función del análisis de la coyuntura de los salarios reales en el sector automotriz nacional.

### *Abstract*

The aim of this article is verify the validity of the postulates of the neoclassical school to analyze the reality of real wages in the Mexican automotive industry, after to the crisis of doubt of 1983 until the year 2012. In this case, the concept of the labor productivity plays an important part to affirmation or rejection of the neoclassical theoretical framework, in function of analysis of the contemporary reality of real wages in the automotive sector.

**Palabras clave:** Capital y productividad total del factor, neoclásico, salarios, automóviles

**Keywords:** Capital and total factor productivity, neo-classical, wages, cars

**Clasificación JEL:** D24, E13, E24, L62

\* Egresado de la Maestría en Economía, UAM Azcapotzalco. Correo electrónico: h-v-oJ933@hotmail.com

## Introducción

Para pocos es un secreto el éxito en términos económicos de la Industria Automotriz Mexicana (IAM) a partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), sin embargo, dado el proceso de renegociación de dicho acuerdo trilateral, uno de los puntos más controversiales es el de los salarios en el sector manufacturero, en especial en la industria automotriz. En este orden de ideas, la exigencia por una apreciación en los salarios reales en México por parte de instituciones gubernamentales y sindicales de Estados Unidos y Canadá es cada vez más recurrente, ya que arguyen que dichos sueldos representan una ventaja desleal por parte del mercado laboral mexicano.

Dicho lo anterior, uno de los argumentos de los sectores empresariales para la apreciación de los salarios reales es que estos debieran de ser acompañados por un aumento en la productividad por trabajador, postulado que deriva de la escuela de pensamiento neoclásico a través del concepto de Productividad Marginal del Trabajo (PMgL). En este sentido, la siguiente investigación tiene como objetivo verificar si un cambio en la productividad por trabajador va acompañada por un variación en la magnitud de los salarios reales, tal y como se supondría bajo el enfoque neoclásico, dentro de un periodo comprendido de 1983 a 2012.

Para corroborar el objetivo de nuestra investigación, quedará dividida en cuatro pequeños apartados. En un primero se definirán los supuestos elementales aportados por la escuela de pensamiento neoclásico para el análisis de los salarios, un segundo de antecedentes sobre la IAM, así como de las estructuras sindicales heredadas del corporativismo, y un tercero que hace lo propio para la contemporaneidad de la llamada era neoliberal. Por último, en el cuarto apartado se realiza un análisis a partir de los datos del Instituto Nacional Electoral de Geografía e Informática (INEGI), estimaciones propias, la coyuntura histórica del sector y los postulados neoclásicos.

### 1. La propuesta neoclásica

Para objeto de nuestra investigación, la corriente de pensamiento neoclásico tiene su fundamento en los siguientes cuatro supuestos:

- I. Racionalidad económica.
- II. Flexibilidad en el precio de los factores de la producción.
- III. El factor de producción capital ( $K$ ), permanece constante.
- IV. Análisis de corto plazo, es decir, sin cambio tecnológico.

La racionalidad económica supone que la empresa, como cualquier otro agente económico, buscará maximizar su beneficio y en el caso de las firmas será su utilidad mediante la

minimización de los costos de producción, como lo es el precio del factor trabajo, es decir el salario. Asimismo, el segundo supuesto plantea la libertad que tiene el salario en la autodeterminación de su magnitud ante las variaciones del mercado. En tanto, alusivo a los supuestos III y IV, se entiende que lo único que cambiará en nuestro análisis en términos temporales, el cual es en el corto plazo, será el factor trabajo ( $L$ ).

Retomando nuestro supuesto sobre la racionalidad de los agentes económicos, Ramírez (2012) afirma que bajo, el enfoque de la escuela neoclásica, la empresa maximiza su utilidad en el punto donde la remuneración al factor trabajo o salario ( $W$ ), es igual a la PMgL,<sup>1</sup> es decir:

$$W = PMgL$$

Dicho lo anterior, cuando tenemos la igualdad de  $W = PMgL$ , es considerado como nuestro punto de equilibrio del salario ( $W^*$ ) y, es en este punto, la magnitud del precio que debe pagar la empresa al factor de producción trabajo ( $L$ ), si desea maximizar sus ganancias.

De este modo entendemos que si el salario ( $W$ ) se encuentra por encima del valor nominal de  $W^*$ , entonces, la empresa pierde ganancias y recurrirá a reducir su planta laboral, como mecanismo de ajuste ante este desequilibrio causado por los salarios. Por el contrario, si el salario  $W$  se encuentra por debajo de  $W^*$ , la empresa puede aumentar sus ganancias, si incrementa la plantilla laboral hasta que  $W$  sea igual a  $W^*$ . En ambos casos, en un primer momento el mercado de trabajo se encuentra en desequilibrio.

Por otro lado, la PMgL se puede expresar como la productividad laboral y es así como se expresara en nuestro análisis, la cual es una medida económica que calcula el valor monetario de los bienes y servicios producidos por el factor de producción trabajo, durante un periodo determinado. En el debate de ideas, la perspectiva neoclásica vincula a la productividad con la obtención de los mismos ingresos con una reducción de los costos de producción.

Por su parte, la corriente neoclásica entiende que, a una mayor productividad por parte de los trabajadores, mayores serán los salarios a este factor de producción.<sup>2</sup> Una vez, que hemos expuesto los supuestos de la corriente de pensamiento neoclásico, partiremos a hacer el análisis del comportamiento de los salarios en la IAM de 1983 al año 2012.

<sup>1</sup> De acuerdo con Mankiw (2001), la PMgL es la cantidad de producción adicional obtenida cuando se incrementa la cantidad de trabajo en una unidad.

<sup>2</sup> Reforzando dicha idea, conforme a Parkin (2010, p. 427) las tasas salariales aumentan con el paso del tiempo, es decir, debieran de tener una tendencia ascendente, ya que el valor del producto marginal del trabajo también tiene una tendencia ascendente. Dicha tendencia puede ser atribuida al cambio tecnológico y los nuevos tipos de capital que hacen que los trabajadores sean más productivos.

## 2. Antecedentes

La historia de la IAM tiene su origen en el año de 1925 con el primer establecimiento de la Ford Motor Company en el Distrito Federal. Asimismo, podemos dividir la historia de este sector en tres grandes etapas. La primera que corresponde a la Industrialización por Sustitución de Importaciones<sup>3</sup> (ISI), que comenzó su consolidación por medio del Decreto de Integración de la Industria Automotriz celebrado en agosto de 1962, por el cual el Estado ejercía una presión para incrementar el Grado de Integración Nacional (GIN) por medio de restricciones a la importación de partes de automóviles.

Una segunda etapa que comienza después del agotamiento de la política ISI a consecuencia de la crisis de 1976. Fue en el año de 1977 que se inauguró la política de industrialización por la Promoción de las Exportaciones, dicho modelo supone el fin de las políticas proteccionistas, buscando aprovechar las oportunidades brindadas por la economía de libre mercado a través de la exportación de bienes y servicios. Por su parte, podemos afirmar que este periodo es transitorio entre el proteccionismo y una economía globalizada. Sin embargo, como efecto de la crisis económica de 1982 se refuerza el paradigma de apertura comercial por medio del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, celebrado en 1983. Es a partir de este año que comienza una tercera etapa en la IAM y es además el punto de arranque de nuestra investigación.

Por su parte, la historia del sindicalismo en México durante la primera mitad del siglo XX, está marcada en gran medida por la simbiosis con el gobierno, a esto se le denominó corporativismo sindical<sup>4</sup> y tuvo su auge en el sexenio cardenista. Dicho esto, en sexenios posteriores el gobierno mantuvo posturas diferentes con relación al capital nacional y extranjero.

Respecto a las estructuras sindicales en la IAM Aguilar (1978), explica que se desarrollaron tres diferentes proyectos de sindicalismo: el oficialista, el independiente y de otra subordinación política. Estos según su relación de sumisión, o no, con el aparato estatal u otros agentes de poder económico. Por el lado del proyecto oficialista, constataba de una plena subordinación hacia los aparatos burocráticos del Partido Revolucionario Institucional (PRI),

<sup>3</sup> Según Guillén (2013, pp. 34-35) la ISI fue un modelo que a partir de los años cuarenta del siglo pasado, México se desarrolló hacia adentro con el propósito de edificar un sector industrial para satisfacer las necesidades del mercado interno. El inicio de la política proteccionista mexicana en el periodo posrevolucionario puede situarse en 1947, cuando el gobierno mexicano comenzó a establecer restricciones cuantitativas a las importaciones y a sustituir con tarifas *ad valorem* las específicas existentes.

<sup>4</sup> Al respecto, Córdova (1979) sostiene que en el país, existe un corporativismo puramente político y de él, ante todo, por lo menos como estructura de partido, se excluye a la clase dominante; funciona sólo como mecanismo de control de las masas, y en él la verdadera organización corporativa es la organización de clase o, más precisamente, de intereses profesionales, amén de que, por lo menos desde el punto de vista formal, la organización es concebida como miembro del partido y no como órgano del Estado.

por medio del Congreso del Trabajo (CT), el cual aglutinaba a las centrales de la Central de Trabajadores de México (CTM) y la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC). En tanto el proyecto de sindicalismo independiente se mantenía ajeno al control estatal y, por último el caso de la Federación de Sindicatos Independientes de Nuevo León (FSINL) que estaba subordinado a los intereses de la burguesía regiomontana.

Es importante recalcar que a principios de los años ochenta como consecuencia de la crisis nacional así como la crisis del sector automotriz internacional de los años 1974 a 1976, las transnacionales perfilaban la implementación de un proceso de reestructuración en la IAM, el cual implicaba modificar las relaciones laborales basadas en la organización del trabajo fordista por modelos organizativos flexibles, la desregularización de los Contratos Colectivos de Trabajo (CCT) e ir mermando el control de la oferta que detentaba los sindicatos automotrices.

Al respecto Quiroz (2004, p.80) arguye que durante esta década la IAM se convirtió en el laboratorio para la transformación tecno-económica en el sector industrial en México. Dicho proceso, no hubiera sido posible sin la colaboración de las centrales obreras oficialistas, como lo era la CTM. En este tenor de ideas, Bayón (1997, p. 14) recalca el rol que jugó la CTM, central que se convirtió en la organización sindical preferida por las transnacionales para flexibilizar casi la totalidad de los CCT. Una vez, que hemos señalado en términos generales las características históricas de la IAM, partiremos a hacer el análisis de los salarios.

### 3. El contexto actual de la IAM

A partir del choque económico registrado en 1982, la política económica gubernamental buscó profundizar el proyecto neoliberal, muestra de ello fue la entrada en vigor del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)<sup>5</sup> en 1986, así como del TLCAN en 1994, en este contexto histórico, la IAM no fue ajena a esta nueva dinámica.

Es por ello que, con el objetivo de hacer frente al desfavorable entorno macroeconómico, en el año de 1983 la gestión del presidente Miguel de la Madrid (1982-1988) celebraba el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, el cual buscaba eliminar las contradicciones en materia de política económica derivadas del Decreto de 1977, incentivar las exportaciones del sector y por primera vez desde el Decreto de 1962 permitir la reducción del GIN. No obstante, con dicho decreto el Estado continuaba teniendo una importante función reguladora y fiscalizadora hacia las filiales transnacionales del sector (Arteaga, 2003, p. 131).

Así continuaron una serie de decretos en la misma dirección económica, por ejemplo, el celebrado durante la administración del presidente Carlos Salinas (1988-1994) en 1989, que buscaba desarrollar mejores condiciones para la competitividad en un esquema global.

<sup>5</sup> De acuerdo a Juárez (2005, p. 124), la apertura comercial sirvió para disminuir la participación en la industria de las empresas de autopartes pequeñas y medianas.

Sin embargo, Miranda (2007, p.213) cita que a consideración de (Moreno, 1996) en algunas ocasiones estos decretos solían no ser consistentes, toda vez que son el reflejo de la política industrial en turno.

Otro cambio radical dentro de la IAM fue la nueva relocalización geográfica del centro del país a los estados fronterizos del norte. Al respecto Lara (2003, p.111) afirma que este proceso se debió a tres factores. Uno, explotar las características intrínsecas de la clase trabajadora norteña, la cual no contaba con una fuerza laboral con experiencia fordista, así como una débil o nula organización sindical, un segundo factor que era aprovechar los estímulos regionales y, por último, la diferencia salarial entre el norte y el centro del país.

A correspondencia de esto, los nuevos CCT se fijaron con las condiciones mínimas establecidas en la Ley Federal del Trabajo y no tomando como referencia a los CCT de las fábricas ubicadas en el centro del país, incluyendo a las de las mismas firmas (Arteaga, 2003, pp. 128-129). Otras razones para entender esta relocalización son el cierre de las viejas fábricas y apertura de nuevas, asimismo, una homologación tecnológica en la mayoría de las naves industriales.

Es de menester que uno de los cambios más importantes dentro de la IAM fue la reestructuración productiva hacia modelos de flexibilización laboral, dejando atrás las rígidas formas de la organización fordistas. En este tenor de ideas, De la Garza (1997) entiende por flexibilidad laboral, al mecanismo encaminado a la eliminación de las trabas del trabajo, con la finalidad de que el mercado se haga cargo de asignar el precio y empleo al factor trabajo, posteriormente lo relaciona con flexibilizar la oferta y demanda de trabajo e individualizar el pago, su pago bajo estándares de productividad marginal.

Por su parte, encontramos otras interpretaciones respecto a la reestructuración productiva, en donde dicha representa cambios profundos en las condiciones económicas de explotación y dominación política de la clase obrera, en el cual la transformación del proceso de industrialización tiene su origen en las innovaciones tecnológicas y en una nueva organización del trabajo (Sandoval, Cisneros y Concheiro, 1988, p. 71), situación que deriva en la necesidad de construir un nuevo sindicalismo.<sup>6</sup>

En términos temporales, el acontecimiento más importante en la apertura comercial a nivel regional fue la entrada en vigor del TLCAN en 1994, dicho lo anterior, es la industria automotriz dentro de los tres países incorporados al tratado, la que registra el mayor grado de integración. Para el año 2015, se percibió un valor de \$ 277,769 millones de dólares, de las cuales un 75% fueron dirigidas a la propia región,<sup>7</sup> Debido a este acuerdo, ya no se cobró

<sup>6</sup> Conforme a (Sandoval et al., 1988) lo que caracteriza a este nuevo sindicalismo es la función democratizadora que desempeñaron los comités de delegados departamentales en el sindicalismo automotriz, una tendencia a organizarse por rama y territorial.

<sup>7</sup> El Economista, visitada el 21 de febrero del 2018 en: <https://www.economista.com.mx/empresas/TLCAN-con-la-mayor-integracion-automotriz-20161102-0171.html>

ningún arancel a la importación de automóviles de origen americano y canadiense, asimismo, se incentivó la eliminación paulatina de los requisitos de antigüedad para los automóviles, requisitos que dejarán de existir para el año 2019 (Álvarez, 2002, pp. 39-40).

No obstante, a finales de ese mismo año se registraba una profunda crisis de deuda, lo que provocó la devaluación de la moneda nacional y la pérdida de empleos. Sobre esta precaria situación, de acuerdo con Bayón (1997, pp. 146 y 148) hubo un beneficio para las firmas automotrices que aprovecharon la coyuntura para limitar el derecho a huelga por parte de las organizaciones obreras.

El llamado error de diciembre no fue el último choque económico al sector automotriz, ya que, en el año 2008 como efecto de la crisis internacional de carácter financiera, se perdieron empleos en esta rama económica,<sup>8</sup> no obstante, para el año 2010 el sector se había recuperado y registró un aumento constante en las inversiones y empleo que se han vivido desde entonces (Covarrubias, 2014, p.25). Es así como se describe el éxito en términos económicos de este sector tras los impactos económicos nacionales e internacionales, sin embargo, la dinámica salarial no cuenta con la misma consecución, donde claramente la estructura sindical del sector juega un papel primordial en su determinación.

#### 4. Análisis de la dinámica salarial en la IAM

Como ya se expuso con anterioridad, a raíz de la turbulencia económica de 1982 la IAM tuvo un punto de inflexión, sobre todo en la vida sindical. Procesos como la relocalización geográfica y la reestructuración productiva hacia modelos flexibles, fueron determinantes para transformar la esencia en la cotidianeidad sindical, así como en la determinación salarial del sector automotriz. Hemos mencionado que históricamente hasta antes de 1983 existieron tres diferentes modelos de sindicalismo en el sector. Uno oficialista, otro independiente y un último de subordinación a la burguesía regional, así mismo, podemos afirmar que el sindicalismo automotriz era atomizado y en la mayoría de los casos poco combativo en función de generar mejores condiciones para los trabajadores.

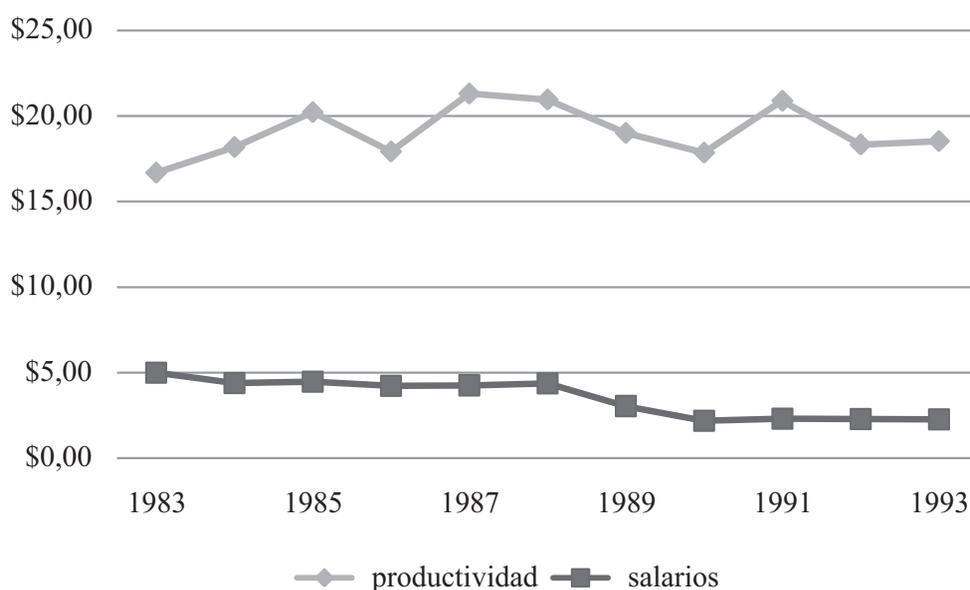
Alusivo al proceso de reestructuración, las centrales obreras independientes manifestaron una postura de resistencia, actitud no tomada por las organizaciones oficialistas donde se implementaron mecanismos paradigmáticos, ejemplificadores y disciplinadores (Bayón, 1997, p.89). En este sentido, el presidente Carlos Salinas manifestó su interés por articular un nuevo sindicalismo, que si bien mantuviera su carácter corporativista con el Estado, también fomentará la modernización que suponía la reestructuración por parte de las principales firmas automotrices en el territorio nacional.

<sup>8</sup> De acuerdo al INEGI en 2007 se contaban con 489,664 empleados en el sector, para el siguiente año eran 513,211 lo que represento una disminución del 4.8% en el personal ocupado.

Esta nueva política de subordinación se vio reflejada en el salario real, el cual de acuerdo al INEGI para el año de 1983 se contaba con una remuneración total a los asalariados de \$ 470,467.25, y un año antes de la entrada en vigor del TLCAN fue de \$ 383,816.95 lo que represento una caída de un 18.42 %, sin embargo, la cantidad de trabajadores ocupados en el sector automotriz aumento de 94,313 a 170,008 para el mismo año, lo que represento un aumento de 80.26%. La siguiente gráfica muestra la evolución de los salarios reales por trabajador, así como la productividad por factor trabajo de 1983 a 1993.

**Gráfica 1**  
**Salarios reales por trabajador y productividad del trabajo (1983-1993)**

14



Fuente: Elaboración propia con base a la Industria Automotriz en México. INEGI.

Como muestra la Gráfica 1 la dinámica en el salario real registró un estancamiento, así como una ligera caída en términos reales a partir del año 1988, año de la transición entre la administración de Miguel de la Madrid y la de Carlos Salinas. Asimismo, de manera empírica, según nuestros datos de personal ocupado y remuneraciones podemos afirmar que la productividad aumentó y como hemos referido, la productividad es una expresión de la PMgL.

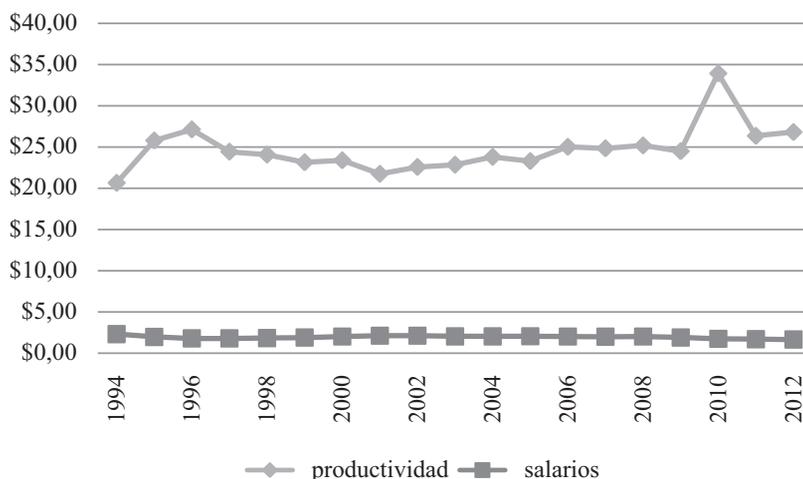
En este sentido, tal y como lo expone la misma gráfica, la productividad mantiene un crecimiento discreto con pequeñas caídas en los años de 1986 y 1990, pero sí superior al salario real. Por su parte, tal y como lo sustenta la teoría neoclásica, el salario (W) debe de aproximarse al PMgL o en nuestro caso la productividad, pero observamos que las dinámicas de crecimiento son distintas, en tanto la trayectoria del salario real se mantiene estática, la de la productividad en general registra un pequeño crecimiento.

Además, como lo afirman nuestro tercer y cuarto supuesto, de un factor producción capital constante en términos temporales, y un nulo cambio tecnológico en el corto plazo, es decir, sin cambio en las condiciones materiales de producción, supondríamos que el salario real necesitaría crecer como reflejo de un aumento de la productividad.<sup>9</sup> De esta manera, afirmamos que el único supuesto que se cumple es la racionalidad económica en el costo de producción por parte de los agentes empresariales.

Posteriormente a la entrada en vigor del TLCAN, el estancamiento del salario real en la IAM continuó. Ante dicha situación salarial, Arteaga (2007, p. 130) advierte del temor de las centrales obreras de los Estados Unidos y de Canadá sobre el éxodo de las firmas automotrices a México derivado de esta contracción salarial.<sup>10</sup> Asimismo, el proceso de relocalización geográfica coadyuvo a profundizar esta situación, toda vez, que en los estados del norte los salarios eran inferiores a los devengados en el centro del país.

Una caracterización de los salarios en la IAM, es la de Covarrubias y Bouzas (2016) quienes argumentan que existe una gran dispersión salarial, así como una diferencia considerable entre las plantas industriales de las mismas transnacionales dependiendo de la ubicación geográfica donde se localicen. Por su parte, la Gráfica 2 muestra la evolución de los salarios reales por trabajador, así como la productividad por factor trabajo comprendido en el periodo de 1994 al 2012.

**Gráfica 2**  
**Salarios reales por trabajador y productividad del trabajo (1994-2012)**



Fuente: Elaboración propia con base a la Industria Automotriz en México. INEGI.

<sup>9</sup> Para reforzar nuestro análisis, de acuerdo a Bayón (1997, p.169) aduce que la competitividad del sector exportador son la alta productividad, la calidad, junto a bajos salarios y debilitamiento sindical.

<sup>10</sup> Para reforzar dicha idea, de acuerdo a datos del estudio de Stanford (2010) sobre la geografía de la auto-globalización revela que México tiene los costos laborales más bajos entre los 18 países considerados.

Como se muestra en la gráfica, el salario en términos reales continuó estancado, situación desde el principio de los años noventa. En tanto, la productividad se mantuvo ligeramente constante, con una ligera caída hasta el año 2001 y una tenue recuperación hasta antes de los efectos registrados por la crisis financiera de 2008.<sup>11</sup> Es de llamar la atención que las secuelas de la crisis fueron rápidamente amortiguadas, sin embargo, se registró una caída considerable en el año 2011.

Dicho lo anterior, de acuerdo a los supuestos II, III y IV el análisis desde la escuela de pensamiento neoclásico, se esperarían cambios en la trayectoria de los salarios, cuestión que no sucedió e inclusive en términos generales la productividad creció pese a la crisis financiera. Solamente, el primer supuesto tiene una validez ya que en todo momento hubo una contención de los costos laborales. Es por ello que podemos afirmar que un cambio en la productividad por trabajador no va acompañado de mejores remuneraciones reales, situación que no es congruente con la mayoría de los postulados económicos neoclásicos. Es decir, los salarios en la IAM no se definen en función de la productividad sino de otras variables.

Por último, respecto al poder adquisitivo de los salarios reales, es decir, la capacidad para adquirir y consumir, tanto bienes como servicios con el salario en términos nominales, el número total de canastas alimentarias que ese salario podía adquirir en el entorno urbano en 2000 era de 1.69 canastas, once años después cayó a 1.61 canastas, lo que equivale a una reducción del 5.9% (Reyes, 2011, p. 8). Por su parte, de acuerdo a la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI), este rezago en el poder adquisitivo se debe a un bajo crecimiento en las últimas cuatro décadas, el arraigo por usos y costumbres en el ámbito laboral, un uso del salario mínimo como unidad de cuenta y otras medidas de referencia ajenas al mandato constitucional de poder de compra<sup>12</sup> y, por último, la desincorporación del criterio de productividad en la fijación del salario.

## 5. Conclusiones

A modo conclusión podemos afirmar que más allá del éxito en términos económicos de la IAM, el salario en términos reales se ha estancado en los últimos 20 años, más aun, a raíz

<sup>11</sup> De acuerdo a Samaniego (2009, p. 60) uno de los efectos más importantes de la crisis financiera fue la pérdida de empleos formales. Al respecto, según datos del INEGI, en el año 2008 se registraron 245,574 personas ocupadas en la IAM, un año después eran 199,018, lo que representó una caída del 18.96%.

<sup>12</sup> Aunque no aconteció dentro de nuestro periodo de análisis, es importante recalcar que de acuerdo al Diario Oficial de la Federación (DOF) del 27 de enero de 2016, se decretó la desindexación del salario mínimo.

de los efectos derivados de la turbulencia económica de 1982, el salario en términos reales sufrió una ligera depresión.

Por su parte, la productividad muestra un mayor dinamismo, toda vez que se registran caídas significativas, como las de los años 1986, 1990 y 2011, así como incrementos en los años 1987, 1991, 1995 y 2010. Cabe hacer la observación que ante las disrupciones económicas como la crisis de deuda de 1982, el error de diciembre de 1994 y la crisis financiera internacional de 2008, la productividad aumentó en los años posteriores, lo que nos hace suponer que ante estas coyunturas las firmas transnacionales llevaron procesos de reducción salarial, la cual fue acompañada por las centrales obreras, que como hemos discutido en este artículo, se trata en la mayoría de los casos de sindicatos corporativizados y poco combativos en la defensa de los intereses de los trabajadores.

Asimismo, desde el análisis de la escuela de pensamiento neoclásico, el salario en términos reales deberá de haber aumentado como respuesta de la trayectoria creciente de la productividad, cuestión que no sucedió, en tanto, sólo podríamos afirmar que nuestro primer supuesto sobre la racionalidad económica de las transnacionales automotrices tuvo validez.

En resumen, concluimos que la magnitud del valor de los salarios reales en la IAM no depende de la productividad de los trabajadores, sino de otras variables, como lo pueden ser, la estructura sindical en el ramo y sus estrategias en torno a la fijación salarial, los acuerdos del gobierno con las firmas automotrices, y por qué no mencionar, una estrategia industrial que estimuló la inversión en el país, con base al estancamiento de los salarios reales en comparación a otros polos industriales del orbe.

## 6. Bibliografía

- Aguilar, G. J (1978). El sindicalismo del sector automotriz 1960-1976.
- Álvarez Medina, M. (2002). Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México. Contaduría y Administración, (206).
- Arteaga, A. (2003). Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México. Plaza y Valdés.
- Bayón, M. C. (1997). El sindicalismo automotriz mexicano frente a un nuevo escenario: una perspectiva desde los liderazgos: FLACSO México, Juan Pablo Editores.
- Comisión Nacional de los Salarios Mínimos.
- Córdova, A. (1979). La política de masas y el futuro de la izquierda en México (Vol. 72). Ediciones Era.
- Covarrubias, A. (2014). Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador. Fundación Friedrich Ebert en México.
- Covarrubias, A., y Bouzas Ortiz, A. (2016). Empleo y políticas sindicales en la industria automotriz de México.
- De la Garza, T. E. (1997). La flexibilidad del trabajo en América Latina. Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, 3(5), 129-57.
- Diario Oficial de la Federación del 27 de enero de 2016.
- El Economista.
- Guillén, R. H (2013) México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico. Revista Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, pp. 34-60.

- Juárez, H. (2005). La Industria del automóvil en México en Juárez, Lara y Bueno (coord) El Auto global: desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- La Industria Automotriz en México), INEGI.
- Mankiw, N. G. (2001). Macroeconomía. Antoni Bosch.
- Miranda, A. V. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. Contaduría y administración, (221), 209-246.
- Reyes, M. (2011). Los salarios en México. Revista Análisis Político. Fundación Friedrich Ebert en México.
- Quiroz, T. O. (2004) Clase, formación histórica y desarticulación empresarial: los obreros de la industria automotriz, 1969-1982. Revista Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana (no. 55) pp. 79-11.
- Ramírez, H. R. (2012). Los mercados de trabajo bajo la óptica Neoclásica. Contribuciones a la Economía, (2012-06).
- Sandoval, J. Cisneros, I. y Concheiro I. (1988). El nuevo sindicalismo en la rama automotriz. En J. Aguilar (coord.). Los sindicatos nacionales. Industrias dinámicas (pp. 69- 117). GV editores. Vol. 3. Primera edición. México.