

# Geografía del mercado de trabajo en la Cuenca Carbonífera de Coahuila

*Camilo Contreras Delgado\**

## RESUMEN

El trabajo aborda el aspecto territorial más importante en la historia del mercado de trabajo local de la Cuenca Carbonífera de Coahuila: la movilidad pendular entre localidades. Se recurre como trasfondo a las condiciones económicas y sociales tanto del nivel macro como del micro para reconocer que el mercado de trabajo, como institución, guarda correspondencia con las situaciones del entorno. La formación territorial del mercado local de trabajo, así como los actores que la definen, constituyen el eje de análisis de este trabajo.

## *Work Market Geography in the Coahuila Carboniferous Basin*

## ABSTRACT

This article approaches the most important territorial aspect in the history of local work market of the Coahuila carboniferous basin: pendular mobility between localities. Are used as a support of it the economic and social conditions as much from the macroeconomic as from the microeconomic levels to recognize that work market, as an institution, takes correspondency with the environment's situations. The local work market territorial information, as well as the actors that defines it, constitute the analysis axis of this paper.

\*Investigador de El Colegio de la Frontera Norte, Dirección Regional de Monterrey. Dirección electrónica: [camilo65@hotmail.com](mailto:camilo65@hotmail.com).

Artículo recibido en enero de 2001.

## INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es dar seguimiento a la conformación y reconfiguración territorial del mercado de trabajo minero durante los que consideramos han sido los tres principales periodos de la Cuenca Carbonífera de Coahuila (CCC):<sup>1</sup> el Porfiriato, la sustitución de importaciones y la producción orientada a la exportación.

El trabajo expone cómo este mercado de trabajo local ha correspondido a los cambios económicos, políticos y sociales en las escalas macro y micro. Uno de los rasgos más importantes de este mercado de trabajo que atraviesa y se refuncionaliza a través del tiempo, es la movilidad pendular (idas y vueltas diarias entre la localidad de residencia y la localidad donde se encuentra el centro de trabajo). En la actualidad siete de cada diez trabajadores mineros y cuatro de cada diez trabajadores de maquiladoras son *commuters*. Dada la continuidad y relevancia de este rasgo, hemos centrado el análisis en identificar los factores que definen la territorialidad del mercado de trabajo local y en particular de la movilidad pendular de los trabajadores. Ese es el eje de análisis.

Hablar de territorialidad exige incluir el tema del poder, lo que a su vez lleva a destacar los actores que participan en la definición de aquélla. En cada uno de los tres periodos tratamos de explicitar si los factores o medidas que han dictado las condiciones en que se da la movilidad pendular, provienen de la acción de un actor en los ámbitos local, nacional o internacional.

La primera parte del trabajo, la que se concentra en el primer periodo, muestra las principales acciones que se realizan para crear un espacio económico en un medio hostil y despoblado. Los retos iniciales para formar un mercado de trabajo fueron primero la atracción y después la retención de gente alrededor de las explotaciones del carbón. Las estrategias de las empresas para remontar tales desafíos, definieron la aparición de las primeras localidades (incluidos algunos servicios básicos) de la cuenca.

La segunda parte del trabajo identifica, durante el periodo en el cual estuvo vigente el modelo de sustitución de importaciones, a la movilidad pendular como el principal mecanismo de consolidación del mercado local de trabajo. Destaca,

<sup>1</sup> La cuenca, ubicada en la parte central del estado, está conformada por cinco municipios: Juárez, Múzquiz, Progreso, Sabinas y San Juan de Sabinas.

además, la intervención de dos actores, empresas y sindicato, en la regulación de las características de la mencionada movilidad.

La última parte, la que se ocupa de los diez años más recientes, profundiza en las implicaciones que la continuidad de la movilidad pendular tiene en la vida diaria de los trabajadores. Es en este periodo, con la concentración espacial de la actividad minera y con la aparición de la industria maquiladora, cuando se han intensificado y diversificado los desplazamientos diarios entre localidades con fines laborales. Las condiciones sociodemográficas y económicas de la movilidad tienen poco en común con las observadas durante la vigencia del modelo económico de sustitución de importaciones.

La naturaleza y alcance de la información es diferente para cada periodo. Reconstruimos el origen del mercado de trabajo a partir de material bibliográfico y de archivos. El periodo de sustitución de importaciones pudo ser analizado también a partir de material de archivo (contratos colectivos de trabajo) y con entrevistas. Finalmente, la época actual pudo ser recuperada mediante entrevistas y una encuesta a trabajadores y empresarios mineros y maquiladores.

#### APUNTE CONCEPTUAL

Con este apartado queremos introducir, o mejor dicho reforzar y hacer explícito, el componente geográfico en la conceptualización del mercado local de trabajo. Partimos de reconocer que todo mercado de trabajo está constituido territorialmente y que para avanzar en su entendimiento es necesario considerar su proceso histórico. Dado que la característica principal del mercado de trabajo de la CCC en dos de los periodos analizados es la movilidad espacial de la mano de obra asalariada, dedicamos los siguientes párrafos a justificar el uso del concepto de movilidad pendular o *commuting*.

La movilidad geográfica de las personas tradicionalmente ha sido asociada y estudiada en su forma de migración, es decir, ha habido cierto reduccionismo de la movilidad a la migración. Por lo anterior, aquellas formas de movilidad que no reúnen las características reconocidas para la migración han sido poco tocadas por los análisis. Al respecto, Dureau y Flórez (1997:148) destacan que otras formas de movilidad temporales y/o circulares, no contempladas en el análisis demográfico por no implicar cambio de residencia, tienen tanta importancia en el

equilibrio económico de una región y hasta de un Estado como los desplazamientos definitivos. En el cuadro 1 podemos apreciar los cuatro tipos de movimientos espaciales de población y, sin embargo, no todos son considerados como migración.

CUADRO 1. *Tipología de los movimientos espaciales de la población.*

	Recurrentes	No recurrentes
Locales	A	C
Extra-locales	B	D

FUENTE: Tomado de Puyol, 1995.

La categoría A representa, espacialmente, los movimientos diarios que acontecen en una misma localidad por razones de trabajo, estudio, compra... que no suponen cambio de residencia. La categoría B, circulación, incluye los movimientos estacionales o temporales de corta duración y de carácter cíclico que obedecen a motivos laborales, de estudio u ocio y que no suponen tampoco un cambio de domicilio. La categoría C comprende, sobre todo, los movimientos intraurbanos motivados por los cambios residenciales. D es el cambio de residencia definitivo de una localidad a otra. El asunto se torna problemático a la hora de definir los criterios para considerar un movimiento migratorio como tal. Si el criterio es el simple cambio de residencia o el traspaso de límites administrativos las cuatro categorías representarían, a la vez, movimientos migratorios y no migratorios. Profundizar en las discusiones acerca de lo que es y no es migración no es la intención del presente trabajo; sin embargo, sí es importante ubicar nuestro objeto de estudio al lado de aquellos trabajos que analizan la movilidad espacial de las personas (sean o no movimientos migratorios).

Aun el cuadro 1, que intenta ser exhaustivo, no satisface las necesidades del caso empírico que aquí presentamos. La movilidad geográfica de trabajadores más intensa que se da en la CCC, es con idas y vueltas diarias, extra-local, y sin cambio de residencia. En todo caso esta situación estaría entre las categorías A y B de la tipología. Una propuesta más idónea es la de los *commuting* (desplazamientos pendulares): “corresponde a los desplazamientos diarios entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo... este tipo de movilidad no conlleva transferencia alguna de residencia ni de sistema pluriresidencial” (Dureau y Flórez, 1997:152).

Sirve aclarar que lo que ha sido definido como transmigración cabe en lo que hemos definido como *commuting*, pero no podemos reducir el *commuting* a la transmigración. Dado que el transmigrante reside en una localidad de un lado de la frontera y trabaja en otra localidad del otro lado de la frontera, su participación en el mercado de trabajo implica el cruce de límites internacionales y lo hace partícipe de condiciones estructurales diferentes pero en confluencia.<sup>2</sup> En cambio, también existen movimientos espaciales tipo *commuting* que no necesariamente están inmersos en una relación binacional caracterizada por grandes diferencias estructurales a pesar de que también impliquen un desplazamiento entre localidades. En resumen, herramienta conceptual más cercana al tipo de movilidad estudiada es la de movilidad pendular o *commuting*.

El mercado de trabajo de la CCC está sostenido sobre la base de la movilidad espacial de los trabajadores sin cambio de residencia; estos hechos nos conducen al concepto de mercado local de trabajo que definiremos más adelante. Antes discutimos las posibilidades geográficas que puede ofrecer el enfoque institucionalista<sup>3</sup> de los mercados de trabajo. Esta corriente reconoce que en el mercado de trabajo intervienen normas, costumbres y procedimientos. Son Doeringer y Piore (1971:90) quienes consideran el aspecto geográfico como uno de los factores

<sup>2</sup> La "transmigración" está inmersa en "lo transfronterizo", que es un proceso más amplio, y se define como un "tipo de relación binacional. De escala regional, procesos que son expresión y consecuencia de la contigüidad espacial de las diferencias estructurales de las formaciones socioeconómicas de cada país, la cual permite la intensificación de los nexos transfronterizos como una forma de solución por complementariedad de las necesidades que cada estructura presenta" (Alegria, 1989:65). Entonces, el transmigrante, como parte de ese proceso, es "la persona que reside en un lado de la frontera y que labora en el otro, cruzando de manera continua el límite internacional, con movimientos de ida y de vuelta diariamente, cada vez que asiste a su trabajo. El proceso de transmigración está definido por los movimientos que realiza el transmigrante, y por sus implicaciones en las estructuras subregionales fronterizas" (Alegria, 1990:8). La transmigración está conceptualizada como parte del mercado de trabajo transfronterizo, en el sentido de complementariedad, dadas las diferencias estructurales de cada país, pero difícilmente podríamos suponer que sin los transmigrantes mexicanos dejaría de existir ese mercado de trabajo. En todo caso es una relación de interdependencia. En cambio, en otros lugares no transfronterizos donde también hay *commuters* puede darse el caso de que sin estos trabajadores móviles sea imposible imaginar el funcionamiento del mercado de trabajo. Este es el caso que aquí abordamos.

<sup>3</sup> En cambio, la teoría neoclásica, con su corte individualista, dificulta ver los aspectos social, cultural y político del mercado de trabajo. Por el lado de la demanda de trabajo, esta teoría supone que se trata de una demanda como cualquier otra dentro de los factores de producción. Es decir, la demanda de trabajo no posee ninguna característica específica distinta de otros factores de producción. Por el lado de la oferta de trabajo, la teoría económica neoclásica enmarca la decisión de ofrecer trabajo en el contexto de la teoría de la elección del consumidor. Parte del supuesto de que la elección del trabajador para decidir si trabaja o no es una elección entre el ocio que le supone no trabajar y la renta que consigue trabajando. Aunque la teoría del capital humano ha ampliado la perspectiva individualista de la teoría de la oferta de trabajo (al considerar ya no sólo la cantidad sino también la calidad del trabajo) continúa siendo limitada a la hora de intentar reconocer la relación entre las esferas de la producción y la de la reproducción social. Por ejemplo, la decisión del trabajador (y su familia) de permanecer viviendo en una localidad y trasladarse diariamente a otra localidad donde se encuentra su centro de trabajo, bajo esta perspectiva sólo puede explicarse por los balances de costos de traslado y las remuneraciones obtenidas de su trabajo. Esta perspectiva deja fuera otros factores como las redes comunitarias en la localidad de residencia y otros aspectos tanto objetivos como subjetivos.

que intervienen en la estructuración del mercado interno de trabajo, estos factores son: *a*) el grado de apertura (abierto o cerrado), *b*) alcance, determinado por su tamaño geográfico y ocupacional y *c*) las reglas que determinan las prioridades de entrada. Es precisamente el factor tamaño geográfico el que se conecta con la noción mercado local de trabajo.

La espacialidad del mercado de trabajo en la Cuenca Carbonífera de Coahuila, ha presentado a lo largo de su historia grandes cambios; sin embargo, también existen algunas continuidades. La movilidad laboral geográfica sin cambio de residencia es una de las constantes, aunque con variaciones implícitas. Hunter y Reid (1968:41) definieron el mercado local de trabajo desde una perspectiva geográfica: “el área geográfica alrededor de una ciudad central (o sitios a distancia corta) en la cual existe una concentración de demanda de trabajo, y en la cual los trabajadores pueden cambiar de trabajo sin cambiar de residencia” (definición muy cercana a la de *commuting*). Ciertamente, los sitios que estudiamos distan mucho de ser o haber sido ciudades centrales; hablaremos más bien de localidades en donde se concentró la explotación minera en tiempos pasados o donde se concentran ahora las empresas maquiladoras. A partir de la definición sugerimos resaltar tres factores estructuradores de este tipo de mercado de trabajo: el lugar de residencia, el lugar donde está ubicado el centro de trabajo y el desplazamiento entre estos. Tales factores implican condiciones demográficas, como sexo y edad de quienes se mueven entre los dos lugares; sociales, como permanecer la mayor parte del día fuera de sus localidades y de sus hogares; económicas, como el tipo de transporte, rama de la actividad, origen del capital de las empresas, y en algunos casos políticas, como los actores que regulan la movilidad. Esto último es lo que llamamos entorno del mercado local de trabajo y que forma parte de las disposiciones de acción, lo cual significa que estamos lejos de suponer que el mercado resulta de un encuentro fantástico de la oferta y la demanda de trabajo. En todo caso estaríamos de acuerdo en que ese encuentro es sólo la parte visible de un proceso más complejo. El análisis geográfico integrado puede facilitar remontar el ámbito descriptivo de los estudios del mercado de trabajo desde la perspectiva espacial.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Con razón algunos autores manifiestan la exagerada carga descriptiva de los estudios laborales desde la perspectiva geográfica. Martin (1995:29) comenta que, pese a la importancia del trabajo en la vida del hombre, lo primero que sorprende al abordar el problema desde la perspectiva geográfica es que esta ciencia, espacial e integradora, apenas ha prestado atención al estudio de esa parte de la realidad socioeconómica. En ese mismo sentido, Toharia (1983) señala que los trabajos en geografía relacionados con el mundo laboral adolecen de una fuerte carga descriptiva, además de que tienen escasa vinculación con los debates teóricos acerca del mercado de trabajo existentes en sociología y economía.

Además, las condiciones que definen la movilidad laboral geográfica, no tienen nada de inocuas. Existen actores de carne y hueso. Sólo para ejemplificar, en la época fuerte del sindicalismo minero dichas condiciones fueron acordadas con participación de las secciones sindicales, mientras que en la época actual son decididas por las empresas maquiladoras. Para introducir el factor poder nos apoyamos en Sánchez (1991:51), quien propone al *espacio social de poder* “como la manipulación espacial por actores económicos, políticos, militares... para alcanzar sus intereses”. Consideramos que esto también forma parte de los factores que estructuran la territorialidad de un mercado local de trabajo.

La territorialidad del mercado local de trabajo está constituida por el cruce de factores de distintas escalas geográficas y temporales. Por tanto, el procedimiento incluyó el análisis de información producida por encuestas, entrevistas, para el nivel micro, la revisión de políticas y medidas económicas nacionales en distintos periodos: Porfiriato, sustitución de importaciones y producción orientada a la exportación, así como la consideración de la nueva división espacial del trabajo (nivel macro). Detrás de esto está la consideración de que en el mercado de trabajo las relaciones de causalidad no sólo van de lo global a lo local, sino que las condiciones locales, por ejemplo la geografía histórica, normas, políticas, relaciones laborales, etcétera, forman el mercado local de trabajo y las posibilidades de cambio local (Lee, 2000:419).

### EL ORIGEN DEL MERCADO DE TRABAJO MINERO

En este apartado destacamos los factores principales en la constitución del mercado de trabajo minero en el inicio de la CCC. La adecuación jurídica para facilitar la inversión extranjera en minería, fundición y vías de comunicación, las medidas de colonización y las primeras intenciones en la conducción de la actividad económica fueron los aspectos, al nivel macro, que propiciaron la aparición de ese mercado de trabajo. Dado el periodo y la escasez de fuentes directamente relacionadas con la oferta y la demanda de trabajo asalariado, las inferencias de este apartado aparecen a título de hipótesis.

Proponemos que antes de la explotación del carbón mineral, hasta antes de 1884, no existió un mercado de trabajo asalariado en la Cuenca Carbonífera de Coahuila. No había relaciones de producción ni de intercambio que dieran lugar

a un espacio económico. Uno de los factores más importantes que responde a la pregunta del por qué no se formó un espacio económico —y en consecuencia un mercado de trabajo— antes de la explotación del carbón es la presencia de latifundios. De este factor se derivaron otros, como el desaprovechamiento de tierras y la baja densidad de población. Merecen mención aparte las condiciones climáticas adversas, los escasos y deteriorados caminos y los ataques de pueblos indios nativos. Todo esto abrigado por la inestabilidad postindependentista, guerras civiles e intervenciones extranjeras. La riqueza minera, sin embargo, fue un motivo suficiente para instrumentar medidas gubernamentales y privadas de colonización y de construcción de vías de comunicación ferroviaria.

### *Latifundios: desaprovechamiento económico territorial*

Las inconformidades gubernamentales dejan ver que el latifundio de la familia Sánchez Navarro era un obstáculo para el aprovechamiento económico de la región, o al menos esa era la percepción en aquel tiempo.<sup>5</sup> La mayor parte de la tierra estaba sin cultivar y no se había mostrado un real interés por explorar y aprovechar los minerales. Además, estas grandes extensiones acaparaban las tierras más fértiles y las posibilidades de riego que representan ríos y manantiales (Alessio, 1985:488).

La gran extensión de tierra en manos de la familia Sánchez Navarro, al lado de la inseguridad por las incursiones de los indios y la falta de caminos, retardaron la aparición de asentamientos humanos. Humboldt consideró que en 1804 Coahuila era la provincia más pobre y despoblada: un habitante por cada 8 kilómetros cuadrados. Antes de la aparición del ferrocarril en el norte de Coahuila (1884), los caminos no facilitaban el tránsito por esta parte del estado: “las comunicaciones terrestres con el centro del virreinato y que unían a las principales poblaciones del territorio de Coahuila y Texas, eran pésimas; malas sendas y caminos de herradura que atravesaban grandes tramos, carentes de agua en lo absoluto [...]” (Alessio, 1985:546).

Las actividades económicas antes de 1884, año de la apertura de la primera

<sup>5</sup> En 1834, el Congreso de Coahuila y Texas manifestó su antipatía por la existencia de los latifundios: “[...] en su vastísima extensión mantienen al estado en la triste y menesterosa situación que produce necesariamente la acumulación de inmensas propiedades territoriales en unas solas manos, que no pudiendo cultivarlas por sí, tienen atadas otras laboriosas que pudieran hacerlas producir con utilidad propia suya y con beneficio de la comunidad”, Alessio, 1985:469.

mina de carbón, se reducían a la cría de ganado equino y vacuno, a la agricultura no extensiva y, en menor proporción, a la elaboración de aguardiente. Por las consideraciones anteriores es posible que la mayor parte de la producción local fuera de autoconsumo y el resto comercializada también en el ámbito local. Además, los municipios, excepto Múzquiz, que ahora forman la Cuenca Carbonífera, fueron fundados hasta después de 1860. Esto indica, por un lado, la ausencia de núcleos importantes de población (incluso de grandes haciendas), y, por otro, la escasez de mano de obra que pudiera ser contratada en masa para las explotaciones agrícolas y ganaderas. En síntesis, antes de 1884 no existían condiciones para la formación de un mercado de trabajo asalariado ni por el lado de la oferta ni por el lado de la demanda de fuerza de trabajo.

### *Ferrocarril y carbón: inicio del mercado de trabajo*

Si bien el carbón mineral fue descubierto desde 1866,<sup>6</sup> fue hasta 1884 cuando se abrió la primera mina. Sobra decir que los factores mencionados en el apartado anterior jugaron un papel en contra de la explotación sistemática del mineral. En los siguientes párrafos apuntamos que el mercado de trabajo minero en la Cuenca Carbonífera —como institución— tuvo origen en una serie de condiciones políticas, económicas, sociales y demográficas.

El naciente Estado mexicano trataba de tomar las riendas para la conducción del país, al menos de manera más estable. Pero en primer lugar debían conocer qué territorio tenían y qué país querían. Tanto la Secretaría de Hacienda como el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio lanzaban iniciativas y recomendaciones para explorar, medir y explotar la riqueza mineral del país (Busto, 1877:45, y *Periódico Oficial*, 12/1882). Por supuesto que estas preocupaciones estaban muy lejos de parecerse a una política industrial y, sin embargo, medidas como las jurídicas y de colonización sí propiciaron el desarrollo de industrias y vías de comunicación.

<sup>6</sup> Jacobo Kuchler describe con amplitud la existencia y calidad del carbón mineral en la zona. Los resultados de esta exploración pueden encontrarse en Jacobo Kuchler, *Valles de Sabinas y Salinas. Reconocimiento y descripción de los Valles de Sabinas y Salinas en el Departamento de Coahuila, con las haciendas del Nacimiento, San Juan, Soledad, Álamo, Encinas, Hermanas y Rancho de la Mota*, México, La Imperial, 1866. Aunque antes del recorrido de Kuchler ya era conocida la existencia de carbón, nadie había cuantificado ni calificado con rigor los yacimientos.

*La colonización.* Flexibilizado el aspecto jurídico con relación a la inversión extranjera, quedaba aún por resolverse el problema de escasez de mano de obra. Hacia 1881 fueron intensificados los esfuerzos por llevar gente al norte de Coahuila.<sup>7</sup> Las facilidades gubernamentales para atraer y retener mano de obra, quedaron manifiestas en el artículo 25 del contrato para la construcción del Ferrocarril Internacional: “Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril y telégrafo, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera” (*Periódico Oficial*, 23 de septiembre de 1881).

La presencia extranjera también jugó un papel importante en el mercado de trabajo, sobre todo a finales del siglo XIX y principios del XX. El caso más notorio, por más cuantioso, fue el de los trabajadores japoneses. La copiosa migración japonesa hacia la cuenca y el resto del país puede entenderse en el marco del “Tratado de amistad, comercio y navegación entre México y el Imperio del Japón”, firmado en 1888.<sup>8</sup> Fueron siete oleadas japonesas las que llegaron a México, de las que la tercera (1900-1910), constituida por migrantes “bajo contrato”, se dirigió en buena medida a la Cuenca Carbonífera. En 1910, en Coahuila residían 410 japoneses, colocando al estado como el segundo con mayor presencia de gente con ese origen, el primer lugar lo ocupó Sonora, con 573 (Ota, 1991:241 y 281).

La Toyo y la Mamoto (González, 1987:92) y la Kumamoto Imin Gaisa (Canales, 1989:45) eran algunas de las empresas contratistas o “enganchadoras” de japoneses que trabajaban para las minas de carbón de Coahuila. El recorrido más común fue el arribo a Salina Cruz, Oaxaca, por barco, y la continuación por tren hasta los minerales de Palau, Las Esperanzas y La Rosita (antecesora de Nueva Rosita). En las dos primeras localidades trabajaron más de siete mil japoneses en-

<sup>7</sup> El *Periódico Oficial* del estado publicó, el 25 de julio de 1881: “Necesitamos a toda costa la inmigración, que nos traerá no solamente el aumento de consumidores y productores, sino la enseñanza de nuevos cultivos[...]. se propone establecer colonias formadas en parte por inmigrantes alemanes [...], y en parte por familias de origen mexicano, bien traídas de Texas, donde viven con repugnancia, o bien del interior del país, de algunos pueblos en que están acumulados muchos brazos inactivos”.

<sup>8</sup> El artículo III del tratado establecía: “Habrá recíproca libertad de comercio y navegación entre el territorio y posesiones de las dos Partes Contratantes. Sus respectivos ciudadanos y súbditos tendrán libertad y seguridad para ir con sus buques y cargamentos a todos los lugares y puertos dentro del territorio y posesiones de la otra, que esté abiertos a los súbditos o ciudadanos de la nación más favorecida; podrán permanecer y residir en todos los lugares o puertos en donde se permita permanecer y residir a los súbditos y ciudadanos de la nación más favorecida; y podrán allí alquilar y ocupar casas y almacenes, en los que podrán vender por mayor y menor toda clase de productos, manufactureras o mercancías del comercio legal”. Esta información y el texto completo del tratado pueden encontrarse en Ota, 1976:133-137).

tre 1901 y 1907 (Canales 1989:45). Sin embargo, muchos de ellos vinieron con la intención de trabajar en las minas temporalmente para después regresar a Japón o ingresar a Estados Unidos.

La colonización con población nacional y extranjera quedó resuelta a medias, es decir, aún no estaba asegurado este aspecto de la construcción del mercado de trabajo. Una cosa fue llevar gente a la cuenca y otra retenerla en ella. Las estrategias empresariales para procurar mantener a los trabajadores en los campos mineros fueron diversas, desde la construcción y administración de los poblados, dotación de vivienda y de servicios básicos, hasta la implantación de tiendas de raya y otras formas de crédito popular.<sup>9</sup> Estas acciones apuntaban a la institucionalización del mercado de trabajo a través de los sistemas de relaciones, de conjuntos de normas y procedimientos.

*Las primeras empresas.* La otra parte visible del mercado de trabajo está constituida por las unidades económicas. Sin bien el paso del ferrocarril desencadenó la instalación de empresas mineras y fundidoras, no podemos hacer depender sólo de esta vía de comunicación el despegue de la Cuenca Carbonífera. Para que apareciera el ferrocarril antes debieron darse condiciones de inversión extranjera, de exploración minera, lo mismo que políticas de colonización.

El primer tramo del Ferrocarril Internacional cubrió la ruta Piedras Negras-Monclova en 1884, y cruzó las poblaciones de Fuente, Nava, Allende, Peyotes, Sabinas, Barroterán, Aura y Hermanas (Coahuila, 1909:48). Los ramales que cubrieron la cuenca alimentaron de carbón y otros productos a la línea principal. Las minas abiertas al paso de la vía también fueron propiedad de Colis Potter Huntington, empresario ferroviario.<sup>10</sup> Así, en 1884 inició operaciones la Sabinas Coal Mines, que a su vez dio lugar a la localidad llamada San Felipe. En 1887 fue fundado El Hondo, donde 10 años después operaron tres minas (Secretaría de Fomento, 1897:61) con 200 trabajadores en su interior y veinte en el exterior y de quince a veinte mulas (Flores, 1993:35). En los primeros años de la explotación

<sup>9</sup> Sobre el papel de las empresas mineras en la administración de las ciudades, puede revisarse a Sariego (1988), y sobre el crédito popular como estrategia empresarial de retención de trabajadores a Contreras, 2000.

<sup>10</sup> Según Sariego (1988:58), uno de los objetivos que alentaron a Huntington fue abastecer de carbón al Southern Pacific Railroad de Eagle Pass, Texas. Además, el artículo 23 del contrato para la construcción del Ferrocarril Internacional establecía que: "Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en las líneas principales o sus ramales, dentro del derecho de vía, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo a las leyes de minería" (*Periódico Oficial*, 19 de septiembre de 1881).

del carbón destacó la Mexican Coal and Coke Company (1889) (Coahuila, 1909:36), que empleó a más de dos mil trabajadores, y dio lugar al poblado de Las Esperanzas, con más de diez mil habitantes.

La producción mineral y el mercado de trabajo recibieron un fuerte impulso, cuando el Ferrocarril Internacional desbordó su primera frontera (Monclova) y se conectó con el Ferrocarril Central en Torreón (1888). Este hecho impulsó el carbón hacia adelante (con la fundición) y colocó, por primera vez, a la cuenca dentro del mosaico productivo y económico del país. La posibilidad de surtir a las fundidoras del norte y del centro de México hizo que en la cuenca aparecieran hornos de coquización (1897) y plantas lavadoras, situación que amplió el mercado de trabajo minero.

La formación de los mercados de trabajo minero en el noreste y noroeste de México después de 1880, tiene algunas similitudes pero también diferencias. Compartieron uno de los problemas de origen: la escasez de mano de obra. Además recurrieron al enganche de mano de obra extranjera (japoneses en el noreste, chinos en el noroeste). Sin embargo, la mano de obra de los minerales del noroeste fue más inestable y móvil debido a la competencia librada por ella (placeres de oro en California, construcción del ferrocarril en Arizona, búsqueda de bancos de perlas en Baja California) al lado de la resistencia cultural indígena (Romero, 1998:123). Las estrategias de retención de este recurso en estos minerales fueron más coercitivas que en el noreste. En Coahuila, en cambio, no existía una lucha tan feroz por la fuerza de trabajo. Al inicio de este apartado comentamos que antes de la entrada del ferrocarril las actividades económicas eran incipientes y aisladas, de manera que una vez instalada la industria minera la competencia fue menor. Por otro lado, la fuerza de trabajo que pobló la Cuenca Carbonífera venía de estados con tradición minera, lo que puede indicar una mayor adaptación al lugar y a la larga una mayor estabilidad en el mercado de trabajo.

Sin bien el mercado de trabajo minero de la cuenca no mostró tanta inestabilidad como en el noroeste, sí se presentó, en cambio, una fuerte movilidad intracuenca. El agotamiento de los yacimientos marcaba el cambio de residencia a nuevos centros de trabajo. En otras palabras, mientras que en el noroeste la fuerza de trabajo tenía más opciones de colocación en detrimento de la estabilidad desde el punto de vista del patrón, en el noreste la permanencia de los mineros en un centro de población dependió más del ciclo de vida de las minas, una dinámica en detrimento de la estabilidad residencial del trabajador, y que sin embargo

no ponía en riesgo el mercado de trabajo de la cuenca. Esta fue la constante a finales del siglo XIX y principios del XX.

En este apartado hemos propuesto que el mercado de trabajo minero en la CCC sólo fue posible por la confluencia de factores de corte económico, demográfico y político. La territorialidad del mercado de trabajo fue definida por la minería, actividad que marcó la localización de los centros de trabajo, el tipo de trabajadores que debieron ingresar a la cuenca, la localización y retención de los trabajadores y sus familias una vez que arribaron a la cuenca (al lado de las minas y estaciones del ferrocarril). En este primer periodo, la mano de obra quedó anclada alrededor de las minas de carbón. La muda de una localidad a otra de la mano de obra sólo se dio cuando el yacimiento mineral había sido agotado. Es decir, los movimientos sí implicaron cambio de residencia y de localidad. Aquí aún no aparece el mercado *local* de trabajo tal como lo hemos definido. Sin embargo, en los periodos siguientes (analizados en los siguientes apartados), esta expresión territorial del mercado de trabajo (la movilidad geográfica de los trabajadores) cambió significativamente. Por último, es evidente que fueron las empresas quienes definieron la territorialidad<sup>11</sup> del mercado de trabajo minero en este primer periodo, manipularon el espacio para arreglarlo de acuerdo con sus fines (el espacio social de poder a que hicimos referencia en el apartado conceptual).

### LA SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES Y LA CONSOLIDACIÓN DEL MERCADO DE TRABAJO

En este apartado mostramos porqué en los primeros años de funcionamiento del modelo de sustitución de importaciones (MSI) el mercado de trabajo quedó consolidado por una característica distintiva: la movilidad laboral geográfica en su modalidad de movimientos pendulares o *commuting* definidos al inicio de este trabajo. Por otro lado, resaltamos la participación de los actores en la definición de la territorialidad del mercado de trabajo minero (la formación del espacio social de poder).

La minería del carbón fue favorecida durante el MSI en tanto que insumo de la industria siderúrgica. En la búsqueda de la reducción de la dependencia del país

<sup>11</sup> La territorialidad humana es vista como la estrategia usada por los individuos, grupos y organizaciones, para ejercer poder sobre una porción del espacio (Sack, 1986).

respecto del exterior mediante la promoción de nuevas empresas, el Estado mexicano apoyó, entre otras industrias, a la del acero (Solís, 1976:223). Fue en el marco de esta política que se creó la mayoría de las plantas siderúrgicas integradas (Minello, 1990:199). Para el caso de la Cuenca Carbonífera de Coahuila fue decisiva la demanda de carbón por parte de la paraestatal Altos Hornos de México (AHMSA), la cual inició operaciones en Monclova en 1944. Como empresa integrada, AHMSA no sólo demandó carbón para sus procesos, sino que además se encargó de extraerlo de las minas y de beneficiarlo por medio de plantas lavadoras y coquizadoras.

En 1950, en los municipios San Juan de Sabinas, Múzquiz y Sabinas, la proporción de trabajadores ocupados en la industria extractiva fue del 38.39 por ciento, 27.57 por ciento y 22.93 por ciento, respectivamente. En ese mismo año, en el ámbito estatal, la proporción promedio de trabajadores ocupados en la industria extractiva fue del 3.98 por ciento (INEGI, 1950). De 1958 a 1977 el número de trabajadores en las plantas de AHMSA se incrementó en un 213.92 por ciento (AHMSA, 1968 y 1977). De esta manera, la empresa se convirtió en el actor con mayor influencia económica de la región.

Entre 1950 y 1970 el mercado de trabajo fue relativamente estable y cerrado (Sariego, 1988:370 y 409), esto quiere decir que la cuenca ya no recibió más gente de otros estados como anteriormente lo hizo. Podemos suponer que esa estabilidad descansaba en la movilidad pendular de los trabajadores, esto es, el desplazamiento diario entre localidades de residencia y de trabajo dentro de la misma cuenca (lo que confirmó al mercado de trabajo su carácter de *local*, en los términos en que lo hemos definido). Fueron varios factores los que facilitaron esa movilidad: *a)* las localidades están relativamente cercanas entre sí; *b)* la red carretera unió a cada localidad de la cuenca (es un anillo conocido como el circuito carbonífero); *c)* las empresas mineras establecieron sistemas de transporte especial para los trabajadores, y *d)* las distintas secciones del Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana (SNTMMSRM) procuraron regular las condiciones de los desplazamientos. El cuadro 2 muestra las prestaciones exclusivas para trabajadores de movilidad pendular o *commuters* acordadas por empresa y sindicato.

En los contratos colectivos de trabajo aparecen artículos en los que se trata de igualar las condiciones de los trabajadores móviles con las de los residentes en la localidad-centro de trabajo. Recordemos que una de las estrategias de retención

CUADRO 2. *Prestaciones de las empresa mineras a trabajadores móviles de la Cuenca Carbonífera de Coahuila, durante la sustitución de las importaciones.*

<i>Empresa</i>	<i>Año</i>	<i>Prestaciones</i>
Compañía Carbonífera de Sabinas S. A., Mexican Zinc Company, S. A.	1936	Dinero para transporte.
	1934-1951(4c)*	Dinero para transporte y vivienda.
	1953-1957(3c)*	Ayuda para pago de energía eléctrica.
	1961-1985(12c)*	Ayuda para pago de energía eléctrica.
Compañía Hullera Mexicana, S. A.	1961	Dinero para parte de renta y préstamos para reparar casas, transporte, acondicionamiento de paraderos de camión. Se toma como falta justificada el 6° día de la semana.
	1965-1989(10c)*	Dinero para parte de renta y préstamos para reparar casas, transporte, acondicionamiento de paraderos de camión. Se toma como falta justificada el 6° día de la semana.
Compañía Mexicana de Coke y Derivados, S. A. de C. V., División Barroterán	1963	Dinero para parte de renta. Se toma como falta justificada el 6° día de la semana.
	1979	Dinero para parte de renta. Se toma como falta justificada el 6° día de la semana.
Compañía Mexicana de Coke y Derivados, S. A. de C. V., División Palau	1965	Transporte, dinero para parte de renta.
	1969	Transporte, dinero para parte de renta.
	1973	Transporte, dinero para parte de renta.
Minerales Monclova, S. A., Unidad "Sauceda del Naranjo", S. A.	1982-1984	Dinero para transporte.
Industrial Minera México, S. A. Agujita	1975	Dinero para transporte, pago de energía eléctrica, dinero para pago de renta.
Carbonífera San Patricio, S. A.	1982-1983	Ayuda para pago de renta, transportación a los de Aura y un lugar adecuado para espera del mismo. Construcción de una caseta en el ejido.
Compañía Carbón y Cok, S. A.	1973-1977 (2c)*	Dinero para pago de renta, medios de transporte necesarios o pago de pasaje completo y tiempo de transporte incluido en jornada de trabajo (para trabajos temporales). Transporte por parte de la compañía. Por inclemencias del tiempo o fallas del transporte tienen dos horas incluidas en la jornada de trabajo; por fallas de camión en viaje de regreso se les compensará con dos horas de trabajo ordinario.

\*Se refiere al número de contratos revisados en ese periodo.

\*\* Toda la información fue tomada directamente de los contratos colectivos de trabajo celebrados entre las empresas y las diferentes secciones del Sindicato Nacional de Trabajadores, Mineros, Metalúrgicos y Similares de la República Mexicana.

utilizada por las empresas fue la dotación de vivienda y servicios públicos para los trabajadores y sus familias. Pero antes de que se estableciera la movilidad pendular, lo lógico era que las empresas dotaran esos servicios en el mismo lugar en que estaban asentadas. Lo que se acordó para los trabajadores móviles que no podían gozar de este mecanismo, fue un pago en efectivo que compensara el de-

sembolso por la renta habitacional y por otros servicios (agua y luz) consumidos en sus localidades de residencia.

Cuando las empresas no contaban con servicio de transporte estaban obligadas a pagar el importe del pasaje. Además, según los contratos, las empresas también debían construir lugares higiénicos y protegidos donde pudieran estar los trabajadores mientras abordaban el autobús. También existían consideraciones específicas para contingencias, como accidentes y descomposturas de los autobuses que transportaban a los trabajadores.

Las consideraciones se extendían incluso para justificar la inasistencia de los trabajadores móviles cada sábado; por ejemplo, el artículo 3 transitorio del CCT de la Sección 27 del SNTMMSRM, estipulaba: “La compañía conviene con el sindicato tomar como falta justificada el sexto día de la semana a los trabajadores que no residan en el mineral de Las Esperanzas” (CCT Compañía Hullera Mexicana y Sección 27 del SNTMMSRM, 1961:100).<sup>12</sup> Aunque dicha falta estaba justificada sí se les descontaba a los mineros el día no trabajado. Habrá que averiguar, sin embargo, la razón de la flexibilidad de las empresas con relación al “sexto día”.

Los logros contractuales relacionados con la movilidad de los trabajadores no fueron otra cosa que la formalización del funcionamiento del mercado de trabajo minero a raíz de la movilidad pendular (lo que en los comentarios conceptuales mencionamos como *espacio social de poder*). Empresas y sindicato reconocieron, de manera explícita, la necesidad de mantener en movimiento a los trabajadores al ritmo que marcaban los ciclos de vida de los yacimientos de carbón. Es posible que esta estrategia fuera la más conveniente para las empresas, los trabajadores y las familias de los trabajadores. Por un lado, a las empresas no les convendría construir viviendas para atraer a los trabajadores de localidades vecinas si suponían que los yacimientos y las condiciones de producción cambiarían en los siguientes años. Por el otro, es más fácil para una familia que uno de sus miembros se desplace diariamente a que toda ella cambie de localidad, dejando atrás todas sus redes y relaciones sociales. Además, en la mayoría de los casos no habría garantía de que el cambio de residencia fuera el único y definitivo.

La política impulsada bajo el MSI colocó de manera definitiva a la Cuenca Carbonífera de Coahuila como la más importante productora de carbón en el país.

<sup>12</sup> En el caso del CCT entre la Compañía Mexicana de Coke y Derivados y el SNTMMSRM, Sección 175, el artículo transitorio estipula: “El convenio de fecha 17 de mayo de 1955, referente a que no se les tomará como falta injustificada el sexto día de la semana a los trabajadores que no residan con sus familias en este mineral [Minas de Barroterán], seguirá vigente mientras subsisten las causas que le dieron origen”.

El mercado de trabajo minero también fue estabilizado de paso. Sin embargo, esto último no fue un arreglo automático derivado del impulso a la sustitución de importaciones (y el respectivo fortalecimiento de la industria siderúrgica), los actores económicos y sociales se encargaron de establecer y regular las estrategias que hicieron funcional el mercado de trabajo *local* bajo condiciones específicas.

En este periodo es más clara la participación de actores y factores de diferentes dimensiones y ámbitos en la definición de la territorialidad del mercado de trabajo minero. En el ámbito nacional, la política económica de sustitución de importaciones fortaleció ciertas ramas de la economía y con ellas de sus respectivos mercados de trabajo. No hay que dejar de lado al Estado del Bienestar que funcionó en ese periodo: la paraestatal AHMSA fue además conducto de la política social hacia las localidades donde tuvo propiedades mineras. En los ámbitos local y regional ya no sólo fueron las empresas quienes definieron las condiciones de movilidad espacial o de localización de los trabajadores. En contraste con el periodo anterior ya analizado, y en el que sigue por analizar, las representaciones sindicales jugaron un papel activo en la expresión territorial del mercado de trabajo minero. Antes de concluir esta sección conviene destacar que otra característica de la movilidad pendular durante este periodo fue su masculinidad absoluta, situación que contrasta con lo visto en la actualidad.

#### *INTERLUDIO. FACTORES DE TRANSFORMACIÓN DEL MERCADO LOCAL DE TRABAJO*

En la década de 1980, la mayoría de las minas y plantas lavadoras y coquizadoras cerraron una a una. En 1988 paró de manera definitiva la Compañía Hullera Mexicana, S. A., en Las Esperanzas; en 1989 tocó el turno a la Compañía Minera Guadalupe, S. A., en Minas de Barroterán. Desde finales de la década de 1980 las diez localidades que conforman la CCC entraron en crisis de empleo. Los factores que precipitaron estas decisiones comprenden los de los ámbitos internacional, nacional y regional. Entramos a esto, aunque brevemente, con la intención de ver cómo los cambios en la organización de la producción trastocan la vida cotidiana y, en este caso, la movilidad geográfica de los sujetos.

Recordemos que la fortaleza de la cuenca del carbón quedó anclada a la producción de acero. A principio de la década de 1980 la industria siderúrgica de México fue alcanzada por una crisis internacional. Además, la empresa paraestatal

AHMSA cayó en ineficiencia administrativa: acumuló equipo obsoleto, exceso de personal, baja productividad y por si fuera poco un alto endeudamiento (Cárdenas y Reddonet, 1991:693). Entre las medidas correctivas instrumentadas por el gobierno federal (antes de la privatización de la empresa) podemos mencionar la absorción gubernamental de los pasivos; la exigencia de reducir costos en materias primas, energéticos y mano de obra, y por último, el cierre definitivo de empresas filiales de AHMSA que no fueran estrictamente necesarias (Minello, 1990:208). Esta última medida explica la clausura de minas y plantas de beneficio en la Cuenca Carbonífera de Coahuila. Todo esto sucedió antes de la privatización de AHMSA en 1991.

La expresión espacial del mercado de trabajo en el periodo de vigencia del modelo de sustitución de importaciones fue modificada. La reducción de los centros mineros y el consecuente desempleo debilitaron la intensa movilidad pendular. Por el contrario, a partir de esta época surgió con fuerza un tipo de movilidad espacial poco vista hasta entonces: la migración. El cuadro 3 se refiere a la evolución de la migración de una de las localidades (Minas de Barroterán) donde su principal fuente de trabajo (mina de carbón) fue clausurada en 1989. Es notorio que antes del cierre de la mina (1989) la emigración fue muy baja. Esta información fue recabada de una muestra estadísticamente representativa en la localidad mencionada.

CUADRO 3. *Distribución porcentual de la emigración en Minas de Barroterán.*

<i>Año de emigración</i>	<i>Lugar de destino</i>		
	<i>Mpios. de Coahuila</i>	<i>Otros estados de México</i>	<i>Estados Unidos</i>
1950-1979	3.60	0.90	0.90
1980-1989	15.45	0	10
1990-1997	44.5	1.8	22.8

FUENTE: Encuesta propia, 1997.

El cuadro 3 muestra el incremento de la migración por cambio de residencia. Ya no se trató de movimientos pendulares sino de movimientos estacionales y definitivos. Los desplazamientos dentro del mismo estado de Coahuila se dieron principalmente hacia el norte, donde existe actividad minera y maquiladora. Mientras que los movimientos hacia Estados Unidos tuvieron como destinos

principales algunas ciudades de Texas, en estos últimos lugares los hombres han sido empleados en la industria de la construcción. La migración, sin embargo, no vació los antiguos pueblos mineros. Como veremos en el siguiente apartado, el mercado de trabajo se diversificó y la movilidad pendular fue refuncionalizada.

Siguiendo con el eje de análisis tenemos que la territorialidad del mercado de trabajo local fue trastocada por factores de tipo internacional (con la crisis del acero), de tipo nacional (con la reestructuración económica a través de la privatización de AHMSA) y con la anulación de un actor local (la desaparición de las secciones sindicales mineras).

### LOS NOVENTA: REACOMODO DEL MERCADO LOCAL DE TRABAJO

En este apartado mostramos cómo una tradición de movilidad pendular, iniciada durante la sustitución de importaciones, continúa operando en el mercado de trabajo de la cuenca. Sin embargo, no sólo es una continuidad frente a los cambios. Con la información empírica mostramos que la movilidad pendular ya no sólo es una característica del mercado de trabajo local, como en la sustitución de importaciones, sino un factor esencial del mismo. Si bien esta movilidad se ha intensificado, en términos cuantitativos, también veremos que las condiciones en que ésta se da han cambiado en detrimento de los trabajadores.

#### *El mercado local de trabajo minero*

El trabajo minero no ha desaparecido pero sí se ha concentrado en tres lugares: Palau, La Luz y Nava. Hasta antes de 1990, la actividad minera estaba dispersa entre las localidades de la cuenca, esto significaba una movilidad constante aunque de baja intensidad. Hoy, concentrada la actividad en tres localidades, la movilidad geográfica se ha intensificado. El cierre de minas en la década de 1980, empujó tanto a los trabajadores desplazados como a aquellas nuevas generaciones que se integran al trabajo minero a colocarse en empresas distantes de las localidades de residencia. El cuadro 4 muestra la cantidad de trabajadores móviles, de movilidad pendular, en cada empresa minera. La información fue recabada di-

CUADRO 4. *Porcentaje de trabajadores móviles por empresa minera, 2000.*

Nombre de la empresa	Número total de trabajadores	Porcentaje de trabajadores móviles (respecto del total de trabajadores por empresa)	Porcentaje de trabajadores móviles según sexo	
			Hombres	Mujeres
Carbonífera de San Patricio	445	75.51	100.00	0
Mínera Carbonífera Río Escondido	2 995	48.45	97.31	2.69
Mínerales Monclova	3 262	89.67	99.11	0.89

FUENTE: Cuestionario a empresas mineras, 2000.

rectamente con los gerentes de recursos humanos en las tres grandes empresas carboníferas de la región.

Los altos porcentajes de trabajadores móviles confieren al mercado de trabajo minero su carácter de local (de acuerdo con los números del cuadro 4, por cada diez trabajadores mineros, siete participan en la movilidad pendular). Son trabajadores que han decidido permanecer viviendo en una localidad diferente de aquella donde está localizado su centro de trabajo. Son trabajadores en cuyas localidades de residencia no existen fuentes de empleo. Con los porcentajes mostrados en la columna de “trabajadores móviles” (de movimiento pendular) es difícil imaginar la existencia del mercado de trabajo minero prescindiendo de los *commuters*. Las tres empresas mineras cuentan con autobuses para transportar a los trabajadores entre la localidad de residencia y la localidad centro de trabajo.

Las empresas mineras contratan mineros de localidades vecinas por dos razones fundamentales: en primer lugar, no existe suficiente mano de obra en las localidades donde están instaladas y, en segundo lugar, aprovechan la tradición y experiencia minera de los habitantes de la cuenca. La distancia entre centro de residencia y de trabajo, sin embargo, también significa para las empresas mineras y maquiladoras un problema de ausentismo en el inicio de la semana.

El mercado local de trabajo no sólo ha cambiado cualitativamente, también ha sido ampliado físicamente. Durante la época de sustitución de importaciones la movilidad de mano obra fue al interior de la cuenca. Aunque hoy la mayor parte de la movilidad es intracuenca, la excepción está dada por los mineros que se desplazan a las minas de Nava. No obstante que esa municipalidad está fuera de la cuenca, el tipo de movilidad también es pendular. En este caso hay trabajadores que viajan diariamente 240 kilómetros entre su localidad de residencia y la lo-

calidad donde está ubicado el centro de trabajo. Un obrero de Minas de Barrote-rán cuya hora de entrada a la mina (en Nava) es a las 7:00 horas, debe despertarse a las 3:30 horas, para abordar el autobús a las 4:00 de la mañana. Estos trabajado-res-viajeros continúan su sueño a bordo: son pasajeros durmientes.

Territorialmente, el mercado de trabajo minero ha sido modificado: la de-manda de trabajo se ha concentrado en tres localidades, mientras que la oferta continúa dispersa por la cuenca. Sin embargo, la separación de centros de trabajo y centros de residencia es resuelta por los sistemas de transporte operados por las empresas mineras. La participación de los diferentes actores en la nueva territo-rialidad del mercado de trabajo minero es abordada en párrafos posteriores.

### *El mercado local de trabajo maquilador*

Una de las características de la nueva división espacial del trabajo es la separación entre la investigación y el desarrollo, realizados generalmente en países industria-lizados, y la ejecución, llevada a cabo generalmente en países subdesarrollados. Lo anterior, en combinación con las medidas restructuradoras del modelo eco-nómico de México, incluyendo la regulación salarial, ha favorecido el estableci-miento de la industria maquiladora. Abandonado el modelo de sustitución de importaciones, México impulsa ahora la producción orientada a la exportación. En este marco proliferó en la frontera del norte de México la industria maquila-dora de exportación. Años después, este tipo de actividad encontró terreno pro-picio en casi todo el territorio nacional, incluyendo la Cuenca Carbonífera de Coahuila.<sup>13</sup> Hoy esta industria se une a la minera en la disputa por la mano de obra regional. Aunque anticipamos que la maquiladora lleva ventaja a la actividad minera en la ocupación de una mano de obra que la minería no ha podido incor-porar: la mano de obra femenina.

En la cuenca se han instalado 20 empresas maquiladoras, aunque hay que apuntar que el 50 por ciento de ellas está en el municipio de Sabinas. Otras muni-cipalidades reúnen pocas empresas por la falta de terreno, como Nueva Rosita, o por la dificultad de acceso, como Múzquiz. Como sea, las maquiladoras están

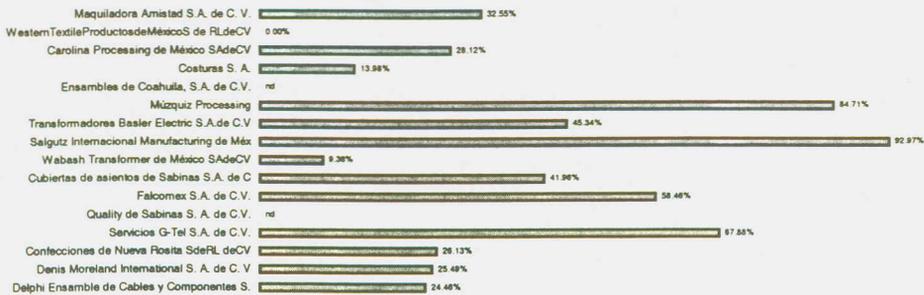
<sup>13</sup> No es casual que casi el 100 por ciento de las maquiladoras se establecieron en la cuenca a principios de la década de 1990 —en los momentos del mayor desempleo masculino por el cierre de plantas mineras. Podemos ver esto como el resultado de la combinación de la división internacional del trabajo, la restructuración económica de México y las condi-ciones locales (la información del año de establecimiento de las empresas fue obtenida de las mismas empresas).

concentradas en tres de las diez localidades de la CCC. Esto supone, de entrada, la necesidad, para trabajadores y empresas, de la movilidad espacial de la fuerza de trabajo. Los giros de actividad de las maquiladoras son, en orden de importancia, por el número de empresas: textil, electrónica, alimentos y selección y captura de cupones.

El mercado de trabajo local, con la movilidad pendular que le es intrínseca —por la posibilidad de cambio de trabajo sin necesidad de cambio de residencia—, no se expande y funcionaliza de manera automática. El transporte es uno de los factores esenciales en la ampliación de aquél. Por otro lado, deben existir, además, disposiciones de acción tanto por el lado de la oferta como por el lado de la demanda de mano de obra. Ya comentamos, por el lado de la oferta, el incremento del desempleo por el cierre de plantas mineras. En situación de crisis, los individuos arman tácticas para sobrevivir. La movilidad espacial en cualquiera de sus tipos constituye una táctica para salvar condiciones desfavorables, en este caso de desempleo.

La participación de trabajadores móviles en el mercado de trabajo maquilador varía en importancia. En la gráfica 1 puede observarse la variabilidad del comportamiento.<sup>14</sup>

GRÁFICA 1. *Porcentaje de trabajadores móviles por maquiladora en la Cuenca Carbonífera de Coahuila.*



FUENTE: Cuestionario a empresas maquiladoras, 2000.

<sup>14</sup> Aunque algunas empresas no proporcionaron información o ésta fue incompleta, se logró obtener la mayor parte de la información gracias a la colaboración de los departamentos de Recursos Humanos.

Aunque el comportamiento de *commuters* (trabajadores con movimientos pendulares) por empresa maquiladora es variable, podemos asociar los valores más altos mostrados en la gráfica 1 con la disponibilidad de transporte propio de las empresas y/o por la ubicación de éstas en localidades a donde se puede llegar con relativa facilidad desde otras localidades en transporte público. Un cálculo agregado nos da por resultado que de cada diez trabajadores de las maquiladoras cuatro son móviles. Aunque no podemos generalizar una dependencia vital de las maquiladoras con respecto a los trabajadores móviles, es visible, según la gráfica 1, que algunas de ellas no pueden prescindir de los *commuters*. Los gerentes de personal de las maquiladoras reconocen que en la cuenca existe escasez de mano de obra, por lo que la solución por ahora es movilizarla desde sus lugares de residencia.

Un rasgo inédito en el mercado local de trabajo de la CCC es la incorporación de la mano de obra femenina. Al mismo tiempo que los trabajadores mineros eran liquidados por el cierre de plantas mineras, las mujeres se integraron a la corriente de movilidad, para dar una nueva cara al mercado de trabajo en particular al maquilador (véase el cuadro 5).

CUADRO 5. Porcentaje de trabajadores móviles por maquiladora según sexo.

Nombre de la empresa	Giro de la empresa	% de trabajadores móviles según sexo	
		Hombres	Mujeres
Delphi Ensamble de Cables y Componentes	Arneses automotrices	Nd	Nd
Denis Moreland International	Accesorios equinos	92.31	7.69
Confecciones de Nueva Rosita	Prendas de vestir	42.53	57.47
Servicios Gentel	Ensamble y reparación de equipo de comunicaciones	58.93	41.07
Quality de Sabinas	Playeras	Nd.	Nd.
Falcomex	Cubreasientos automotrices	53.05	46.95
Cubierta de Asientos de Sabinas	Cubreasientos automotrices	51.22	48.78
Wabash Transformer de México	Transformadores eléctricos de baja potencia	100.00	0.00
Salgutz International Manufacturing	Ropa deportiva (camisetas, sudaderas)	57.14	42.86
Transformadores Basler Electric	Transformadores	44.64	55.36
Múzquiz Processing	Selección y captura de cupones	50.53	49.47
Ensamblados de Coahuila	Pantalones para uniforme	Nd.	Nd.
Costuras, S. A.	Medias y pantimedias	56.60	43.40
Carolina Processing de México	Selección y captura de cupones	Nd.	Nd.
Western Textile Productos de México	Productos de uso hospitalario	0.00	0.00
Maquiladora Amistad	Ensamble de camisetas	49.38	50.62

FUENTE: Cuestionario a empresas maquiladoras, 2000.

Salvo en dos empresas, la de accesorios equinos y la de transformadores eléctricos de baja potencia, en el resto los porcentajes son similares. La movilidad pendular está alimentada proporcionalmente tanto por hombres como por mujeres. La incorporación de la mujer al mercado de trabajo le ha significado una nueva espacialidad: en tiempos en que la única fuente masiva de ingresos era la minería, la movilidad de la mujer quedó circunscrita a la misma localidad de residencia. Sin embargo, esta nueva espacialidad también implica para la mujer un doble trabajo: el asalariado y el doméstico no asalariado.

### *Las relaciones de movilidad*

Proponemos el término “relaciones de movilidad” para caracterizar el resultado de las negociaciones, premeditadas o no, sobre el desplazamiento geográfico de mano de obra; en otras palabras, son las condiciones en que se da la movilidad y los respectivos saldos para los actores involucrados. Indudablemente esta noción está emparentada con la territorialidad.

En párrafos anteriores pudimos identificar al menos dos actores para la época de sustitución de importaciones: el sindicato y las empresas mineras. De la acción de ambos resultó una serie de consideraciones y prestaciones para los trabajadores móviles (véase el cuadro 3). La situación actual es contrastante. Hoy el único actor, por su capacidad de acción y manipulación espacial, es la empresa maquiladora o minera. Aunque en algunas empresas maquiladoras y en todas las mineras existen sindicatos, la acción de éstos con relación a la movilidad geográfica es casi nula. Por ejemplo, en el Contrato Colectivo de Trabajo de la Sección 293 del SNTMMSRM, el único artículo que hace referencia a trabajadores con movilidad pendular es el 153.<sup>15</sup> Fuera de este artículo y fuera de esta empresa no hay otro tipo de consideración para los trabajadores móviles.

Pero, ¿cuál es la percepción de los trabajadores sobre su movilidad diaria? De una muestra de 115 trabajadores, el 67 por ciento considera que el tiempo de desplazamiento entre su localidad y el centro de trabajo es tiempo perdido. Para ellos este tiempo, o alguna parte de él, debe ser recompensado de alguna manera por la empresa. El tiempo que pasan en el autobús de ida y vuelta, es tiempo que dejan

<sup>15</sup> En este artículo se establece que los trabajadores esperarán el autobús hasta por 30 minutos antes del inicio del turno respectivo. Si el camión no llega aun en ese lapso, la compañía se compromete a pagar el salario normal y a considerar el día como trabajado (Contrato Colectivo de Trabajo 1999-2001:53).

de aprovechar en su casa, con su familia y en su comunidad. El tiempo promedio de traslado entre las diferentes localidades de residencia y las localidades donde están ubicados los centros de trabajo es de 2 horas (ida y vuelta).

La intensificación de la movilidad ha cambiado los patrones cotidianos de la población de la cuenca. Los hombres y las mujeres tenían pocas salidas de sus localidades antes de trabajar: el 50 por ciento de la muestra sólo salía a otras localidades en un periodo de 8 a 30 días. Hoy salen todos los días.

Por otro lado, una vez integrados los sujetos a la corriente de movilidad laboral geográfica ya no la dejan. En la cuenca se ha presentado el fenómeno de la rotación de personal entre las maquiladoras, el gerente de una de estas empresas dijo haber registrado hasta un 45 por ciento de rotación en el mes de mayo de 2000. Según la encuesta, el 53.9 por ciento de los trabajadores ya antes habían tenido otro trabajo fuera de su localidad. La cantidad complementaria, 46.1 por ciento, se encarga de incrementar la corriente de movilidad.

El tiempo acumulado que los trabajadores pasan fuera de sus casas diariamente es de 12 horas en promedio. Ese tiempo está distribuido entre la jornada de trabajo y la espera y viaje en el autobús. Sin embargo, hay trabajadores mineros que, por la distancia recorrida, pasan 15 horas diarias fuera de su casa. En este último caso, el tiempo de traslado entre centro de residencia y centro de trabajo es de 5 horas diarias, lo que representa un total de 30 horas por semana. De acuerdo con los trabajadores, el cansancio acumulado por el trabajo, los traslados y el escaso sueño, hace que los últimos días de la semana sean más pesados. Las empresas maquiladoras tienen predeterminada una cierta productividad por trabajador, además gratifican a los trabajadores con bonos de productividad. Esto quiere decir que el trabajador, independientemente del cansancio acumulado, deberá desempeñar su trabajo con el mismo desempeño el viernes o el sábado que el lunes.<sup>16</sup>

Es paradójico que los trabajadores móviles, a pesar de que gran parte del día permanecen fuera de sus casas, no están integrados a una comunidad laboral. El

<sup>16</sup> Con relación al tiempo invertido en la transportación, Friedman y Naville (1963:324 y 343) opinan que "los ritmos cotidianos impuestos por los traslados alternos tienen una influencia profunda en su salud [de los trabajadores], sus relaciones con su mujer y sus hijos, su tiempo libre y su eficacia en la profesión[...] el problema principal es la acumulación de las horas de trabajo y las horas de desplazamiento[...] no les quedan en su casa, fuera del tiempo de sueño, del arreglo personal y de los trabajos urgentes de la casa para ayudar a su mujer, sino algunos instantes muy cortos[...] Las consecuencias de este estado de hecho sobre la producción no son menos importantes. Es evidente que la salud de los trabajadores se resiente de esa fatiga excesiva, que el rendimiento es menos bueno y que la iniciativa en el trabajo debe ser más limitada". Aunque todo esto es cierto, falta problematizar el caso de las mujeres asalariadas. El trabajo doméstico se convierte, en muchos casos, en una doble jornada para la mujer trabajadora.

compañerismo se concentra sobre ruedas, sobre el autobús. Los trabajadores móviles no tienen la posibilidad de ampliar sus lazos con sus compañeros de trabajo no móviles. Si existe algún deporte, festejo o cualquier pretexto de convivencia antes o después de la jornada de trabajo, los trabajadores móviles no pueden participar, porque dependen de los horarios de los autobuses. Intentar partir con sus compañeros no móviles en la localidad donde está localizado el centro de trabajo significa regresar a sus domicilios por cuenta propia en autobús particular, o buscar quedarse a dormir en la casa de alguno de sus compañeros. De la misma manera, si el convite o evento deportivo es antes de la jornada de trabajo deberá trasladarse, por su cuenta, con anterioridad a la llegada del autobús de la empresa.

Por otro lado, la reproducción de las relaciones familiares, vecinales y comunitarias queda reducida a los sábados y domingos. Los días de lunes a viernes las localidades centro de residencia se convierten en localidades dormitorio. Sólo el fin de semana es posible dedicar más tiempo a la familia, al cuidado de la casa, a practicar algún deporte y a descansar. Sin embargo, la mujer asalariada antes o después de su jornada de trabajo en la maquiladora continúa algunas labores domésticas: preparación de alimentos y limpieza de casa, y los fines de semana lleva a cabo los trabajos que le demandan más tiempo como lavar y planchar ropa, compra de despensa, etcétera.<sup>17</sup>

En algunos casos la decisión de trabajar en el segundo turno depende de consideraciones familiares. Las mujeres manifiestan preferir ese turno, de las 16:30 hrs. a la 1:15 horas, porque les permite permanecer más tiempo con sus hijos, con todo y que las horas de sueño les resultan insuficientes.

En resumen, en la territorialidad del mercado local de trabajo intervienen con mayor ventaja las empresas mineras y maquiladoras. El sindicato que se desempeñó como agente regulador de las condiciones de movilidad pendular ya no existe, o al menos ya no interviene de manera decisiva. El transporte proporcionado por las empresas, más que prestación, es una condición necesaria para la

<sup>17</sup> Con todo y la doble jornada que representa trabajar en las maquiladoras y hacer el trabajo doméstico, en estas localidades la mujer ha experimentado un cambio cualitativo importante. Aunque el desempleo de los hombres fue el detonador del ingreso de la mujer al mundo laboral, casi como un asunto forzado, las mujeres dicen "sentirse más realizadas" por el hecho de ser asalariadas. En los tiempos de pujanza minera, el trabajador impedía que su esposa o sus hijas trabajaran "porque el salario de los hombres era suficiente". Hoy la mujer ve en el trabajo asalariado un factor de igualdad con los hombres: "aunque hubiera mucho trabajo para los hombres, ya no volveríamos al tiempo de antes porque la mujer ya exige que se le trate de otra manera". También hay que decir que los hombres de las nuevas generaciones, si bien no impiden que las mujeres trabajen, si continúan viendo en el trabajo femenino "un complemento", es decir, es "bueno" en función y en apoyo del trabajo masculino.

existencia del mercado local de trabajo. El tiempo de traslado y la distancia recorrida se abonan al cansancio diario de los trabajadores.

De acuerdo con lo expuesto para este último periodo, la movilidad pendular es una continuidad en el mercado local de trabajo, la cual ha sido refuncionalizada tanto por las empresas mineras como por las maquiladoras. El modelo de sustitución de importaciones y la acción sindical crearon y regularon la movilidad pendular. El circuito carretero fue diseñado para el traslado de carbón y trabajadores. Hoy ese circuito es aprovechado por las empresas maquiladoras para el traslado de trabajadores entre localidades. Los requerimientos de mano de obra por parte de las empresas mineras y maquiladoras concentradas en pocas localidades de la cuenca, al lado de la necesidad de empleo remunerado por una población dispersa en la cuenca, confieren a la movilidad pendular una importancia capital para el mercado de trabajo local. La territorialidad del mercado de trabajo en este nuevo marco económico (minería reestructurada y producción orientada a la exportación), manifiesta la continuidad de la movilidad pendular; sin embargo, también se han dado rupturas: el mercado de trabajo dejó de ser exclusivamente minero y masculino. La diversificación de la demanda de trabajo por las maquiladoras involucró una nueva cara a los desplazamientos diarios: la movilidad de mano de obra femenina.

## CONCLUSIONES

La perspectiva geográfica nos ha permitido identificar las diferentes expresiones territoriales que adquiere un mercado de trabajo local a través de la historia de lo que pareciera un mismo espacio económico. El mercado local de trabajo, como otras instituciones, se reconstruye en correspondencia con los cambios sociales y económicos de su tiempo. Por otro lado, los cambios no pueden explicarse sólo atendiendo los impactos provenientes del nivel macro (global) o meso (nacional). Las condiciones locales y su historicidad en combinación con las influencias externas, confieren las especificidades a los lugares en cuestión. El tercer periodo, por ejemplo, muestra características distintas en la movilidad pendular observada en el segundo periodo (tipo de actividad económica, edad y sexo de quienes participan en la emergente maquila).

La creación del mercado local de trabajo en la Cuenca Carbonífera de Coahuil-

la, requirió de acciones encaminadas en su mayoría a remontar obstáculos de tipo natural. Y, aunque dicho sea de paso, el carbón impone la localización de empresas y pueblos mineros, nos percatamos de que este factor se fue debilitando en los periodos subsecuentes por la movilidad pendular. En los primeros años de la cuenca las medidas de atracción y retención de gente fueron instrumentadas desde el gobierno (colonización, adecuación jurídica para favorecer la inversión extranjera) y las empresas privadas pioneras (inversión en extracción minera y tendido de líneas de ferrocarril, construcción de núcleos habitacionales, etcétera). De esta manera, el espacio social de poder o la territorialidad quedó definida por estos dos actores.

En el segundo momento de la cuenca, durante la sustitución de importaciones, el mercado de trabajo fue apuntalado y estabilizado por una característica geográfica: la movilidad pendular. Ya no fue necesario crear pueblos ante la apertura de nuevos yacimientos, tampoco fue necesario que el trabajador y su familia se mudaran de localidad ante el agotamiento de los yacimientos. Con lo anterior, la localización industrial y la poblacional iniciaron su independencia. El rasgo de este periodo es que la movilidad laboral geográfica fue regulada por una empresa paraestatal y por un sindicalismo vigoroso (propio de la época). En ese tiempo la territorialidad del mercado local de trabajo fue definida por un actor social y otro gubernamental.

La independencia entre localización industrial y poblacional se intensificó en los últimos diez años. Sin embargo, no es suficiente quedarnos con la medición de la movilidad pendular, es más importante identificar sus nuevas características. Hoy AHMSA es una empresa privada, y el sindicato minero ya no es más aquel decidido negociador en favor de los derechos de los trabajadores. El contrato colectivo de trabajo se ha adelgazado con relación a las prestaciones para los trabajadores móviles. Por otro lado, la aparición de empresas maquiladoras significa un nuevo tipo de relaciones laborales. Estas empresas ya no sólo buscan localizarse cerca del mercado estadounidense sino que ahora prefieren también espacios propicios para la flexibilidad laboral. En esta nueva etapa de privatizaciones y de orientación de la producción al exterior, las relaciones de movilidad desfavorecen a los trabajadores. Los efectos no sólo se reducen al mayor tiempo que los obreros pasan en los autobuses o a las distancias que éstos recorren para llegar a los centros de trabajo. Las consecuencias son más amplias. Estos sujetos pasan cada vez más tiempo fuera del lugar de residencia, no sólo fuera de sus hogares,

lo que significa menos atención a sus familias, menor convivencia comunitaria, escaso mantenimiento de sus casas y menor descanso. En pocas palabras, las relaciones de movilidad, como están definidas, van en detrimento de la calidad de vida de los trabajadores y sus familias.

La necesidad es recíproca, el trabajador debe desplazarse diariamente para evadir el desempleo en sus localidades, mientras que las empresas mineras y maquiladoras deben movilizar a los trabajadores para resolver el problema de escasez de mano de obra en los lugares donde están localizadas. El mercado local de trabajo se mantiene por la existencia de esta relación. En el corto plazo, las situaciones de fondo no serán transformadas. Sin embargo, para mejorar la calidad de vida de los obreros móviles, es necesario cambiar las relaciones de movilidad.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Agnew, John, "Territoriality", en *The Dictionary of Human Geography*. 4ª. ed., Johnston R.J. et al. (eds.), Oxford, Blackwell, 2000, pp. 823-824.
- Alegría, Tito, "La ciudad y los procesos transfronterizos entre México y los Estados Unidos", en *Frontera Norte*, vol. 1, núm. 2, julio-diciembre de 1989, pp. 53-90.
- , "Ciudad y transmigración en la frontera de México con Estados Unidos", en *Frontera Norte*, vol. 2, núm. 4, julio-diciembre de 1990, pp. 7-38.
- Alessio Robles, Vito, "Los latifundios coahuilenses", en Ernesto de la Torre Villar (selec.), *Coahuila tierra anchurosa de indios, mineros y hacendados*, México, Sidermex (Colección Sidermex), 1985.
- Altos Hornos de México, "Informe Anual", Monclova, 1968.
- , Informe Anual, Monclova, 1977.
- Busto, Emiliano, "Estadística de la República Mexicana. Estado que guardan la agricultura, industria, minería y comercio. Resumen y análisis de los informes rendidos a la Secretaría de Hacienda ( anexo núm. 3). A la memoria de hacienda del año económico de 1877 a 1878", tomo II, México, 1877.
- Canales Santos, Álvaro, *El Mineral de Palau. Trozos de su historia*, Saltillo, Universidad Autónoma de Coahuila, 1989.
- Cárdenas, Fe Esperanza y Vincent Redonnet, "Modernización de la empresa AHMSA en Monclova, Coahuila, y su impacto sobre la población" en *Estu-*

- dios demográficos y urbanos*, vol. 6. núm. 3, septiembre-diciembre de 1991, pp. 677-716.
- Coahuila, *La República Mexicana. Reseña Geográfica y Estadística*, París/México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1909.
- Contreras Delgado, Camilo, "Crédito popular minero: estrategias de retención, tácticas de sobrevivencia en la minería del carbón de principios del siglo XX", en Eduardo Flores Clair (coord.), *Crédito y finanzas en la minería, siglos XVI-XX*, México, Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2000 (en prensa).
- Dureau, François y Elisa Flórez, "Observar la movilidad espacial en su diversidad: elementos de un enfoque aplicado en Bogotá", en Jorge Bustamante *et al.* (coords.), *Taller de medición de la migración internacional*, México, El Colegio de la Frontera Norte (Colección Colef)/Institut Français de la Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération, 1997.
- Doeriger, Peter B. y Michael Piore, *Internal Labor Markets and Manpower Analysis*, Lexington Books, 1971.
- Flores Morales, Ramiro, *San Felipe y El Hondo. Cuna de la región carbonífera de Coahuila*, 1993.
- Friedmann, Georges y Pierre Naville, *Tratado de sociología del trabajo I*, México, Fondo de Cultura Económica (Sección de obras de sociología), 1963.
- González Cortés, Daniel, "T'a oscuro el panorama. Relatos sobre los mineros del carbón", en Victoria Novelo (coord.), *Monografías obreras*, tomo I, núm. 142, 1987, pp. 85-166.
- Hunter, L. C. y G. L. Reid, *Urban Worker Mobility*, París, OCDE, 1968.
- INEGI, Censo General de Población y Vivienda 1930, 1950 y 1960.
- Kuchler, Jacobo, *Valles de Sabinas y Salinas. Reconocimiento y descripción de los Valles de Sabinas y Salinas en el Departamento de Coahuila, con las haciendas del Nacimiento, San Juan, Soledad, Álamo, Encinas, Hermanas y Rancho de la Mota*, México, La Imperial, 1866.
- Lee, Roger, "Labour Market", en Johnston R. J. *et al.* (eds.), *The Dictionary of Human Geography*, 4ª. ed., Oxford, Blackwell, 2000, pp. 416-420.
- Martin, Gil F., *Mercado de trabajo en áreas rurales. Un enfoque integral*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1995.
- Minello, Nelson, "El acero parece perder su temple", en *México en el umbral del mi-*

- lenio, México, Centro de Estudios Sociológicos/El Colegio de México, 1990, pp. 189-221.
- Ota Mishima, María Elena, *México y Japón en el siglo XIX: La política exterior de México y la consolidación de la soberanía japonesa*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1976.
- , “Los japoneses de la zona pacífica mexicana”, en *Conciencia étnica y modernidad. Etnias de oriente y occidente*, México, Gobierno del Estado de Nayarit/Instituto Nacional Indigenista/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.
- Puyol, Rafael, “La población”, en Rafael Puyol *et al.*, *Geografía humana*, 3ª. ed., Madrid, Cátedra, 1995, pp. 51-238.
- Romero Gil, Juan Manuel, “La minería en el noroeste: estancamiento y desarrollo (1870-1880)”, en *La minería mexicana. De la Colonia al siglo XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora (Lecturas de historia económica mexicana), 1998, pp. 119-159.
- Sánchez, J. E., *Espacio, economía y sociedad*, Madrid, Siglo XXI, 1991.
- Sariego, Juan Luis, *Enclaves y minerales en el norte de México. Historia social de los mineros de Cananea y Nueva Rosita. 1900-1970*, México, CIESAS/La Casa Chata, 1988.
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Las minas de San Felipe y El Hondo*, Informe del Inspector de Gobierno, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, año VII., núm. 3, septiembre de 1897.
- Sacks, R. D., *Human Territoriality: Its Theory and History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
- Solís, Leopoldo, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, México, Siglo XXI, 1976, pp. 152-161.
- Toharia, L. (comp.), *El mercado de trabajo: teoría y aplicaciones*, Madrid, Alianza, 1983.

#### *Material de Archivo*

- El Coahuilense* (Periódico Oficial del Estado de Coahuila de Zaragoza, 25/07/1881).
- El Coahuilense* (Periódico Oficial del Estado de Coahuila de Zaragoza, 19/09/1881).
- El Coahuilense* (Periódico Oficial del Estado de Coahuila de Zaragoza, 23/09/1881).

- El Coahuilense* (Periódico Oficial del Estado de Coahuila de Zaragoza, 12/1882).
- Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre la Compañía Carbonífera de Sabinas, S. A., Mexican Zinc Company y la Sección 14 del SNTMMSRM, 1934-1999, Nueva Rosita, Coahuila.
- Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre la Compañía Hullera Mexicana, S. A., y la Sección 27 del SNTMMSRM, 1961 y 1965-1989, Las Esperanzas, Coahuila.
- Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre la Compañía Mexicana de Coke y Derivados, S. A. de C. V., y la Sección 175 del SNTMMSRM, 1963 y 1979, Minas de Barroterán, Coahuila.
- Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre la Compañía Carbón y Coke, S. A., y la Sección 181 del SNTMMSRM, 1973-1977, Rancherías, Coahuila.
- Contrato Colectivo de Trabajo, celebrado entre Minera Carbonífera Río Escondido y la Sección 293 del SNTMMSRM, 1999-2001.