

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**



**" PLANTEAMIENTOS GENERALES PARA UNA  
INTERPRETACION DE LA CRISIS DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ MEXICANA (1976-82)"**

**T E S I S**  
**QUE PARA OBTENER LA**  
**LICENCIATURA EN SOCIOLOGIA**  
**P R E S E N T A**  
**JORGE EDUARDO BRENNA BECERRIL**

**1 9 8 5**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## INDICE

PAGINA

INTRODUCCION.....	1
CAPITULO PRIMERO.	
LA IMPORTANCIA Y LAS CARACTERISTICAS DEL SECTOR AUTO MOTRIZ EN MEXICO.....	11
Antecedentes Generales, 12; La importancia de la -- industria automotriz en la economía nacional, 18; -- Las características de la producción automotriz y su importancia en la estructura industrial, 23.	
CAPITULO SEGUNDO.	
EL PROCESO DE INTERNACIONALIZACION DEL CAPITAL (PIC) Y LA NUEVA DIVISION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (NDIT)	41
Las características del proceso de internacionaliza- ción del capital, 44; La significación de la crisis en el PIC, 52; La Nueva División Internacional del - Trabajo (NDIT), 62.	
CAPITULO TERCERO.	
EL CICLO DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ Y LAS RECIENTES TRANSFORMACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL..	71
El ciclo mundial de la producción automotriz y su -- relación con el ciclo de la industria autormotriz -- mexicana, 72; La reestructuración de la IA mundial. Su naturaleza, 89; El papel de la IA mexicana en el nuevo ciclo de la producción mundial de automóviles, 93.	

CAPITULO CUARTO.

LA NATURALEZA DE LA REESTRUCTURACION DE LA INDUS-  
 TRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO..... 106

La naturaleza exógena de la reestructuración, 108;  
 La naturaleza endógena de la reestructuración, --  
 119; El ciclo de la movilización obrera en la IA -  
 mexicana, 129; El papel del Estado en la reestruc-  
 turación de la industria automotriz mexicana, 135.

CAPITULO QUINTO.

CONCLUSIONES..... 151

BIBLIOGRAFIA..... 158

## INTRODUCCION

Este trabajo intentará esbozar algunos elementos generales, pero determinantes a nuestro juicio, para interpretar las recientes transformaciones en la industria automotriz mundial y su expresión en la dinámica de este sector en México. Los procesos que han tenido lugar, han incidido en el proceso productivo en este sector, en los mecanismos de circulación de los capitales y en la naturaleza de la división internacional del trabajo.

Lo anterior, a grandes rasgos, nos muestra el peso específico que este sector tiene hoy en día sobre la dinámica del sistema capitalista. Sin embargo, los procesos a los que nos referimos no solo inciden en el ámbito de la producción y circulación de las mercancías a nivel internacional (lo cual nos reduciría al análisis de procesos exclusivamente económicos), su trascendencia es tal que tiene que ver con la conformación de nuevos núcleos de poder del capital y una forma diferente de expansión del mismo a escala mundial. Por ello, nos interesa particularmente su expresión en los cambios que desde principios de la década de los ochenta se vienen sucediendo en el sector automotriz en México. Por otro lado, el impacto de tales transformaciones ha desbordado el espacio de la producción en este sector industrial y nos coloca frente a profundas transformaciones en las relaciones internacionales; en las relaciones entre el Estado y las transnacionales; entre el Estado y la sociedad y, en particular, nos coloca frente a un trastocamiento del rol jugado por el Estado en la reproducción del sistema capitalista.

Hemos hecho girar nuestro análisis en torno a tres procesos generales que han tenido una expresión fundamental en la producción automotriz: el proceso de internacionalización del capital en su fase trasnacional, que determina las formas en que las principales empresas trasnacionales (ET) se expanden por todo el mundo; la crisis capitalista que desde la década de los setenta se ha manifestado en dos ocasiones afectando severamente a la producción industrial; y el proceso de reestructuración que como respuesta del capital a la crisis y como una forma de ajuste de la forma de expansión productiva de la IA y su adecuación a la fase actual del proceso de internacionalización, se ha desplegado a nivel mundial desde la segunda mitad de la década de los setenta en el sector automotriz, adquiriendo una importancia especial por los cambios que supone del proceso productivo, los mercados y la geopolítica internacional.

En México las manifestaciones de la crisis en el sector automotriz han estado desfasadas, en apariencia, respecto de los ritmos en que ésta se ha desplegado en los países centrales. Por otra parte, la reestructuración sólo hasta los ochenta ha sido un proceso generalizado en México, toda vez de que ciertos centros productores en los países semindustrializados de América Latina han pasado a jugar un rol esencial en las estrategias y proyectos de las empresas automotrices, por lo cual, las transformaciones en el proceso de producción (automatización y relocalización industrial) y en la escala productiva tienen profundas consecuencias sobre los trabajadores y sobre la orientación de las políticas económicas de estos países.

No obstante, en nuestra investigación trataremos de esbozar solamente las tendencias principales de estos procesos y sus efectos más generales, dejando para futuras

investigaciones la profundización de las particularidades. Así, los planteamientos generales vienen a ser como un pretexto para intentar visualizar los nexos existentes entre economía y política, toda vez de que consideramos que no hay procesos económicos cuya génesis y dinámica respondan exclusivamente a lo económico, ni procesos políticos sin más. Ambos espacios se condicionan, determinan y explican mutuamente de acuerdo al espacio histórico en que se desenvuelven.

Así, pues, son varias las "hipótesis" (por llamarlas de algún modo) que buscan respaldarse con esta investigación. Algunas de ellas no son nuevas; lo que aquí trataremos de hacer es insertarlas en un enfoque diferente, a la luz de interrogantes nuevas, para extraer de ahí problemas nuevos --o insinuarlos al menos. De este modo, en nuestra investigación hemos planteado que:

i) Las recientes transformaciones que se están sucediendo en el mapa geográfico del proceso productivo de la industria automotriz responden a las particularidades del actual proceso de internacionalización; proceso en el que las ET están alcanzando un grado de expansión mundial muy elevado y en el que las formas en las que se "transnacionalizan" las empresa por encima de las fronteras nacionales, es mediante la segmentación del proceso productivo, relocalizando en países clave y conformando lo que se ha dado en llamar la Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT) y que, objetivamente, ha pasado a transformar de forma y contenido la geopolítica mundial.

ii) La reestructuración de la IA mexicana, como expresión nacional de el proceso anterior llevado a cabo a nivel mundial, se despliega en dos niveles distintos: uno de na

turalidad "exógena" y otro de naturaleza "endógena". El primero de ellos supone transformaciones en el espacio geográfico de la producción automotriz en el marco de la NDIT y tiende, entre otras cosas, a nivel nacional, a desarticular a los trabajadores atomizándolos y destruyendo sus núcleos más combativos, dispersándolos en ciertas zonas del norte del país. El segundo, busca transformar el ámbito interno de la producción automotriz (la fábrica en sí), a fin de cambiar las relaciones de fuerza entre el Trabajo y el Capital, conformadas a lo largo de un cierto período en condiciones de producción determinadas (condiciones de valorización); estos cambios son propiciados, generalmente, por la introducción de innovaciones tecnológicas y, en general, por la automatización compulsiva de todo el proceso de trabajo.

iii) Las tendencias del proceso de internacionalización de las ET del sector automotriz y la restructuración (segmentación) del proceso productivo, de la circulación de los insumos, el producto y los mercados, tienden a consolidarse y a dinamizarse por encima de las soberanías nacionales. En este proceso el Estado pasa a jugar un rol subordinado frente a las estrategias de expansión de las ET del sector automotriz.

iv) La restructuración de la IA mexicana supone una relocalización de los núcleos productores; restructuración de la fuerza de trabajo; incremento de la escala productiva que se orienta, fundamentalmente, al mercado mundial y la conformación de condiciones políticas funcionales a la estrategia de expansión mencionada anteriormente, modificando el rol del Estado.

Estas hipótesis, a pesar de tener un carácter general, no por ello dejan de hacer patentés algunos aspectos fundamentales que merecen ser abordados con una mayor profundidad. Lo que hemos querido hacer es tratar de armar una especie de "marco general", sin pretensiones de totalidad, que dé significación a los diferentes aspectos que intervienen en nuestro problema.

Consideramos de fundamental importancia conocer los cambios en las condiciones generales de valorización del capital a escala mundial y la dinámica de expansión de sus núcleos centrales de poder (de los que la industria automotriz sigue siendo parte), de otra manera ¿cómo comprender la naturaleza de la explotación de los trabajadores que laboran en las empresas transnacionales instaladas en el país? ¿Cómo entender la naturaleza de los cambios en las formas de intervención del Estado, si no reflexionamos antes en los cambios que se han venido dando en los últimos quince años en la estructura de poder capitalista que ahora se yergue por encima de los estados nacionales y, en gran parte, los determina?

La industria automotriz resulta prototípica de la dinámica de expansión de las ET y es una buena muestra de las características de los núcleos desde donde el capital está desplegando sus estrategias de salida a la crisis y de refuncionalización de sus mecanismos de poder. Por ello, adquiere para nosotros un gran significado como uno de los fenómenos actuales de mayor trascendencia y como un desafío para el análisis socioeconómico y, sin lugar a dudas, para el análisis político.

En esta investigación hemos recurrido, en gran parte, a fuentes secundarias; es decir, a interpretaciones ya hechas de diferentes aspectos aquí abordados. Sin embargo, ello no debiera restarle valor heurístico, ya que aún con este tipo de fuentes es posible, y válida, una labor arqueológica --por así decirlo-- de todos aquellos fenómenos generales que se suceden, y que tendemos, por sistema, a focalizar. Por otra parte, la información de carácter económico de las empresas consolidadas en el país sólo la obteníamos hasta el año 1980 ya que los anuarios de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) sólo actualizan la información relativa a ventas y volumen de producción --entre otros datos secundarios--, soslayando aquella que se refiere a salarios, productividad, inversiones, ocupación, etc.

En el caso de la información estadística emitida por la SPP (la cual padece también un desfase de dos años); ésta maneja criterios estadístico ambiguos, por lo cual nos era difícil relacionarla con la información coyuntural que, esporádicamente, emiten Banamex y Bancomer y con el anuario de la AMIA.

No obstante ello, algunas conclusiones pudieron ser extraídas de esta información, aunque --es justo decirlo-- la imaginación y una pizca de especulación fueron siempre las herramientas más valiosas tanto en la interpretación de los datos brutos y en el análisis, como a la hora crucial de sacar las principales conclusiones.

Así, pues, en el capítulo primero pretendemos destacar, a través de una somera descripción, la importancia que el sector automotriz ha tenido para el desarrollo económico del país, no obstante los desequilibrios que junto a ello

Se generaron en la estructura industrial del país en términos de desfases salariales, productividad, déficit en la balanza comercial y dependencia tecnológica. La IA en México, (como en otros países semindustrializados de Asia y América Latina), reproduce una relación dependiente con ciertos países centrales (aludimos desde luego a EU). Por otra parte, se ha convertido en un sector que hegemoniza el proceso de industrialización en países como México y Brasil y como un sector que influye, si no determina, decisivamente a otros sectores y procesos productivos. En cuanto a las características de la fuerza de trabajo que labora en el sector automotriz; hasta hace pocos años era una de las más calificadas dentro de la industria manufacturera y una de las más concentradas, de ahí su importancia estratégica desde el punto de vista político.

El segundo capítulo lo hemos considerado medular dentro de nuestra investigación, ya que pasa a convertirse en el marco general que, teóricamente, contextúa y da significación a los capítulos subsecuentes, articulando a los distintos elementos que conforman nuestro problema. Así, hemos planteado que el proceso de internacionalización de capital en su fase trasnacional por la que actualmente atravieza, es la forma en la que el capital se está expandiendo gestando nuevos núcleos de poder económico (y consecuentemente de ejercicio de todo tipo de poder y dominación) de los que las empresas trasnacionales son el principal agente difusor. Estas, en la actual fase (y a diferencia de lo que ocurría en la fase monopólica-nacional), se instalan en ciertos países en los que la mano de obra es más barata, creando verdaderos "enclaves" de productos parciales de un ciclo productivo global destinado al mercado mundial creando, con ello, las bases de una Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT). La crisis --

juega un papel fundamental como coyuntura de transición de un régimen de acumulación (fase de internacionalización) a otro, reestructurando y creando nuevos mecanismos de compatibilidad y cohesión para el nuevo régimen que se inaugura. La crisis, que siempre es una manifestación del agotamiento de los mecanismos de compatibilidad entre el nivel del progreso técnico y la organización del trabajo, se constituye, también, en el momento de reajuste -- (reestructuración) del sistema: su metamorfosis evidente.

El tercer capítulo constituye el acercamiento de lo abstracto a lo concreto (o menos abstracto, como se quiera ver). Los conceptos y nociones centrales manejados en el capítulo anterior, son ahora utilizados para analizar la crisis de los setenta y su impacto en la producción industrial y la del sector automotor. Con ello, tratamos de corroborar el proceso en el que, a consecuencia del juego de poder entre los grandes monopolios automotrices, se desató una crisis en este sector que hizo más que necesario el replanteo de los nuevos mecanismos de cohesión y las nuevas reglas del juego en la industria automotriz y, de manera general, en el sistema capitalista en su conjunto. La crisis del ciclo productivo de la IA mundial, se difunde de manera tardía en los centros productores de países semindustrializados (como México y Brasil, insistimos), aunque no de manera fortuita; antes bien, como un mecanismo de compensación o lo que se ha denominado "salida de sustitución" a la crisis que afecta, de modo inmediato, al aparato productivo en los países centrales. La reestructuración mundial de la IA anuncia, pues, la necesidad urgente de refuncionalizar el sector en el marco de una nueva fase internacional de expansión del capital, misma que supone nuevos acuerdos entre los más grandes

grupos productores en el sector automotriz (curiosamente con la mediación de sus respectivos gobiernos) de tal suerte que el juego de poder monopólico que, en gran parte, precipitó la crisis, adquiere características diferentes a partir de una estructura supercentralizada de ejercicio de poder.

El capítulo cuarto trata de descender a un nivel de concreción en el que, desde la perspectiva de los tres capítulos anteriores, se analizan las expresiones del proceso de internacionalización, la crisis y la restructuración del sector automotriz, en México. La naturaleza de los cambios que supone la restructuración, la hemos dividido --con fines analíticos-- en dos: cambios de naturaleza exógena y de naturaleza endógena. La anterior división no es arbitraria, aunque en la realidad el proceso no es tan nítidamente diferenciado: los dos tipos de transformaciones se superponen y condicionan unos a otros en un proceso complejo. Al final del capítulo, hemos tratado de esbozar algunos elementos que nos ayuden a comprender el papel efectivo que ha jugado el Estado en la expansión de la industria automotriz mexicana y el rol que ha desempeñado en su restructuración. Se trata de visualizar cuál será, en lo sucesivo, el papel funcional del estado hacia el conjunto de la sociedad en el marco del proceso de internacionalización y expansión del capital trasnacional, toda vez de que la supercentralización del poder económico que se ha llevado a efecto, tiende a superponerse a los espacios nacionales condicionando, en gran medida, las relaciones básicas que se dan en su interior a nivel económico y, por supuesto, político.

Es necesario reiterar que el presente trabajo posee un gran nivel de generalidad. Sin embargo, nuestra pretensión nunca fue el estudio de caso ni la parcialización arbitraria o ideológica de un proceso que es bastante complejo. La industria automotriz, como sector paradigmático de lo que ahora son los núcleos centrales del poder del capital internacional, ha sido algo así como un pretexto para discurrir en torno a la compleja red de relaciones y procesos económicos y políticos. que actualmente están determinando la suerte de un gran sector de trabajadores y --porqué no decirlo-- la de una sociedad entera, arrastrada con una fuerza arrolladora por los fines y designios del poder del capital internacional.

Finalmente, queremos expresar nuestro reconocimiento a todas aquellas personas (amigos y maestros al mismo tiempo) que directa o indirectamente se comprometieron con nuestra labor, aportándonos los insumos teóricos y morales necesarios, sin los cuales hubiera sido difícil concluir este breve trabajo. Sin el respaldo de su valiosa confianza, cualquier seguridad se hubiese tambaleado.

Jorge Eduardo Brenna Becerril

México, D. F., mayo de 1985.

## CAPITULO PRIMERO

### LA IMPORTANCIA Y LAS CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO

## CAPITULO I

### LA IMPORTANCIA Y LAS CARACTERISTICAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO

#### 1. Antecedentes Generales

La industria automotriz (IA) ha venido a ser una de las ramas industriales clásicas del capitalismo industrial en su fase monopólica y una de las que más ha colaborado a su expansión a escala mundial, ya que esta rama se ha convertido en el núcleo de un sinúmero de actividades productivas que giran en torno a ella. Es decir, la rama automotriz ha sido capaz de generar un proceso de multiplicación y diversificación de las actividades industriales y de otra índole; así como ha sido también una rama que ha impulsado el desarrollo tecnológico convirtiéndose, de este modo, en uno de los ejes centrales del régimen de acumulación del capitalismo industrial de la segunda postguerra.

Para el año de 1950, aproximadamente, esta rama industrial ha quedado definitivamente estructurada a escala internacional y se empieza a expandir junto con el capital monopolístico de las transnacionales, en un proceso de internacionalización que involucra, cada vez más, a países periféricos de cierto desarrollo industrial, conformando lo que hasta hace unos años fue la división internacional del trabajo en la producción automotriz (1).

A partir de entonces esta rama industrial sería en México una de las más dinámicas y una de las que impulsarían (no sin graves deformaciones) el proceso de industrialización

y la entrada del país entrada del país en la Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT) que ha conformado en este sector el proceso de internacionalización del capital.

El desarrollo de la IA en nuestro país ha sido periodizado desde varios puntos de vista. Algunos autores han hecho un corte que va de 1925 a 1962, como un primer período, - y de 1962 hasta nuestros días --sería un segundo período-- en el desarrollo de la industria automotriz (2). Estos dos cortes no son arbitrarios, parten de los diversos niveles de integración de la producción automotriz y delimitan el grado de complejidad que el proceso productivo ha ido adquiriendo en México. Así, el primer período es considerado como el período de "importación y ensamble": en éste se inicia el armado de automóviles en el país con la totalidad de partes importadas. En el segundo período, que se inicia en 1962, se parte del Decreto de Integración Nacional expedido por el gobierno mexicano, el cual plantea a las empresas la exigencia de un mínimo de partes nacionales (60%) en la integración del producto. Con esta medida el gobierno pretendía crear las condiciones legales para el desarrollo de una industria nacional cada vez más autosuficiente y hacer de este proceso un factor dinamizador de la estructura productiva. A partir de entonces el proceso de trabajo se tornaría más complejo; el ensamble de vehículos implicaría, también, la fabricación de partes y el armado sería con menos piezas importadas (aunque, a decir verdad las partes que se seguirían importando serían las más complicadas e importantes del vehículo).

Otra periodización delimita las fases de integración a partir de los cambios producidos en el proceso de trabajo y de sus efectos sobre los trabajadores (3). Esta pe--

riodización, nos parece, busca relacionar estos cambios con la dinámica económica y política del país. En virtud de ello es que la consideramos de gran utilidad, como -- referencia histórica, para nuestro trabajo (sin descar-- tar la otra, claro está), ya que ubica los momentos con-- tradictorios y de ruptura en que se desenvuelve la IA, -- ubicando además, los momentos en que los trabajadores manifiestan, bajo diferentes formas, su resistencia a esos cambios.

Así, pues, las diferentes fases que supone esta última periodización son las siguientes:

1. De 1918 a 1925: arribo del automóvil a nuestro país y fase de importación.
2. De 1925 a 1947: inicio del ensamble, crisis del 29 y el arribo del capital estadounidense a esta rama industrial.
3. De 1947-62: periodo de las devaluaciones, producción de autopartes y llegada de los autos compactos. Además, -- supone el uso generalizado de la cadena de montaje, la -- proliferación de marcas, culminando con la expedición gubernamental del Decreto de Integración Nacional.
4. De 1962 a 1971: reorganización y auge de la industria, generalización de los procesos de fundición de partes de motores e inicio de la crisis (desaceleración del crecimiento de la producción).
5. De 1971 a 1980: auge de las movilizaciones de los tra-- bajadores automotrices, crisis económica a nivel mun-- dial que afecta de modo especial a la industria auto-- motriz; RECECIÓN GENERALIZADA Y REACTIVACIÓN COYUNTU-- ral al calor del nuevo decreto de 1977 y el boom petro-- lero. Esta fase concluye con la derrota del movimiento de los trabajadores de General Motors después de 106 días de huelga (4).
6. De 1981 a la fecha: declinación del auge coyuntural,

crisis mundial que vuelve a afectar a la rama automotriz y, desde 1982, a la IA mexicana; reflujó de las luchas obreras en el sector; restructuración mundial de la rama, el "auto mundial" y la apertura total de la IA mexicana hacia el mercado mundial. En esta fase, la nueva inserción de la IA mexicana en la División -- Internacional del Trabajo supone la construcción de -- nuevas plantas, para la exportación, en el norte del país con una mayor participación de capital extranjero. El decreto racionalizador de septiembre de 1983, expresaría la honda preocupación del gobierno mexicano por intervenir en la restructuración del sector automotriz.

Ahora bien. Si confrontamos el esquema de desarrollo de la producción automotriz con el esquema de desarrollo industrial en México, podemos tener una visión un tanto más globalizadora de las interrelaciones y las condiciones materiales sobre las que se sustentó en el país la expansión del sector automotriz.

Los años que van de finales de la Revolución mexicana hasta finales de los cuarenta, se caracterizan, en términos de producción industrial, por ser una fase en la cual el país se concentró en la producción de bienes de consumo inmediato y bienes intermedios para la producción de aquellos. Este tipo de bienes representaban, al iniciar la década de los cincuenta, el 70% de la producción manufacturera y el 80% de las exportaciones de estas. Esto debido principalmente al impulso que propiciaron las condiciones generadas por la segunda guerra (5). En esta fase la IA supone las etapas de importación de vehículos y, posteriormente su ensamble en el país con partes importadas:

la rama no tiene aún un valor estratégico. En este periodo los principales agentes del desarrollo industrial son los capitales locales (tradicionales y modernos), mientras que en el sector automotriz el capital extranjero era el responsable de la totalidad del proceso productivo, principalmente el capital norteamericano.

El siguiente periodo, que abarcaría la década de los cincuenta hasta los años setenta (previos a la crisis), las posibilidades del desarrollo industrial "se abrían principalmente hacia la producción de bienes intermedios, durables y de capital" (6). Este es el momento en que se empieza a dar una franca expansión de la IA con la llegada de las empresas europeas y japonesas fabricantes de autos compactos. El Decreto de Integración Nacional de 1962 -- abre propiamente el ciclo expansivo de la rama automotriz en el contexto de un desarrollo industrial basado en la producción de bienes durables, intermedios y de capital. Con ello el capital extranjero había pasado a jugar un rol decisivo en el proceso de industrialización, liderando prácticamente el proceso. Los capitales locales mantuvieron una posición en cierta forma predominante en las industrias de bienes de consumo inmediato e intermedios tradicionales (7). En este periodo la acción del Estado parece perder progresivamente su carácter activo y promotor que lo habían caracterizado en años anteriores con la excepción de ciertas medidas de política industrial que tuvieron repercusiones considerables en la orientación -- del crecimiento manufacturero, como la integración y regulación del sector automotriz a través de medidas como el Decreto de 1962 al que hemos hecho mención.

Tal parece que en adelante la acción del estado se va tornando de manera creciente una intervención pasiva y com--

plementaria en que "la creación de infraestructura y la provisión de insumos estratégicos a bajo costo se convierten en sus funciones principales" (8). Para la década de los setenta, el proceso industrial es liderado cada vez más por la empresa transnacional (ET) apoyada en las ventajas relativas que dispone sobre el capital local, sobre todo en términos de potencial de acumulación, acceso a la tecnología y tamaño de planta. Es la década en que la producción automotriz en México (y en el mundo), conoce lo que parece ser el fin de la fase de expansión y auge. La década de los setentas, pues, se caracterizaría por una fuerte desaceleración de la producción industrial en el marco de una crisis mundial que para mediados de la década postraría a la economía del país en una depresión económica sin precedentes.

El boom petrolero de finales de los setenta estimularía una súbita reactivación de la economía y de la producción industrial. No obstante, los desequilibrios estructurales que, de años atrás, venía padeciendo el país, se agudizarían con la bonanza petrolera: Las exportaciones de crudo no ejercieron un efecto multiplicador sobre el resto de las exportaciones manufactureras del país. Por el contrario, las importaciones de todo tipo se incrementaron a niveles impresionantes desquiciando --obviamente-- la balanza comercial del país y agudizando aún más los desequilibrios estructurales que se habían gestado años atrás. Es en este contexto que se inscribe el auge coyuntural experimentado por la producción automotriz de 1977 a 1981 y el advenimiento de la crisis de 1982 (influida decisivamente por la caída de los precios de los hidrocarburos en el mercado mundial) que se prolonga hasta nuestros días y que ha provocado serias transformaciones en el aparato productivo de este sector industrial. La crisis del sector -

automotriz en la década de los ochenta ha coincidido con la depresión en la que hoy se encuentra la industria nacional. Hoy más que nunca el carácter estratégico que esta rama industrial ha llegado a tener, se pone de manifiesto al ser uno de los factores clave para la recuperación del impulso productivo de la industria mexicana.

## 2. La importancia de la industria automotriz en la economía nacional

Desde los años sesenta la IA empezó a tener una importancia notable en el proceso de industrialización del país, logrando un peso significativo en el sector manufacturero. Así, en el periodo que va de 1974 a 1980 la IA llegó a representar poco más del 7% del PIB manufacturero y sólo en los años en que la crisis de esta rama se manifestó (1976-77 y en 1982), esta participación bajó sustancialmente a un 5.2%, en 1977, y durante la crisis de los ochenta después de haber alcanzado su máxima participación en 1981 (7.1%), descendería a un 4.3% en 1983, lo cual nos da -- una idea de la magnitud de la crisis y sus efectos (véase cuadro 1.1).

En los años de crisis las políticas estatales de apoyo y estímulo al sector automotriz han intentado dar respuestas urgentes a la crisis productiva en la que se ha sumido -- este importante sector industrial. El impresionante des--pegue que tendría esta rama desde 1978 y que se prolongaría hasta 1981, se sustentaría --entre otras cosas-- en el importante papel jugado por el estado para la reactivación de este sector (9).

El valor agregado generado en el sector automotriz ha experimentado pronunciadas variaciones en comparación con la dinámica del sector manufacturero, tanto en las fases de auge como en las de crisis. Para el año de 1973, la expansión que este sector venía experimentando, sobre todo en la rama terminal, se expresó en notables incrementos anuales del PIB. En los años críticos la tendencia se invertiría agudamente, mientras que en el sector manufacturero habría aún un pequeño crecimiento del PIB (véase cuadro 7.5). Estas oscilaciones tan pronunciadas en la dinámica del valor agregado (PIB) producido en el sector automotriz son explicables dada la naturaleza transnacional de la rama, -- la escala productiva, su dependencia del capital y la tecnología extranjeros, así como su dependencia de los apoyos fiscales y financieros del estado. Por todo ello, pero no exclusivamente, esta rama resulta muy sensible a los periodos de auge o crisis en la producción mundial que en un momento dado afecta a las economías.

La participación de las remuneraciones a los trabajadores en el valor agregado por este sector fue, en 1971, del orden de 49.1% (57.1% en el sector terminal). Los años siguientes serían de crecimiento y expansión, aunque a mediados de la década habría un desaceleramiento notable. Así, en 1976 al presentarse la crisis, este porcentaje era de 52.7% para todo el sector y de un 80% en el sector terminal. Ello podría significar, teóricamente, que la parte del valor agregado que representa la ganancia de los capitalistas fue relativamente menor en estos años (10) (véanse cuadros 1.3 y 1.4).

Algunos autores han señalado que, no obstante que en el sector terminal se pagan uno de los salarios más elevados del conjunto de la economía, la participación de los asalariados

en el valor agregado generado por este sector industrial, es de las más bajas si consideramos la elevada relación productividad-salario que predomina en estas empresas -- (cuadro 1.6) (11).

En los años siguientes las empresas automotrices harían hasta lo imposible (y la restructuración junto con el apoyo estatal harían el milagro) por reducir la parte del valor agregado destinado al pago de las remuneraciones a los asalariados (cuadros 1.3 y 1.4).

En materia de ocupación la IA absorbe una importante proporción de mano de obra del sector manufacturero. En 1970 absorbía el 3.6%, mientras que para 1980 este porcentaje era de 5.1%. Sin embargo, esta tendencia se invertiría a finales de los setenta, antes de sobrevenir la crisis (cuadro ). - En el sector terminal, específicamente, la ocupación se incrementó considerablemente en 1973 y 1974, mientras que durante los años de crisis (1976-77) las disminuciones del personal ocupado serían, también, de una magnitud considerable (cuadro 1.2).

Con la inusitada recuperación que se presentó desde 1978, el personal ocupado experimentó incrementos notables durante cuatro años, hasta 1981, después del cual sobrevendría una aguda depresión productiva en el marco de la recesión internacional que, desde 1979, afectaba a la producción industrial de los países centrales. En el primer año de la crisis de los ochenta, se registró una sensible disminución del personal ocupado en la IA (12.4%). Según los datos oficiales, esto supondría el despido de aproximadamente 16 800 trabajadores del sector automotriz y de casi 9 mil en el sector terminal (12) (véase cuadro 1.2).

Podemos afirmar que uno de los factores que influyeron mayormente en el aumento de los despidos, fue la restructuración de la IA, la cual implica, como veremos, una automatización compulsiva del proceso de producción y la consecuente sustitución de numerosos puestos de trabajo. Así, no obstante que la construcción de nuevas plantas armadoras en el norte del país supuso la contratación de más trabajadores (descalificados y en condiciones laborales desventajosas) el número de trabajadores despedidos a raíz de la crisis y la restructuración fue, en mucho, superior, como lo demuestran las cifras oficiales de desocupación en este sector. Desde 1979 el sector terminal absorbe, en promedio, el 59% de los obreros y empleados ocupados en la rama automotriz (véase el cuadro 1.7).

En materia de remuneraciones, el sector automotriz paga el 7% en promedio de las remuneraciones del sector manufacturero y sólo el sector terminal lo hace con el 5% de los sueldos y salarios del sector manufacturero y con el 66.5% de la rama automotriz. Para el año de 1982, la IA en su conjunto participaba con un 6.4%, mientras que la rama terminal que se encontraba en su primer año de crisis participaba sólo con un 4% y, en el sector automotriz, con un 64%. El sector auxiliar que en 1979 participaba con un 33.5% en el conjunto de la IA, para 1982 había incrementado su participación a un 36% (cuadro 1.8). Al parecer el estancamiento de la producción y, sobre todo, de las ventas de automóviles desplazó la actividad hacia la industria de autopartes, toda vez de que el parque automotriz dejó de tener el ritmo de renovación y expansión que había tenido hasta finales de los setentas.

Sin embargo, a pesar del dinamismo que esta rama experimentó durante varias décadas, las contradicciones y deformaciones provocadas por esta expansión serían bastante --

agudas. Una de ellas ha sido el efecto negativo que esta rama ha provocado sobre el déficit de la balanza comercial en el país. (el sector terminal sobre todo) (cuadro 1-9).

De 1970 a 1975, la participación del sector automotriz en el déficit de la balanza comercial del país disminuyó de un 22% a un 17%; esto se debió, probablemente, a que estos años fueron de auge de la producción nacional en un marco de crisis productiva en los países centrales. Así, es probable que los grandes excedentes productivos del país hayan paliado, de alguna forma, las excesivas importaciones que tradicionalmente genera este sector industrial, contrarrestando, al menos temporalmente, la tendencia deficitaria. Sin embargo, al sobrevenir la crisis en 1976, la participación de la IA en el déficit comercial se incrementaría aceleradamente hasta alcanzar en 1977 un 36.5% del total nacional y, en 1976, no obstante que la recuperación de la rama había sido asombrosa, el incremento de la participación deficitaria de la rama adquirió dimensiones inusitadas llegando a alcanzar en 1981 el 57.7% (¡¡¡) del déficit total nacional.

De este modo las expectativas del estado al estimular especialmente a la industria automotriz, con la finalidad de -- generar las divisas necesarias para contrarrestar el tradicional déficit comercial con los países industrializados -- (EU básicamente) se han visto frustradas y, por el contrario, se puede afirmar que el crecimiento y expansión de esta rama ha reportado utilidades considerables a las transnacionales automotrices reproduciendo viciosamente las desventajas comerciales y económicas en general, que han marcado durante décadas la dependencia en los países periféricos.

Así, no obstante que para 1982, la economía en su conjunto había logrado obtener un superávit en su balanza comercial

(a consecuencia, principalmente, de la rígida política de ajuste implementada por el gobierno de López Portillo, que supuso la devaluación sucesiva de nuestra moneda y la disminución de la actividad productiva) la industria automotriz se mantuvo en una situación deficitaria (cuadro 1.9).

Dentro de la estructura interna de la rama (sectores terminal, auxiliar y distributivo) el capital extranjero es predominante en el sector terminal. En este sector son las -- empresas Volks Wagen, General Motors, Ford, Chrysler y Ni-- ssán, todas ellas con 100% de capital extranjero, las que proporcionan aproximadamente el 90% de la producción nacional de automóviles. En otras empresas la composición del -- capital de inversión suele ser mixto (todas las posibles -- combinaciones y proporciones entre capital extranjero, privado y estatal). No obstante, el hecho de que las principales firmas en el mercado nacional sean de capital extranjero, hace que esta rama en México sea una de las que poseen uno de los mayores grados de transnacionalización y, sobre -- todo, que las formas de organización de la producción en es -- te sector sean determinadas por estas empresas (cuyos cen-- tros de decisión se encuentran, obviamente, en los países -- centrales), llegando a imponer un ciclo y una organización mundial de la producción automotriz, internacionalizando, de este modo, los procesos económicos y políticos que se -- desenvuelven en el proceso productivo de esta rama industrial.

### **3. Las características de la producción automotriz y su influencia dentro de la estructura industrial**

La producción y el ensamble de automóviles no sólo hacen girar a los demás sectores de la rama; su dominio se ex-- tiende a otros espacios de la producción industrial. En

otras palabras, la producción automotriz posee la peculiaridad de sintetizar, más que ningún otro proceso productivo, las actividades productivas de los obreros de otras ramas industriales. La producción automotriz aparece al centro -- de industrias como la de hidrocarburos, la petroquímica, la siderúrgica, la hulera, la del vidrio, la electrónica (hoy en día también las industrias sustentadas en la cibernética y la computación), etcétera, llegando a determinar, incluso, la dinámica de la producción en ciertas ramas de importancia en el país y generando un efecto "centrífugo" que afecta a aquellas ramas que tienen que ver, directa o indirectamente, con los insumos y el uso del producto del sector automotriz. De allí la importancia estratégica que este sector ha llegado a tener, desde muchos puntos de vista, para los distintos actores que, de una forma o de otra, intervienen o están vinculados con el proceso productivo de la IA, incluido, por supuesto, el estado.

La IA adquirió una importancia enorme en las economías centrales pasando a ser una de las ramas clásicas o típicas del modelo de expansión capitalista. En los países periféricos semindustrializados de América Latina, la rama automotriz se colocó, desde la segunda postguerra, al centro del proceso industrializador determinando una serie de procesos productivos que pasarían a constituir un modelo industrial periférico, del cual México y Brasil resultarían prototípicos.

El proceso de industrialización en países latinoamericanos de mediano desarrollo, se ha caracterizado porque ha sido dinamizado, directa o indirectamente, por las transnacionales, de las cuales las empresas automotrices constituyen uno de los pilares, controlando el proceso productivo en una dinámica inducida, en gran parte, desde el

exterior. Por otra parte, las economías a las que nos referimos, al no poder absorber y difundir el dinamismo resultante de la industrialización, reproducen la relación con ciertas economías centrales, las cuales tienden a capturar ese dinamismo a través del comercio exterior (13). Así, la expansión en los países periféricos refleja los rasgos de un proceso de vinculación estrecha y activa con las transnacionales más importantes de ciertos países: en el caso de México y Brasil esta relación se da principalmente con empresas de EU y la RFA.

En la IA mexicana el sector terminal es hegemónico a todas luces, tanto en el conjunto de la rama automotriz como en muchas otras industrias, sobre todo en términos de la escala productiva, la tecnología, el monto de los capitales invertidos, el número y la calificación de los trabajadores ocupados y, sobre todo, por la influencia determinante que este sector ha llegado a tener sobre una infinidad de procesos productivos.

La rama automotriz --señalábamos anteriormente-- tiene una peculiar posición: sintetiza procesos diferentes y ciclos productivos de diversos productos; en virtud de ello, constituye para la economía un núcleo estratégico desde diversos puntos de vista.

La gran concentración de trabajadores por unidad productiva es uno de los principales argumentos que nos permiten constatar la afirmación anterior: cada una de sus unidades de producción concentra en promedio 4 500 trabajadores, lo que vuelve a este sector uno de los que contienen los núcleos obreros más concentrados y, dadas las peculiares condiciones de sus procesos de trabajo, uno de los principales escenarios del conflicto entre el capital y el trabajo (14).

La industria automotriz terminal ha incrementado su dominio directo sobre aquellas empresas que la proveen de insumos y partes. Las trasnacionales en este sector han llegado a tener un control casi absoluto de la producción de automóviles, ya que son ellas las que dictan las especificaciones de la producción de autopartes y las características y normas de calidad de otros insumos.

En México, las empresas trasnacionales en el sector automotriz han logrado establecer un rígido control vertical que asume las formas de una férrea centralización en la determinación de las características del proceso productivo y en la creación de una división nacional del trabajo que tiende a integrar a diversas ramas industriales y, de luego, a un gran número de empresas pequeñas productoras de autopartes, en torno a los ciclos productivos de las empresas armadoras más dinámicas. Con ello, una infinidad de procesos de trabajo y de producción (lo que implica, también, capitales de inversión, tecnología, insumos manufactureros, etc) tienden a gravitar y a depender de la dinámica de las empresas líderes en el sector terminal.

En la industria automotriz las características de la fuerza de trabajo se han ido modificando a medida que se fueron modificando las formas de integración de la producción en esta rama. Así, en el periodo que va de 1947 a 1962, la fuerza de trabajo se hallaba diseminada en un gran número de unidades fabriles pequeñas y medianas dedicadas a la fabricación de partes y al mantenimiento de los vehículos. Las plantas armadoras eran las únicas unidades productivas que concentraban un mayor número de trabajadores. Es éste el periodo de la expansión industrial basada en la producción de bienes de consumo durable, intermedios y de capital que se prolongaría hasta finales de los setenta.

La difusión universal de la organización científica del trabajo (el fordismo, el taylorismo, etc) que caracterizó la producción industrial en este periodo y que, sobre todo a partir del fordismo, entre otras cosas busca adaptar el modo de formación de los salarios a los aumentos de la productividad, llega a nuestro país junto con los procesos de trabajo de la gran industria, no sin los desequilibrios que en los propios países centrales ya se venían manifestando y que sugerían el advenimiento de una crisis similar a la de la década de los treinta (15).

Sin embargo, junto con la organización científica del trabajo, llegaba al país una masa importante de capitales extranjeros deseosos de invertir en las ramas de punta de la nueva gran industria nacional. Ello supuso el incremento de la mano de obra ocupada en este sector industrial liderado, desde entonces, por las transnacionales. Sería esta una fase en que al calor del llamado "desarrollo estabilizador"; la apertura del aparato productivo a los capitales extranjeros y el auge del productivismo en todo el mundo (que permeo particularmente a la industria automotriz), se constituiría lo que se le ha dado en llamar el "nuevo proletariado" industrial.

El Decreto de Integración Nacional de 1962, marcaría una importante ruptura tanto en la estructuración de la rama, como en la de la fuerza de trabajo ocupada en este sector. El impulso dado a la rama automotriz por este decreto, contribuiría a hacer de ella una de las más dinámicas e importantes de la economía. En lo fundamental, el decreto pugna porque los automóviles armados en el país integraran un mínimo de 60% de partes producidas en el país.

La integración exigida por el decreto representaba para las

empresas una adecuación súbita de sus plantas a los requerimientos técnicos que supondría la integración nacional de la producción automotriz. Las empresas deberían presentar al gobierno proyectos de integración de su producción para ser aprobados por el Estado y, sobre todo, debían contar con el capital necesario para hacer frente a la inversión que esta adaptación supondría (16). Obviamente los grandes trusts norteamericanos instalados en el país desde la década de los treinta, no tuvieron problema alguno para adecuarse a las exigencias del decreto.

Otras empresas como VW, Nissán y Renault, con cierto peso tecnológico y financiero a nivel mundial y que desde los cincuenta se habían instalado en el país, se expandirían también al amparo del decreto de 1962. Un gran número de empresas que hasta entonces operaban en el país

decidieron abandonar el mercado nacional antes que incorporar las partes y componentes, cuyos precios y calidad técnica no correspondían con las especificaciones estándar, por lo que les significaría costos más elevados. La política estatal de integración de la industria del automóvil y el congelamiento de precios, dieron lugar a que el número de plantas ensambladoras se redujera a 12 y las marcas, a su vez, pasaran de 74 a 24 en 1962. (17)

Por ello es que podemos afirmar que el Decreto de Integración Nacional, vino a constituirse en una base sólida para la expansión de la IA y, sobre todo, estimularían las tendencias centralizadoras y monopolizadoras en este sector (18).

A partir del decreto se da el tránsito de un proceso de trabajo que supone el ensamble de unidades con la totalidad de piezas importadas (proceso relativamente sencillo), a otro en el cual la integración de partes nacionales haría el proceso productivo más complejo.

Las empresas GM (1936), FORD (1932) y CHRYSLER (1938), -- todas ellas ubicadas en la ciudad de México hasta 1962, constituirían el núcleo más antiguo de las plantas armadoras anteriores al decreto de 1962 y, por ende, agruparían al núcleo más antiguo y profesionalizado de los trabajadores automotrices. Las plantas instaladas en provincia durante la década de los cincuenta (VW, NISSAN, RE--NAULT-DINA) contaban para entonces con modernos procesos de trabajo semiautomatizados, en los que predominaría, -- por el contrario, el obrero descalificado --jovenes en ; su mayoría--, frente a una relativa minoría de obreros profesionales (19).

Después de 1962 la industria automotriz se estabiliza, se expande y consolida. El crecimiento del número de obreros ocupados contribuyó al auge de las organizaciones sindicales en ese sector. Por otra parte, con la aparición en México de la fase de fundición y maquinado de motores -- (en VAM, Ford, Chrysler, Dina y GM, en primer lugar) el número de trabajadores crece aún más y se integra al proceso productivo una fase bastante peligrosa, que supone condiciones de trabajo muy riesgosas u duras; esta fase incorpora trabajadores descalificados en su mayoría.

En el cuadro podemos apreciar, a grandes rasgos, una estimación acerca de la composición aproximada de la fuerza de trabajo en las principales plantas ensambladoras a las que nos hemos estado refiriendo, tomando como año de referencia 1979.

Como hemos venido señalando, el sector terminal de la IA, es uno de los más trasnacionalizados. Su elevada productividad permite pagar uno de los salarios más elevados -- respecto del promedio nacional, aunque con una relación

productividad-salarios bastante desfasada, en comparación con la industria manufacturera en su conjunto y la productividad media nacional junto a los salarios mínimos (véanse cuadros I.12 y I.13). Sin embargo, no deja de ser un hecho contundente las diferencias salariales existentes entre estos sectores.

Para el año de 1970, el salario pagado en el sector terminal era aproximadamente cinco veces mayor que el salario mínimo general y dos veces el salario promedio pagado en la industria manufacturera. Para 1980, esta relación sería la misma entre el salario mínimo y el salario pagado en el sector terminal, mientras que la brecha existente entre el salario del sector manufacturero y el del sector terminal se había hecho menor, no obstante -- que los índices de crecimiento de la productividad fueron superiores en el sector terminal (cuadros I.11 y I.13).

En efecto, las diferencias entre la productividad media existente entre la media nacional, la industria manufacturera y los sectores de la IA, son bastante pronunciadas. En 1970 las diferencias entre el sector terminal y el promedio nacional era de tres veces, para 1980 esta diferencia ya era de cuatro veces (cuadro I.13), mientras que el ritmo de crecimiento de los salarios en el sector terminal y el mínimo general era prácticamente igual -- (véase cuadros I.11 y I.13).

En suma, la IA mexicana resulta un caso peculiar tanto desde el punto de vista de la estructura económica e industrial que prevalece en el país, como desde el punto de vista de las características de la fuerza de trabajo que se ha concentrado en sus plantas cada vez más automatizadas. Una fuerza de trabajo con altos salarios y --

prestaciones, pero que enfrenta dentro de las plantas a uno de los capitales más agresivos que busca incrementar a toda costa la productividad del trabajo mediante el sometimiento del trabajador al despotismo fabril del capital, cristalizado en la cadena de montaje, las intensas jornadas de trabajo, las cada vez más degradadas condiciones laborales, los intentos por desarticular a los trabajadores introduciendo una tecnología cada vez más sofisticada en aquellos núcleos en los que los trabajadores han llegado a ejercer cierto control sobre el proceso de trabajo.

La ofensiva tecnológica desatada por las empresas automotrices, y que afecta de modo directo a los trabajadores, ha adquirido una especial importancia a raíz de la crisis mundial que afectó a la producción y el mercado mundial y a raíz de las recientes transformaciones ocurridas en el ámbito de la producción, el mercado y la tecnología. En la IA, estas transformaciones han sido decisivas para la reestructuración de esta rama a nivel mundial y contienen un especial significado para lo que ocurrirá en este sector instalado en México, toda vez que este país ha pasado a ser uno de los principales centros productores en lo que ahora es la Nueva División Internacional del Trabajo en la producción automotriz.

CUADRO 1.1. IMPORTANCIA RELATIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
EN EL SECTOR MANUFACTURERO

AÑO	EN EL PIB MANUFACTURERO	EN LA OCUPACION MANUFACTURERA
1973	6.0	4.3
1974	6.7	4.7
1975	6.5	4.9
1976	5.7	4.6
1977	5.2	4.0
1978	6.1	4.5
1979	6.4	4.8
1980	6.8	5.1
1981	7.1	5.0
1982	5.8	5.3
1983	4.3	4.8

FUENTE: S.P.P. La Industria Automotriz en México, INEGI, 1983

CUADRO 1.2. CRECIMIENTO ANUAL DE LA OCUPACION REMUNERADA DE  
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

AÑO	INDUSTRIA MANUFACTURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	SECTOR TERMINAL
1973	5.2	18.1	25.6
1974	3.7	14.2	16.4
1975	0.1	3.8	- 3.0
1976	1.9	- 3.6	- 3.8
1977	0.3	-12.6	-14.1
1978	3.9	15.4	14.2
1979	7.3	15.1	16.5
1980	5.4	12.3	11.8
1981	5.2	11.9	13.9
1982	-2.3	-12.4	-11.2

FUENTE: S.P.P. La Industria Automotriz en México, INEGI, 1983

CUADRO 1.3. ESTRUCTURA FACTORIAL DEL VALOR AGREGADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 1970-80

AÑO	VALOR AGREGADO	ESTRUCTURA FACTORIAL DEL P. I. B.		
		REMUNERACION DE SALARIOS	EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACION	IMPUESTOS INDIRECTOS -SUBSIDIOS
1971	100	49.1	45.0	5.9
1973	100	41.8	53.8	4.4
1976	100	68.0	26.0	6.0
1977	100	52.7	40.5	6.8
1978	100	41.3	54.9	3.8
1979	100	40.8	55.5	3.7
1980	100	36.1	52.2	11.7

FUENTE: La Industria Automotriz en México, S.P.P. México, 1983

CUADRO 1.4. ESTRUCTURA FACTORIAL DEL VALOR AGREGADO EN EL SECTOR TERMINAL

AÑO	VALOR AGREGADO	ESTRUCTURA FACTORIAL DEL P. I. B.		
		REMUNERACION DE SALARIOS	EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACION	IMPUESTOS INDIRECTOS SUBSIDIOS
1970	100	39.5	53.5	7.0
1971	100	57.1	36.6	6.3
1972	100	45.0	50.3	4.7
1973	100	41.0	55.3	3.7
1974	100	48.7	47.1	4.2
1975	100	58.3	36.6	5.1
1976	100	79.9	13.3	6.8
1977	100	59.6	30.0	10.4
1978	100	39.4	56.5	4.1
1979	100	37.3	59.3	3.4
1980	100	31.0	51.0	18.0

FUENTE: La Industria Automotriz en México

CUADRO 1.5. VARIACION PORCENTUAL DEL INDICE DEL PIB DE --  
LAS RAMAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN COMPARACION  
CON EL SECTOR MANUFACTURERO

AÑO	MANUFACTURAS	IA	TERMINAL	AUXILIAR
1973	10.4	23.6	26.2	20.6
1974	6.2	19.5	22.2	15.8
1975	5.0	1.9	3.4	- 0.8
1976	4.8	- 8.6	-10.6	- 5.8
1977	3.5	- 5.0	- 9.7	1.6
1978	9.8	27.6	33.8	20.0
1979	10.5	17.1	17.0	17.2
1980	6.9	12.4	14.1	10.0
1981	7.0	18.8	22.2	4.4
1982	- 2.8	- 20.4	-22.4	- 4.2
1983	- 7.3	- 31.4	n.d.	n. d.

FUENTE: SPP. La industria automotriz en México. INEGI, 1984.  
Elaboración propia.

CUADRO 1.6 INDICE DE LA PRODUCTIVIDAD EN LA INDUSTRIA AUTO  
MOTRIZ, SECTOR TERMINAL E INDUSTRIA MANUFACTURE  
RA EN COMPARACION CON EL INDICE DE LOS SALARIOS  
EN ESOS SECTORES.

(PRECIOS DE 1970 = 100 )

AÑO	PROMEDIO NAL.		IND. MANUF.		IND. AUT.		AUT. TERMINAL	
	PRODUCT.	S.M.G.	PROD.	SAL.	PROD.	SAL.	PROD.	SAL.
1975	115	112	121	119	117	112	126	112
1976	118	132	124	115	111	113	117	112
1977	117	121	128	125	120	126	123	125
1978	122	118	136	125	133	125	144	126
1979	127	115	140	124	136	129	145	120
1980	130	105	142	118	136	110	148	105

FUENTE: SPP. Op. cit., elaboración propia.

CUADRO 1.7. PARTICIPACION RELATIVA DE LA IA EN EL PERSONAL  
OCUPADO DEL SECTOR MANUFACTURERO

(NUMERO DE OCUPACIONES REMUNERADAS, PROMEDIO ANUAL)

AÑO	IM	IA	AUT. TER.		AUT. AUX.	
			MAN.	IA.	MAN.	IA.
1979	100	4.7	2.7	58.1	2.0	41.0
1980	100	5.0	2.9	57.9	2.1	42.1
1981	100	5.3	3.1	58.9	2.2	41.1
1982	100	4.8	2.9	59.8	1.9	40.2

FUENTE: SPP, LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ...

CUADRO 1.8. PARTICIPACION RELATIVA DE LA IA EN LA REMUNERACION  
DE ASALARIADOS DEL SECTOR MANUFACTURERO

(MILLONES DE PESOS CORRIENTES)

AÑO	IND. MANUF.	IA	AUT. TERMINAL		AUT. AUXILIAR	
			MANUF.	IA	MANUF.	IA
1979	100	6.9	4.6	66.5	2.3	33.5
1980	100	6.9	4.5	65.2	2.4	34.8
1981	100	7.4	4.9	65.8	2.5	34.2
1982	100	6.4	4.1	64.0	2.3	36.0

FUENTE: SPP, LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO, INEGI, 1984

CUADRO 1.9. PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL

(MILLONES DE DOLARES)

AÑO	DEFICIT COMERCIAL		
	TOTAL	IND. AUTOMOTRIZ	%
1975	3 637.0	628.3	17.3
1976	2 644.4	526.4	19.9
1977	1 054.7	385.4	36.5
1978	1 854.4	559.1	30.1
1979	3 162.0	1 049.5	33.2
1980	3 178.7	1 498.8	47.2
1981	3 725.4	2 148.3	57.7
1982	+5 366.5	728.2	-13.6

FUENTE: JUAN JOSE LARRIVA Y AMADO VEGA, "EL COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA EN MEXICO. EVOLUCION Y PERSPECTIVA", EN COMERCIO EXTERIOR, N.12, DIC. DE - 1982, pp.1 355-1 363

CUADRO 1.10. COMPOSICION APROXIMADA DE LA FUERZA DE TRABAJO EN LAS PLANTAS MAS ANTIGUAS INSTALADAS EN MEXICO

(1979)

EMPRESA	LOCALIZACION	TIPO DE TRABAJADOR	
		PROFESIONAL-CALIF.	DESCALIF.
Ford	D. F.	42 %	51 %
GM	"	40 %	60 %
Chrysler	"	36 %	64 %
VAM	"	22 %	78 %
Renault	Edo. de Hidalgo	22 %	78 %
VW	Puebla, Pue	22 %	78 %
Nissán	Edo. de Morelos	22 %	78 %

FUENTE: JOSE OTHON QUIROZ T. (1982), p.24

CUADRO 1.11 COMPARACION ENTRE EL SALARIO MINIMO GENERAL Y LAS REMUNERACIONES MEDIAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ - E INDUSTRIA MANUFACTURERA

(A PRECIOS DE 1970)

AÑO	SALARIO MIN. GENERAL	REMUNERACIONES MEDIAS			
		IND. MANUFAC.	I.A.	TERMINAL	AUXILIAR
1970	23.7	60.7	91.9	121.7	73.3
1971	23.7	62.4	98.4	130.8	77.1
1972	26.4	65.7	100.0	132.6	78.6
1973	25.7	61.2	88.8	116.7	68.5
1974	24.2	65.2	94.7	124.0	72.6
1975	26.6	72.5	102.7	136.2	80.1
1976	31.4	69.5	104.1	136.3	82.5
1977	28.6	75.7	116.2	152.3	92.7
1978	28.1	76.1	114.9	152.9	90.6
1979	27.3	75.5	118.2	146.5	91.4
1980	24.8	71.5	101.3	127.9	84.6

FUENTE: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO, SPP, MEXICO, 1983

CUADRO 1.12. INDICE DE LA PRODUCTIVIDAD MEDIA NACIONAL, MANUFACTURERA E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR SECTORES

(PRECIOS DE 1970=100)

AÑO	PROMEDIO NACIONAL	MANUF.	I.A.	TERMINAL	AUX.
1970	100	100	100	100	100
1971	100	100	103	104	101
1972	106	107	109	111	104
1973	109	112	114	112	111
1974	114	115	119	117	114
1975	115	121	117	126	104
1976	118	124	111	117	102
1977	117	128	120	123	117
1978	122	136	133	144	121
1979	127	140	136	145	124
1980	130	142	136	148	121
1981	131	145	144	159	118
1982	131	144	131	139	118

FUENTE: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ...; elaboración propia.

CUADRO 1.13. RELACION ENTRE PRODUCTIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR SECTORES Y LA INDUSTRIA MANUFACTURERA RESPECTO AL PROMEDIO NACIONAL.

AÑO	PROMEDIO NACIONAL	MANUF.	I.A.	TERMINAL	AUX.
1970	1.0	1.7	2.4	3.2	1.8
1971	1.0	1.7	2.4	3.3	3.8
1972	1.0	1.7	2.4	3.4	1.8
1973	1.0	1.8	2.5	3.3	1.8
1974	1.0	1.7	2.5	3.3	1.8
1975	1.0	1.8	2.4	3.5	1.6
1976	1.0	1.8	2.2	3.2	1.6
1977	1.0	1.9	2.4	3.4	1.8
1978	1.0	1.9	2.6	3.8	1.8
1979	1.0	1.9	2.5	3.7	1.8
1980	1.0	1.9	2.5	3.7	1.7

FUENTE: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ... ELABORACION PROPIA

N O T A S  
CAPITULO I

- (1) Cf. Camarena, Margarita: (1981), p. 19
- (2) Ibidem y Aguilar, Javier: (1982).
- (3) Cfr. Quiroz, José Othón: (1979), pp. 9 ss.
- (4) Esta periodización ha sido planteada por José Othón Quiroz en un trabajo de 1979. Las fases por él propuestas solamente llegan hasta este año y queda abierta. En su periodización aún no se incluye la crisis de 1982 y la ruptura violenta que la reestructuración mundial implica respecto de las fases anteriores. por ello hemos agregado una sexta fase que cierra, al mismo tiempo, la última fase propuesta por Quiroz e incluye los procesos productivos que la reestructuración supone: el auto mundial y el nuevo rol internacional de la IA mexicana. Cf. Quiroz T., José Othón: (1979).
- (5) Cf. Cásar, José T. y Ros, Jaime: (1983), p. 155.
- (6) Ibidem, p. 156.
- (7) Ibid., p. 157.
- (8) Idem, p. 158.
- (9) En el tercer apartado del capítulo tercero abundaremos más en lo relativo al papel del Estado en la recuperación del sector automotriz y en la reestructuración que, desde finales de los setenta, se ha venido desplegando en toda la industria automotriz.
- (10) El hecho de que esta parte del valor agregado haya sido menor, no implica que la masa total de ganancia e de las empresas haya sido baja en estos años.
- (11) Cf. Lifschitz, E. : (1982), p.
- (12) Estas cifras se desprenden de las estadísticas de SPP, de acuerdo a las cifras absolutas que presenta y a las variaciones anuales para el sector en su conjunto. Cf. La industria automotriz en México, SPP, INEGI, 1983 y 1984.
- (13) Cf. Trajtenberg, R. y Vigorito, R.: (1982), p. 725.
- (14) Para 1977, año en que la crisis tocó fondo, hemos estimado un promedio de 4 500 trabajadores por empresa. - Según la información de Othón Quiroz, VW reporta en 1977, 7 401 trabajadores en tanto que Níásán tenía 2 800, tomando en cuenta sólo las empresas extranjeras. Cfr. Quiroz Trejo, J. O.: (1980), p. 725.

- (15) Cf. Michel Aglietta: (1983), pp. 20 y 21.
- (16) Cf. Camrena, M., Op. cit., p. 25.
- (17) Ibidem.
- (18) Cf. Aguilar, J.: (1983), p. 23 y Quiroz, J. O.:  
(1979), p. 23.
- (19) Cf. Quiroz, J. O.: (1981), p. 93.

## CAPITULO SEGUNDO

EL PROCESO DE INTERNACIONALIZACION DEL CAPITAL  
Y LA NUEVA DIVISION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

## CAPITULO II

### LA INTERNACIONALIZACION DE CAPITAL Y LA NUEVA DIVISION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

La IA, ha sido uno de los núcleos industriales fundamentales para la expansión del capital a escala mundial. Por ello, no obstante que actualmente se han sucedido cambios radicales - en la estructura interna del capital, en su dinámica de expansión y en su naturaleza, la IA sigue siendo punta de lanza en la batalla de las empresas capitalistas por enfrentar la crisis mundial sobrevenida desde principios de la década de los setentas, y profundizada al iniciarse la década - - actual.

Así, pues, nos preguntamos ¿hasta qué grado la producción - automotriz continua siendo estratégica para los proyectos -- del capital, de tal suerte que, a pesar de que existen nue-- vas tecnologías, nuevas fuentes de energía y nuevas indus-- trias rentables, se hacen esfuerzos increíbles por restructu-- rar la producción automotriz adecuándola a las nuevas trans-- formaciones ocurridas en la dinámica de expansión y reproduc-- ción del capital?

En el capítulo anterior, habíamos afirmado que la IA era una de las ramas industriales típicas que conformaban el modelo industrial y el patrón de acumulación capitalista en su fase monopólica (finales del siglo pasado y hasta la segunda guerra mundial). Sin embargo, lo que no nos atreveríamos a afir-- mar ahora es que el capitalismo siga siendo el mismo en su -

naturaleza y en sus formas de reproducción como entonces, en que la IA se desarrollaba a sus anchas coadyuvando, al mismo tiempo, a una rápida expansión del capital a escala mundial como nunca antes lo había hecho sistema económico alguno y, en el capitalismo, ninguna rama industrial.

El capital no es ahora el mismo que el que dio origen a una de las ramas industriales más dinámicas y determinantes del patrón de acumulación del capital monopolístico, es decir, la industria automotriz. Así, pues, es necesario que nos detengamos brevemente a examinar a la luz de algunas propuestas teóricas realizadas por estudiosos del tema, cómo se han ido modificando los mecanismos de expansión del capital y qué -- consecuencias ha tenido para la dinámica de la producción industrial a nivel mundial y, particularmente, para el sector automotriz. Aún más: dado que el proceso de expansión del capital es un proceso internacional, forzosamente se producen también cambios en el ámbito nacional funcionales a esa expansión internacional. La IA, una de las ramas industriales que ha sido punta de lanza de la internacionalización del capital en lo que va del siglo, es también ahora uno de los -- agentes principales de las actuales transformaciones que se están sucediendo en aquellos países en los que, desde la segunda postguerra, se presentó un proceso de industrialización más o menos dinámico, como es el caso de México, Brasil y -- Argentina en América Latina, países en los que, precisamente, la IA ha sido uno de los pivotes centrales de su desarrollo industrial.

## 1. Las características generales del proceso de internacionalización de capital

Sin ánimo de repetir lo que de sobra se ha dicho acerca de las características del desarrollo histórico del capitalismo, sólo nos ocuparemos aquí de reseñar, de modo general y esquemático, cuáles han sido los rasgos fundamentales de la expansión del capital en las fases posteriores a la fase competitiva (del capital), por todos aceptada como tal. Para este propósito, hemos asumido como "marco teórico" --por llamarlo de algún modo-- las proposiciones que sobre la dinámica de la internacionalización del capital han realizado en un breve artículo (1) Raúl Trajtenberg y Raúl Vigorito, del cual provienen, en lo esencial, las afirmaciones que aquí se esbozan.

Hemos adoptado casi en su totalidad sus postulados, por considerar que explican de manera novedosa, inteligible, pero --sobre todo de manera rigurosa, la internacionalización del capital en la actual fase trasnacional (de la que se ha hablado en demasía sin rebasar esquemas teóricos e ideológicos añejos), cuya comprensión es en gran parte la clave para analizar y entender las profundas transformaciones que se vienen realizando en la IA a nivel mundial --sector trasnacionalizado por excelencia-- y cuya naturaleza son el tema que nos ocupa.

Las bases de la economía capitalista se consolidan en la fase competitiva del capital. Sin embargo, lo que aquí nos interesa rescatar y examinar someramente son las características y la naturaleza de la fase monopolica-nacional previa a

la fase trasnacional, en la que el proceso de internacionalización del capital es de una dinámica muy intensa y cuya magnitud pasa a definir las relaciones de producción a nivel nacional e internacional. En estas dos fases la IA es uno de los agentes principales de la reproducción y expansión del capital industrial y del sistema en su conjunto.

Durante la fase monopólica-nacional se presentan ciertos rasgos generales que caracterizan a las economías centrales en la primera mitad del siglo XX.

En primer término, ciertas actividades productivas adquieren una predominancia creciente en la dinámica del sistema, es el caso de la producción industrial en general. En esta fase se empieza a presentar un proceso creciente de monopolización de la actividad productiva (a diferencia de la fase competitiva), en el que un número reducido de empresas empieza a controlar sectores estratégicos del sistema, definiendo las condiciones de circulación del capital y la distribución de los excedentes. No es que en años anteriores no hayan existido empresas monopólicas, la diferencia es que ahora controlan el proceso de acumulación. En la fase competitiva, los distintos agrupamientos de actividades tenían una cierta interdependencia entre sí --sobre todo en lo que se refiere al proceso técnico de producción--; existía una distribución, relativamente homogénea, del poder económico, por lo que las relaciones de cambio en el mercado no tenían influencia alguna a ese nivel.

Sin embargo, la empresa monopólica viene a transformar totalmente el equilibrio de las relaciones entre las empresas --

(unidades de capital). El espacio económico pierde simetría gestándose ciertos puntos que acumulan poder frente a otros que lo van perdiendo. Estos núcleos concentradores de poder económico comienzan, pues, a determinar a toda la economía. Paulatinamente, los distintos agrupamientos de actividades van conformando núcleos definidos de poder en los que se va concentrando un enorme poder de decisión sustentado en la - fortaleza económica.

En segundo lugar, en esta fase el papel del Estado pasa a - ser decisivo en la reproducción y expansión del sistema ca- pitalista, pasando a jugar un rol cualitativamente diferen- te, en relación a las etapas anteriores. Ahora el Estado tie- ne un papel activo bien definido en la reproducción global, conformando junto a las empresas monopólicas una estructura en la que las funciones se dividen perfectamente en el marco de una estructura de poder integrada en los términos que ya hemos mencionado con anterioridad.

Ahora bien, ¿cómo se da la internacionalización del sistema económico en el marco de la fase monopólico-nacional?

La difusión del sistema por encima de los estados nacionales se presenta de modo similar a la fase competitiva. Sin em- bargo, la corporación, la empresa monopólica, es el ámbito - en que se hace efectiva la internacionalización de las econo- mías monopólicas; lo cual establece la diferencia relativa - con el modo en cómo se difundía el sistema en la fase ante- rior.

En la fase monopólica lo que se expande a través del comer--

cio no son los países (aunque por consecuencia sí lo hagan), sino ciertos núcleos sobre las fronteras, arrastrando consigo el espacio económico de otros países, es decir, influyéndolos y hasta determinándolos en su dinámica económica propia. Como resultado de todo esto, las economías nacionales se abren en forma diferenciada, según las formas de acumulación inducidas por cada agrupamiento o complejo sectorial (2).

Así, no obstante de que en la fase monopólica se puede advertir una descomposición paulatina de las relaciones comerciales debido, en gran parte, al juego del poder monopólico, lo característico ha empezado a ser el desbordamiento de las -- fronteras de los complejos sectoriales.

El proceso de internacionalización ha ido evolucionando de -- tal forma, que se ha ido definiendo una clara tendencia ha-- cia la organización trasnacional de la producción, lo que su-- pone, en términos generales, que una empresa, para sobrevi-- vir en el marco de una aguda competencia internacional entre empresas monopólicas, sólo puede garantizar su permanencia -- mediante una relocalización de la producción en otras zonas en donde la fuerza de trabajo sea más barata (3). Se puede -- decir que ésta ha sido, en lo fundamental, la tendencia de -- las empresas trasnacionales (ET) desde la segunda postgue-- rra. Sin embargo, este proceso de trasnacionalización, --- actualmente consolidado, ha resultado ser más complejo de lo que se suponía.

Si bien el rasgo más general de este proceso ha sido un ma-- yor uso de mano de obra barata, a fin de obtener ganancias -- diferenciales respecto de las que se obtienen en los países

de origen de las ET; los procesos que se han ido manifestando, sobre todo desde la primera crisis de 1974-1975, han demostrado que lo fundamental para las ET es el control supercentralizado, no a nivel de la empresa individual, sino como un proceso global que se extiende por todo el mundo. De esta manera, el uso de mano de obra barata y abundante (características del ejército industrial de reserva que con ansia es buscado en los países periféricos) pasa a ser un rasgo necesario, pero no suficiente, para entender el proceso actual de internacionalización del capital.

El control del proceso productivo a escala mundial en todas las fases, desde el control de las materias primas y la mano de obra hasta el control y condicionamiento de las condiciones económicas y políticas en las que las ET van a operar, pasa a ser la tendencia fundamental, como lo veremos más adelante (4).

En la fase trasnacional del proceso de internacionalización se han conjugado diversos fenómenos que definen un mecanismo de internacionalización específico y que en el caso de las empresas automotrices es decisivo para la comprensión de su comportamiento en los últimos años, a saber:

- un proceso de concentración de las unidades de capital que se superpone a las fronteras de los distintos países;
- un proceso de transformaciones en el capital productivo, -- en términos de una internacionalización de los procesos -- productivos dentro del sistema mundial y como núcleo de estas transformaciones: la corporación productiva;

- finalmente, un proceso de nuclearización en el que las em-  
presas que más rápidamente se trasnacionalizan, pasan a -  
ocupar el eje del patrón de acumulación del capitalismo.

En el ámbito económico, las transformaciones que supone la  
fase trasnacional afectan directamente el funcionamiento de  
las formaciones sociales, como se ha señalado antes, ya que  
tiende a redefinir sus relaciones básicas y, sobre todo, las  
relaciones entre economía y política.

En efecto, si en las fases anteriores del desarrollo histó-  
rico del capitalismo las formaciones sociales, es decir, los  
estados nacionales fijaban los parámetros legítimos de la ex-  
pansión de las ET, en la fase actual se asiste a un proceso  
histórico en el que se están modificando (o se han modifica-  
do ya) las bases de funcionamiento de las formaciones socia-  
les y del estado nacional, a consecuencia del rompimiento --  
del obstáculo que representaban estas entidades al proceso -  
de concentración e internacionalización del capital.

Lo anterior se puede constatar, precisamente, si observamos  
y analizamos detenidamente el proceso de reestructuración -  
mundial que las principales ET del sector automotriz están -  
desplegando y que será la cuestión a analizar en el siguien-  
te capítulo.

La trasnacionalización del capital industrial se ha expresa-  
do en el marco de dos formas fundamentales:

La forma de repetición: según la cual las ET se implantan en  
el extranjero repitiendo un proceso de producción en condi-

ciones similares a las que existen en el país de origen de las ET. Esta repetición puede ser completa si las condiciones son totalmente análogas, lo cual generalmente sucede --- cuando la implantación sucede en otro país desarrollado. O bien, puede ser incompleta en virtud de que las características del espacio en el que se extienden las ET no permite la reproducción del ciclo productivo original; en este caso, y de acuerdo con las circunstancias específicas, se repiten sólo las etapas terminales o las más sencillas (5).

Con este proceso repetitivo, las empresas trasnacionales - amplían su ciclo de acumulación a un espacio diferente en - el que, generalmente, existen ventajas comparativas que propician un sustancial incremento en sus utilidades.

La forma segmentada o por segmentación consiste en la desarticulación de las distintas fases de la producción industrial y su dispersión en varios países. Los productos de cada ciclo parcial circulan bajo control centralizado y van a parar a otro ciclo parcial del cual son parte necesaria, o bien desembocan en mercados que no tienen que ver con el lugar de su producción (6).

Para que este tipo de trasnacionalización se presente, requiere de ciertas condiciones, una de ellas es la aprobación de los gobiernos locales para que las ET se implanten; en - segundo término, que exista la posibilidad técnica para la segmentación y su distribución geográfica (7). Finalmente, resulta necesario que los productos circulen internacionalmente hasta su manufactura final y de allí hacia los mercados finales, todo lo cual supone, como condición esencial,

la existencia renovada del libre comercio en todo el mundo.

Ahora bien, la forma de transnacionalización segmentada adopta una característica muy importante. Esta forma supone una relocalización de los ciclos parciales de la producción industrial. De este modo, este proceso se desenvuelve en base a cuatro patrones principales: 1) obtención y control de recursos naturales; 2) uso de mano de obra barata y abundante; 3) relocalización de conjuntos integrados de actividades y 4) la ubicación, en diferentes regiones con características peculiares, de distintas partes del ciclo productivo (8).

En la forma repetitiva priva una relativa restricción del comercio internacional, constituyendo, en lo fundamental, -- mercados protegidos. En la forma segmentada priva, sobre todo ahora, una relativa liberación de las corrientes comerciales, a fin de que no existan obstáculos a la libre circulación de los flujos productivos de los ciclos parciales de la producción mundial.

Es indudable que actualmente ciertas ramas industriales altamente transnacionalizadas instaladas en nuestro país, despliegan un proceso de internacionalización de carácter segmentado. Esta forma se ha venido consolidando desde finales de la década de los setentas y sus rasgos se hacen cada vez más -- evidentes a nivel internacional.

Es notable también, que ahora la capacidad de actuación del Estado se ve limitada, debido a la enorme diferencia existente entre el poder de las ET y las empresas locales (naciona-

les); conforme se desenvuelve esta forma de transnacionalización aumenta el grado de independencia de las ET y su poder de decidir por encima de los límites de los estados nacionales. Su capacidad de escapar virtualmente de las soberanías nacionales son el rasgo característico de las ET en la fase actual, a diferencia del tipo de operación en las fases anteriores en las que el marco nacional delimitó durante años el espacio de expansión de las transnacionales.

Actualmente, el propio Estado es el que se ve enfrentado a serias limitantes potenciales en su espacio de acción, como agente regulador de los mecanismos de acumulación y como referente obligado de las relaciones de dominación entre las clases sociales, de las pugnas hegemónicas de las fracciones y los grupos de poder, así como de la confrontación internacional que, durante la actual fase, es de una violencia económica --y también política-- inconcebible.

## 2. La significación de la crisis en el marco del proceso de internacionalización del capital.

Desde principios de los setentas, la economía mundial experimentó su primera crisis general desde la segunda postguerra. Esta crisis fue profunda y la recuperación efímera de los años 1976-1978 no fue lo suficientemente vigorosa como para restituir las condiciones anteriores a la crisis en -- las que el ciclo de expansión del capital industrial atravesó su "edad de oro" y en las que la rentabilidad de las empresas posibilitó aumentos considerables en la productividad del trabajo.

Ahora bien, ¿qué fue lo que precipitó la crisis y cómo se desarrolló el proceso de internacionalización del capital durante el impasse productivo que supuso la crisis? Es decir, ¿cómo afectó la crisis al desarrollo de las sucesivas fases de expansión del capital?; o bien, ¿qué papel jugó la crisis en las transformaciones del régimen de acumulación -- que supuso el paso de la fase monopólica-nacional a la fase de transnacionalización?

Aquí hemos de considerar a las crisis fundamentalmente como crisis de régimen de acumulación (9), de cuya resolución -- emerge uno nuevo con rasgos esencialmente diferenciados -- del anterior, no obstante haber emergido de él. En otras palabras: "la crisis es el proceso que desplaza el orden anterior en una zona crítica, modifica la amplitud y el campo de las fluctuaciones y no se contenta con reubicar los elementos en el seno de la estructura, sino que crea un nuevo modo de cohesión" (10). De un modo u otro, la crisis propicia cambios de carácter cualitativo que modifican los principios de regulación del sistema anteriormente en vigor.

La crisis de los treinta que se localizó, precisamente, entre las dos guerras mundiales fue una crisis del régimen de acumulación conformado hasta antes de la primera guerra mundial y que para entonces entró en un agotamiento crítico, -- provocado "por una inadaptación del modo de formación de los salarios frente a la aceleración de los progresos de la productividad gracias a la generalización del taylorismo en la producción de bienes de consumo" (11). El desequilibrio que se gestó entre una producción masiva y la inexistencia de mecanismos sociales adecuados para engendrar una distri-

bución de los ingresos que sostuviera un consumo masivo, también fue una de las consecuencias del agotamiento y los conflictos internos del régimen de acumulación decimonónico. - El nuevo régimen surgido del anterior, el cual fue barrido en cierto modo por la violencia de la crisis del 29, permitió a través de un conjunto de instituciones y mecanismos, asegurar un crecimiento más o menos permanente de los salarios, propiciando, así, un consumo masivo de la producción, apoyados, sobre todo, por mecanismos flexibles de expansión del crédito. Así, este nuevo régimen de acumulación se fundaría sobre una estrecha interacción entre la modificación del modo de vida de la población (acceso a mercancías que satisfacen necesidades no vitales, por ejemplo, aparatos eléctricos y mecánicos de uso doméstico, etc.) y la mecanización sistemática de la producción de bienes de consumo.

El nuevo régimen de acumulación que surge de la crisis de los treinta y que se sustentó esencialmente en el "fordismo" creó una serie de mecanismos que le dieron coherencia al sistema y que desde el punto de vista de la estructura productiva generó una repercusión de los progresos de la productividad de las industrias de arriba hacia las de abajo, en base a una tecnología intensa en capital en las industrias mecánicas y eléctricas que se consagraron a la producción de bienes de consumo duradero.

Desde el punto de vista del trabajador, se crearon una serie de mecanismos para incrementar el salario, tales como los métodos de negociación colectiva de los salarios, se impulsó la seguridad social y la expansión del crédito, a fin de que existiera una expansión armónica y permanente de la

demanda solvente. De este modo, se garantizaba para las empresas productoras de bienes de consumo duradera las perspectivas de un consumo que diera seguridad a elevadas inversiones de expansión y asegurara su rentabilidad a largo plazo con riesgos mínimos.

Las condiciones internacionales para este régimen de acumulación, del cual emergerían las grandes empresas monopolísticas serían: 1) energía barata y abundante; 2) un flujo de capitales elevado, sobre todo proveniente de los Estados Unidos y 3) una sobrevaluación del dólar que eliminaría los déficit de balanza de pagos (12).

Estas condiciones serían, precisamente, las que al debilitarse paulatinamente pondrían en "jaque" al régimen de acumulación al iniciar la década de los setentas y harían más que necesaria para la supervivencia del régimen capitalista la instauración de nuevas formas de expansión y reproducción cualitativamente superiores a las anteriores, y acorde con los cambios que se habían realizado en el tamaño y características del mercado mundial, sobre todo en lo relativo a la producción industrial. Todo ello, como veremos, en un marco en el que la energía barata había pasado a ser cosa del pasado, y en el que los Estados Unidos habían dejado de ser la fuente de donde manaban, casi de manera inextinguible, los capitales de inversión y las directrices mundiales de la producción industrial.

En sentido estricto, un régimen de acumulación señala una compatibilidad en la expansión de las diferentes partes del sistema productivo en su relación estrecha con el progreso

técnico y la organización del trabajo. Esta articulación debe posibilitar una valorización continua del capital. De este modo, cualquier distorsión que aparezca y dé lugar a movimientos en la actividad económica puede ser asimilada por el sistema gracias a la movilidad del capital y el trabajo.

En efecto, una crisis es una alteración de esa compatibilidad, de tal suerte que la expansión de las unidades productivas del sistema (las empresas monopólicas y las transnacionales), según las fases de internacionalización vistas anteriormente, ya no se pueden expandir en las condiciones que originalmente les fueron funcionales. Estas se deterioran y afectan esa expansión y la reproducción del sistema en su conjunto. Así, pues, la salida de la crisis supone "el establecimiento de otro régimen de acumulación, es decir, un cambio profundo en las vías de progreso técnico (condiciones de producción) y de los modos de vida (niveles y modalidades del consumo)" (13).

La fase monopólica-nacional de internacionalización del capital, se desarrolla y expande al abrigo del régimen de acumulación del cual el fordismo y sus mecanismos de compatibilidad estructural fueron el soporte principal. Sin embargo, tal parece que cada fase de auge y expansión del capital -- propicia avances acelerados en la productividad del trabajo y, en cierta forma, ventajas sustanciales del capital sobre el trabajo. A final de cuentas, la compatibilidad existente entre expansión de las unidades del capital, la organización del trabajo y los niveles del progreso técnico, parece que se va disolviendo conforme evoluciona un régimen de acumulación sobre bases determinadas. La competencia interna-

cional y el avance productivo se ven acelerados, mientras -- que las condiciones de trabajo y el salario mantienen un --- ritmo de expansión más lento, lo que en un momento dado lle va a una discordancia de los mecanismos originales que los armonizaban. Los trabajadores y sus organizaciones presio-- nan y pugnan por ejercer el control del proceso de trabajo (que se les opone y, en el fordismo en especial, los subordi-- na a la línea de montaje), a lo cual el capital responde con un mayor endurecimiento de la disciplina fabril y contra--- rrestando mediante diversos mecanismos, económicos y extra- económicos, el alza del precio de la fuerza de trabajo y la resistencia obrera.

El régimen de acumulación se agota al agotarse sus mecanis-- mos estructurales que le dan cohesión, y es entonces cuando ciertos mecanismos extraeconómicos (como el Estado) tienen que aparecer para prolongar la vida de aquél.

A finales de la década de los sesenta, vemos que la dinámi-- ca de expansión de las unidades del capital monopólico va -- agotándose paulatinamente, en virtud del agotamiento y des- ajuste de los mecanismos de compatibilidad del sistema, y a principios de la década de los setentas vemos aparecer los primeros síntomas de una crisis del régimen de acumulación sustentado en el fordismo, en los mecanismos del consumo, -- la producción masiva, frente a unas condiciones internacio- nales que se habían modificado sustancialmente, sobre todo en lo relativo al aumento de los precios del petróleo, las tendencias inflacionarias y la exacerbación de la competen- cia entre los principales monopolios en la gran industria -- (como lo veremos en el siguiente capítulo, al describir los

principales signos de la crisis de los setentas y sus repercusiones en la industria automotriz).

Hasta ahora solamente queremos esbozar algunos elementos -- que nos indiquen cuál ha sido el papel de la crisis en la -- refuncionalización del sistema capitalista. Todo ello, tomando en cuenta que estamos considerando al proceso de internacionalización del capital como la noción fundamental -- para entender los cambios sustanciales que se están verificando en la producción industrial a nivel mundial y, sobre todo, en la dinámica de funcionamiento de los países y los estados nacionales.

En el apartado anterior habíamos visto, de modo general y -- esquemático, las diferentes fases de expansión y reproducción del capital, visto como un proceso de internacionalización. Sin embargo, en este esquema no se ha insertado la -- crisis como factor de transición de un régimen de acumulación a otro, o bien, de una fase de expansión a otra. Tampoco se visualizan, como lo pretendemos hacer aquí, los mecanismos internos que dan cohesión y coherencia --hasta cierto momento-- al sistema en su conjunto y determina sus formas de expansión y organización interna.

Es por ello que en este apartado intentamos, con la ayuda de algunos ensayos sobre el tema y de la reflexión crítica, integrar el planteamiento general de la crisis como coyuntura de transición de un régimen de acumulación a otro y como el factor de reacomodo de la división internacional del trabajo. Desde ambos puntos de vista, la IA resulta ser paradigmática de esta situación; por ello, apuntar estas refle-

xiones nos brindan un marco teórico que nos facilita y enriquece la interpretación de la crisis de la IA.

La crisis es, ante todo, una transformación de las coyunturas inestables, "cuya salida no está contenida en los procesos (mecanismos) que han participado en los regímenes de funcionamiento anterior del sistema" (14). El sistema caduca para renovarse a un nivel cualitativo superior, con un brío cientos de veces mayor que el que tenía el régimen o la fase anterior. Como hemos venido repitiendo, la exacerbación de la mecanización del trabajo propiciada por el fordismo y los mecanismos que implicó, además de sentar las bases para una expansión de las empresas monopólicas (fundando una forma típica de expansión y centralización), también provocó una ruptura entre producción y consumo, y desquició la organización del trabajo, produciendo efectos nocivos en los individuos sometidos a la mecanización.

La transformación de las condiciones de acumulación (es decir, de valorización del capital), son el rasgo permanente del sistema capitalista y son una necesidad obligada cuando el sistema ha llegado a una zona crítica, no sólo por falta de excedentes acumulables, sino también por un exceso de ganancia en relación con las oportunidades de inversión productiva; esto sobre todo debido a la exacerbación de la competencia entre los monopolios (como lo señalábamos anteriormente) y una falta de dinamismo en los mercados. Esto ha quedado de manifiesto durante la crisis actual en la que, precisamente, se están transformando de modo permanente las técnicas de producción, la magnitud de las escalas productivas, el uso y control de los recursos y el uso de los pro--

ductos; en fin, transformaciones de los modos de vida.

La crisis del fordismo coincide, pues, con la transición de la fase monopólica a la fase trasnacional del proceso de internacionalización del capital. La crisis de los setentas - ha sido la coyuntura de transición y ajuste del sistema: su metamorfosis. Ahora bien, ¿cuál ha sido la consecuencia de esta transición y refuncionalización?

En la fase monopólica, las empresas se difundían por todo el mundo difundiendo al mismo tiempo el fordismo y la organización científica del trabajo. Ambos eran funcionales y se reproducían mutuamente. El agotamiento de los mecanismos de compatibilidad del sistema (en los términos que ya hemos señalado antes) vuelven disfuncionales las formas de expansión e internacionalización de las unidades de capital con la organización interna del trabajo, los progresos técnicos y la manera en la que se constituyó la demanda social (masa salarial frente a la escala de la producción). Las relaciones de producción entran en crisis enfrentándose a limitaciones, - que bloquean la reproducción y expansión del sistema. La crisis anuncia la necesidad de redefinir las relaciones de producción y los mecanismos del sistema a nivel internacional.

Si bien el fenómeno de las ET no es nuevo y ya desde la segunda postguerra éstas eran la realidad más evidente del sistema capitalista, las formas en que éstas se expandían partían aún del tipo de organización del proceso productivo del trabajo y de las condiciones de producción definidas (o negociadas) a nivel nacional, en donde el Estado jugó un papel -

determinante.

Actualmente, la expansión de las trasnacionales ha evolucionado de tal forma que ha puesto de manifiesto las limitaciones del espacio nacional en términos de mercado, y la organización del proceso productivo; la mecanización del trabajo - impuesta por el fordismo y su disciplina fabril propició también una mayor organización de los trabajadores, en virtud - de que son más homogéneos oponiendo una resistencia mayor a la organización capitalista del trabajo y reaccionando, cada vez más al desfase entre la productividad y el crecimiento de los salarios.

Así, pues, existe una correspondencia entre las modalidades de la organización del trabajo (como expresión del nivel del progreso técnico) y las formas en que las unidades de capital organizan el proceso productivo global; correspondencia funcional de la que resulta una forma típica de expansión y reproducción a nivel internacional del sistema capitalista en conjunto.

A partir de la crisis mundial de 1974-1975, se da el tránsito de un régimen de acumulación basado en el fordismo y en la forma monopólica-nacional de expansión internacional a un nuevo régimen de acumulación que se corresponde con la fase trasnacional del proceso de internacionalización. En esta -- nueva etapa se han presentado importantes transformaciones - en el proceso de producción (automatización y robotización) y una reorganización de la producción mundial; la producción segmentada en la que la corporación productiva mundial es el centro de un ciclo productivo diseminado por todo el mundo.

Este nuevo régimen de acumulación y organización del trabajo, denominado "neofordismo", se basa en el control automático de la producción, cuyo principio es la recomposición de tareas. Con este nuevo régimen, "el capitalismo modela la automación, al igual que cualquier otro sistema de fuerzas productivas, a fin de convertirlas en una infraestructura material de la producción de plusvalor de la que depende crucialmente la reproducción de las relaciones de producción capitalistas" (15).

El fordismo introdujo los mecanismos fundamentales de cohesión interna del régimen de acumulación surgido de la crisis de entreguerras, adecuando la producción masiva de la nueva industria mecánica y eléctrica a un consumo masivo inducido por diversos mecanismos económicos y extraeconómicos. El --neofordismo es una evolución importante de aquellas relaciones de producción inauguradas por el fordismo y tiene por objetivo dar respuesta a la crisis de esos mecanismos y relaciones básicas y restituyendo, a un nivel cualitativamente superior, la cohesión que requiere el sistema capitalista -- para su perpetuación. Así, el neofordismo inaugura no sólo -- una importante restructuración del proceso productivo global sino también una socialización del modo de vida.

### 3. La Nueva División Internacional del Trabajo.

Hasta aquí hemos tratado de plantear la importancia del proceso de internacionalización del capital como espacio analítico y, a la vez, realidad en la que se desenvuelven importantes transformaciones que redefinen las relaciones económi

cas y políticas entre las naciones; las modalidades de reproducción del sistema económico y las formas en las que en adelante se darán las relaciones sociales básicas al interior de los países en desarrollo.

Las bases desde las que ahora se reproduce el capital y con ello las relaciones de dominación entre las clases y entre las naciones se han modificado sustancialmente después de la crisis de los setentas en un intento hecho por el capital para restablecer y renovar la capacidad de difusión y expansión del sistema capitalista.

La nueva estrategia de valorización y dominación del capital supone la reubicación de los procesos productivos bajo control centralizado de las ET más dinámicas y fuertes, desde el punto de vista financiero, integrando verticalmente las decisiones fundamentales del proceso global de la producción, en una modalidad de segmentación de éste que ha conformado lo que se denomina la Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT) y que en ciertas ramas industriales es evidente y se encuentra perfectamente estructurada.

La NDIT es hoy día producto de la reorganización transnacional de la producción y significa, hoy más que nunca, que la supervivencia de una empresa sólo es posible desplazando la producción hacia ciertas zonas en las que la mano de obra sea más barata y disciplinada (16). Hoy más que nunca, y sobre todo a partir de que las condiciones mundiales de producción basadas en la energía barata y abundante se deterioraron en 1973 alzando en mucho los costos de producción, resulta vital para los complejos industriales transnacionales

esta estrategia de relocalización que posibilite la reducción sustancial de los costos productivos.

En virtud de ello, las inversiones extranjeras se han ido incrementando en los últimos años implantándose, en un número mayor, en países periféricos semindustrializados. Es por ello que en países como México, Brasil, Corea del Sur, Taiwán, etc., se observa hoy día un proceso de industrialización orientado hacia la producción para el mercado mundial, toda vez de que en estos países el poder adquisitivo actualmente no es suficiente para crear una demanda efectiva y un mercado interno rentable para los productos de las ET, por lo que ahora los mercados para esta producción están por excelencia en los países centrales.

A partir de la segunda posguerra, el proceso de internacionalización desplegó un proceso de transnacionalización en el que podríamos afirmar que los países periféricos jugaban un rol secundario, aunque no por ello menos importante. Sin embargo, la coyuntura crítica de los sistemas que incidió sobre todo en una modificación a largo plazo en los costos de producción propagándola, hizo necesaria una reestructuración de la división internacional del trabajo sobre la que se había asentado la internacionalización. La diferencia es que ahora los países periféricos y, sobre todo, los países semi-industrializados han pasado a formar parte integral del proceso de producción global de los países centrales jugando un rol de exportadores de manufacturas en forma de productos parciales cuya fase final se encontrará en el país de origen de las ET.

La relocalización industrial que ha efectuado el capital -- trasnacional desde la segunda mitad de la década de los setentas, supone el desplazamiento hacia otros países no sólo de los procesos productivos que utilizan trabajo intensivo; también las ET lo hacen con aquellos sectores productivos -- de alto consumo de energía (sectores muy contaminantes cuya existencia en los países centrales enfrenta bastantes res-- tricciones jurídicas y sindicales); y aquellos sectores que tienen una alta proporción de capital fijo, desplazándolos -- hacia aquellos núcleos en donde la fuerza de trabajo sea más barata siempre y cuando los gobiernos locales les ofrezcan -- una combinación óptima de condiciones de producción (17).

En efecto, las tendencias actuales del fenómeno de la internacionalización puede decirse que apunta hacia la creación de un mercado mundial de fuerza de trabajo y un mercado mundial de núcleos productivos. La dinámica de estas dos modalidades de mercados es, por un lado, la competencia feroz -- entre los trabajadores a nivel nacional e internacional por un puesto de trabajo; por otro lado, los países desarrollados y los países en desarrollo compiten en el mercado mundial de centros productivos, por ofrecer el mejor asenta-- miento para la producción industrial (18).

En el caso de los países en desarrollo, semindustrializados, como México y Brasil en América Latina, la pregunta a res-- ponder es: ¿qué condiciones hay ahora para que el capital -- trasnacional ubique varios de sus centros productores en los países en desarrollo, de forma rentable y en una escala productiva funcional al mercado mundial?

La respuesta son los cambios objetivos que se han sucedido en las condiciones de producción de la industria en los términos antes mencionados. No obstante, podríamos puntualizar que algunas de las condiciones que hoy día resultan idóneas para que las ET implanten sus núcleos en los países desarrollados son:

1. Una notable expansión del ejército industrial de reserva en estos países, cuyas características son: ser movilizables y productivos, con poca calificación (gracias a los progresos técnicos); puede ser sustituida con cierta facilidad y ser seleccionada con criterios muy específicos.
2. La segmentación del proceso de producción que permite el uso de una mano de obra con las características anteriores.
3. La creciente interconexión de la economía mundial, caracterizada actualmente por la existencia de una producción y un comercio mundiales, en virtud de que hoy los intercambios comerciales en el mundo han pasado a ser cada vez más un tráfico de mercancías entre centros productores de un mismo complejo sectorial diseminado por todo el mundo.

Así pues, estas condiciones marcan lo que hoy día es algo más que un simple proceso de implantación de empresas extranjeras en un país en desarrollo o un simple intercambio entre dos economías nacionales. Lo que ahora estamos presenciando es, fundamentalmente, el resultado evidente del uso planificado por unos cuantos complejos sectoriales o superempresas transnacionales de la NDIT.

En efecto, desde el punto de vista de los propios países en desarrollo, la industrialización que las ET están inducien-

do en estas regiones no es, de ningún modo, el resultado de un proceso libre cuyas decisiones básicas provengan del Estado o los empresarios locales.

De ningún modo. Ahora en el marco de la NDIT y la fase transnacional del proceso de internacionalización, la fuerza dominante y arrolladora del sistema capitalista son los complejos sectoriales, los centros de decisión privados en una búsqueda compulsiva de la valorización de sus capitales sobre un mercado mundial que escapa a la jurisdicción de toda soberanía política (19).

En el marco de la NDIT, las ET se han lanzado a la búsqueda de aquellas condiciones que son funcionales a las nuevas estrategias de valorización de capital en su fase de transnacionalización. Estas condiciones son: a) La formación de una gran reserva mundial de mano de obra caracterizada fundamentalmente porque los salarios reales que se les pagan están muy por abajo de un 10 ó 20% aproximadamente con relación a los salarios pagados en los países centrales; la productividad se encuentra en el mismo nivel que en los procesos similares en aquellos países; la fuerza de trabajo puede sustituirse y movilizarse con cierta facilidad, además, la magnitud de la reserva de mano de obra permite que las empresas la seleccionen óptimamente; finalmente, el reforzamiento del control estatal de los sindicatos industriales. b) Los avances tecnológicos: el capital refuerza su monopolio sobre el saber científico y sus aplicaciones, a fin de recomponer las tareas del proceso productivo y sustraer a la planificación y control del trabajador los diferentes pasos del proceso productivo, lo que influye decididamente en

la degradación de las condiciones laborales y la subordinación compulsiva del trabajador a las máquinas.

c) El desarrollo de la tecnología de los transportes permiten la elección de los núcleos productivos, dependiendo menos de las distancias geográficas.

Lo anterior puede considerarse al mismo tiempo como determinaciones que la NDIT está teniendo sobre los trabajadores. En líneas generales, la industrialización exportadora que la NDIT ha ido estructurando en ciertos países en desarrollo, ha reforzado la dependencia que secularmente han padecido los países subdesarrollados; al mismo tiempo que se ha mostrado incapaz de ofrecer perspectivas de mejoramiento de las condiciones de vida de los grandes núcleos de trabajadores, lo cual, es de suponerse, jamás ha sido uno de sus objetivos.

La NDIT ha provocado un desplazamiento casi total de las decisiones básicas que conciernen a cada empresa en particular (y que en años anteriores concernían, incluso, al estado), tales como: condiciones laborales, articulación e integración industrial, etc. Ahora las grandes corporaciones transnacionales toman las decisiones básicas en torno al proceso productivo, los flujos de capitales y los montos de la rentabilidad; los destinos de la producción y la ubicación de los mercados. Consecuentemente, las modalidades en que tradicionalmente se realizaban entre los sindicatos, el estado y las empresas están siendo trastocadas sustancialmente poniendo a la orden del día un tipo de negociación más amplia que trascienda el nivel parcial de la unidad productiva (en su ámbito nacional, por cierto inoperante en las condiciones actuales) y adoptando cada vez más el carácter de una negociación fundamentalmente política que visualice los nuevos procesos y las estrategias mundiales del capital internacional en su carácter de estrategias de poder y dominación.

N O T A S  
Capítulo II

- (1) Cf. Trajtenberg, R. y Vigorito, R.: (1982).
- (2) Un "complejo sectorial", señalan Trajtenberg y Vigorito, es una forma de ejercicio del poder en el que diversas empresas de gran tamaño, un enorme peso en el mercado, un control importante de los recursos tecnológicos y crediticios, crean campos de influencia más allá de su cobertura legítima y de las fronteras de los mercados en los que directamente operan.
- (3) Cf. Carrillo, V., Jorge: (1984), p. 210.
- (4) Cfr., también, Fröbel, Heinrichs y Kreye: (1981), pp. 7 y ss.
- (5) La forma de repetición incompleta de expansión de las ET ha sido una de las modalidades típicas de implantación de las ET en ciertos países semindustrializados de A. L., como México y Brasil. Precisamente, la implantación en México de las empresas automotrices ha respondido, desde la década de los sesenta y hasta el despliegue de la reestructuración en la década de los ochenta, a un proceso de transnacionalización del capital productivo, de forma repetitiva incompleta.
- (6) Como veremos más adelante, la reestructuración actual de la IA se caracteriza, precisamente, por una abierta tendencia hacia la segmentación del proceso productivo -- (y su relocalización) y por la orientación de la producción hacia el mercado mundial y no, como en los comienzos de la expansión de esta rama industrial, hacia los mercados cautivos de países como México.
- (7) Insistimos en la sorprendente constatación que de estas afirmaciones viene haciendo la forma en como las ET del sector automotriz se están expandiendo en México y -- otros países periféricos semindustrializados, que han pasado a desempeñar un rol clave en las estrategias mundiales de la Industria Automotriz.
- (8) Una apreciación semejante ha sido hecha por Fröbel, Heinrichs y Kreye, op. cit., p.
- (9) Cfr. Aglietta, Michel: (1983), pp. 20, 21.
- (10) Ibidem, p. 14.
- (11) Ibid., p. 20.
- (12) Ibid., p. 21.
- (13) Idem, p. 20.
- (14) Idem, p. 16.
- (15) Cf. Aglietta, M.: (1979), pp. 99-100.

- (16) Cfr. Fröbel, Heinrichs y Kreye: (1981), p. 19 y Carrillo V., Jorge: (1984), p. 206-07.
- (17) Cf. Fröbel et al, op. cit., p. 19.
- (18) Ibidem, p. 18.
- (19) Cf. Aglietta, M.: (1983), p. 16.

## CAPITULO TERCERO

EL CICLO MUNDIAL DE LA PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ  
Y LAS RECIENTES TRANSFORMACIONES EN LA  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

### CAPITULO III

#### LAS RECIENTES TRANSFORMACIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A NIVEL MUNDIAL

1. El ciclo de la crisis mundial de la producción automotriz y su relación con el ciclo de la industria automotriz mexicana.

A partir de la crisis mundial de 1974-1975, la producción industrial en los principales países industriales entraría en una fase depresiva que contribuiría a profundizar, precisamente, la magnitud de la crisis y sus efectos. Los signos más notorios de esta crisis fueron: sobreproducción (que en un primer momento se manifestó como un simple exceso de capacidades productivas), disminución de la tasa media de ganancia, caída de las inversiones productivas y la aparición de signos inflacionarios en todas las economías capitalistas.

Al sobrevenir la crisis, las ramas industriales de punta (características del patrón de acumulación capitalista en su fase monopólica) (1), estarían al centro de la génesis de la misma y serían las que, por otra parte, resentirían más sus efectos. Por ello, los ajustes que el capital debía realizar para salir de la crisis se centraron, sobre todo, en estas ramas.

En la industria automotriz, estos ajustes, radicales, se convertirían en una profunda reestructuración que sería desplegada, desde 1976-1977, por los principales trusts automotrices a nivel mundial.

El auge ilimitado que conociera la producción automotriz durante la década de los sesentas, duraría hasta que las tendencias recesivas de la economía mundial (agudizadas por la crisis del petróleo en 1973) detonadas, precisamente, por las ramas de punta, generaran enormes excedentes productivos que, ante una demanda contraída por los efectos de la crisis, lanzarían a la economía mundial a una de las crisis de sobre producción más agudas de las que hasta entonces se habían experimentado.

El "fantasma" de la crisis del petróleo en 1973 sería decisivo en las manifestaciones y vuelcos que tendría la crisis de 1974-1975. Este factor le imprimiría a la dinámica de la producción industrial un carácter inflacionario desde el último año de auge (1973). El alza de los precios del petróleo y el de las materias primas (debido en gran parte al alza en los costos del transporte) serían un elemento decisivo para el incremento de los costos de producción que se produjo en la industria, a nivel mundial.

En los años anteriores a la crisis, el mundo capitalista podía obtener hidrocarburos a precios relativamente baratos y en abundancia. A raíz de la crisis petrolera, los costos de producción de los automóviles se elevarían incidiendo de manera directa en el comportamiento de la demanda (de por sí ya contraída), volcándose masivamente hacia los vehículos medianos y pequeños, mientras se daba la espalda a los autos de mayor cilindrada y tamaño, cuyo prototipo había sido hasta entonces el auto americano, el cual durante varias décadas inundó el mercado mundial con sus unidades, símbolo indudable del confort del capitalino norteamericano.

Esta situación, aunada a una notable contracción de la demanda solvente en los países centrales y a la existencia de un creciente excedente productivo (como ya lo hemos señalado), generó un agudo desequilibrio entre oferta y demanda, al grado de que se impuso una contracción global de la producción y el comercio mundial de manufacturas.

En la rama automotriz los excedentes productivos no podían ser absorbidos por un mercado que empezaba a mostrar tendencias hacia la saturación. Para el año de 1975, esta rama conocería su crisis más profunda en el preciso instante en que el poder adquisitivo de los trabajadores se reducía notablemente bajo los efectos de la recesión generalizada (estancamiento salarial y, aún, caída del salario real, reducción de los créditos, etc.). Paralelamente, decíamos, el alza de los hidrocarburos provoca en la rama automotriz serios efectos a mediano plazo, a tal grado que se modificaría el escenario mundial de la producción y el mercado de automóviles.

En el periodo que va de 1974 a 1975 la producción mundial de automóviles experimentaría una caída del orden del 15% respecto del máximo nivel logrado en 1973. La producción estadunidense tendría una caída violenta del orden del 30% en el mismo periodo, mientras que la producción japonesa, que en un principio experimentó una leve caída, logró neutralizar los efectos de la crisis, gracias al vuelco experimentado por la demanda de autos, lo cual le creó importantes ventajas -- frente a la producción norteamericana, conociendo, junto con la europea, efectos positivos en un primer momento, al desatarse la crisis (2).

Los efectos sociales de la crisis se manifestaron principalmente en un incremento masivo de los despidos en las plantas automotrices en los países centrales. El año de 1976 registra un aumento importante en los despidos y en toda clase de sutiles mecanismos mediante los cuales las empresas automotrices trataron de reducir la fuerza de trabajo (que representa para ellos costos de producción), a fin de amortiguar la crisis. Así, en abril son despedidos en las plantas norteamericanas 79 mil obreros y 72 mil, aproximadamente, quedarían en desocupación parcial (3). En Europa, los despidos serían, en apariencia, menos violentos, los mecanismos menos drásticos (implantación empresarial de la semana de tres días en la FIAT italiana), pero cumplirían los mismos propósitos. En Alemania, más de 62 mil trabajadores de la empresa VW quedarían despedidos parcialmente (4).

La magnitud de la crisis y sus efectos fueron tales que, ante la agudización de la competencia capitalista en el mercado de automóviles, se volvió más que necesaria para las principales empresas una profunda reestructuración de la producción y los mercados, durante los años siguientes. Esta reestructuración resultaba urgente sobre todo para aquellas empresas que se vieron afectadas por la impresionante oleada exportadora de la producción japonesa (y en menor medida en Europa), que para entonces había invadido prácticamente el mercado mundial y, en especial, el estadounidense, ya que los pequeños y económicos autos nipones resultaban los más funcionales a la nueva demanda.

La caída de la producción en E. U. --sobre todo de autos grandes-- fue tan estrepitosa (casi un 47% de marzo de 1973

a marzo de 1974), que como resultado de ello se produciría - en este país "una reconversión progresiva de los cuatro -- trusts estadounidenses del automóvil a la producción de coches chicos. La American Motors, el menos importante de estos cuatro trusts, había hecho esta reconversión en líneas generales antes aún de que estallara la crisis..." (5). Sin embargo, la producción norteamericana fue incapaz, en líneas generales, de adaptarse a los nuevos requerimientos del mercado, haciéndolo tardíamente y de manera ineficiente.

Para los años de 1975 y 1976, las importaciones de autos habían aumentado en los E. U. en un 25%, beneficiándose con -- ello la industria automotriz japonesa, la cual tan sólo una de sus firmas colocaría en el mercado mundial la mitad de su producción (Nissan), de la cual el 35% sería introducida en el mercado norteamericano. Para 1977, de los 4.5 millones de unidades producidas por esta firma, 900 mil unidades (el 20%) se venderían en el mercado de E. U. (6).

Después de la oleada exportadora de la producción japonesa y europea, E. U. lanzaría la contraofensiva, empezando por reconquistar su propio mercado interior mediante la fabricación de autos pequeños y medianos, y tratando, sobre todo, de ofrecer precios inferiores a los de sus competidores japoneses. Para ello necesitaba reconvertir su planta productiva en el sector automotriz y racionalizar los procesos de -- producción, a fin de conseguir la tan anhelada reducción de los costos de producción (incluyendo, por supuesto, los que para las empresas significa la fuerza de trabajo).

Por otra parte, la agudización de la competencia entre las - empresas y la situación de debilidad financiera y productiva en la que muchas de las firmas a nivel mundial habían caído, trajeron consigo procesos de fusión y de concentración. Muchas empresas débiles estuvieron a punto de desaparecer, lo que las obligó a, o bien dejarse absorber por las más fuer--tes, o bien asociarse a los capitales de aquellas que habían logrado resistir mejor las embestidas de la crisis (7).

Para los años 1975-1976, la economía mundial presenta una inversión de la anterior coyuntura recesiva. La reactivación - se presentó primero en E.U. gracias a la contraofensiva que la industria automotriz en este país tuvo que desatar en con--tra de la producción japonesa (que no sólo se había reducido a la exportación de automóviles, sino que había sido, en ge--neral, de manufacturas), lo cual, como vimos, les obligó a reestructurar parcialmente su producción.

Sin embargo, a pesar de la evidencia de la reactivación de - la producción industrial en los países centrales, ésta resul--tó un proceso débil y vacilante, como lo permite constatar - la dificultad con que la producción industrial recuperara -- los niveles productivos previos a la crisis (véase cuadro - 3.1). La industria automotriz expresaría con mayor claridad - este proceso de reactivación débil y su carácter limitado - (véase cuadro 3.2).

El carácter limitado de la reactivación económica en los -- países industrializados se manifestaría en la incapacidad de este proceso para reabsorber el desempleo generado durante -

la crisis. Para 1978, la industria automotriz apenas ha creado nuevos puestos de trabajo y los salarios reales muestran un claro estancamiento en este sector. La política racionalizadora de las inversiones capitalistas en la fase de reestructuración tendió sobre todo a favorecer el ahorro de mano de obra. El avance de las innovaciones tecnológicas en este periodo es notable orientándose, fundamentalmente, hacia una mayor automatización del proceso productivo (8) y a reforzar las tendencias que desplazan mano de obra de las plantas e intensifican los ritmos de trabajo (9).

En 1977 la empresa británica British Leyland despedía 15 mil trabajadores, a pesar de que en esos momentos su producción conocía un notable incremento así como sus inversiones, manteniéndose en estas condiciones durante todo el periodo de reactivación. Para 1979, la empresa VW, en franca expansión desde 1974, muestra también una tendencia a reducir sus inversiones en mano de obra (10). Con la reestructuración y la reactivación, en un cierto momento se da un aumento en la composición orgánica del capital en las empresas a consecuencia de un cierto progreso técnico, mismo que en el régimen capitalista no es casual, sino, sobre todo, --observa Mandel-- "labor saving" e incremento de las inversiones (11).

A partir de 1978, las tendencias inflacionarias de la economía mundial se agudizan. De nuevo el fenómeno se repite: aumento de la capacidad excedentaria frente a una contracción de la demanda solvente que desencadenaría una nueva crisis -- para principios de 1980 y que afectaría, una vez más, a la industria automotriz a nivel mundial. Los excedentes productivos y la presencia, una vez más, de las tendencias recesivas

que ya se venían expresando, afectaron directamente a las - empresas, sobre todo a raíz de la caída de las ventas y, desde luego, de sus ganancias.

El mismo proceso de reactivación con su secuela de desempleo y contracción salarial han trastornado el nivel de la demanda y gestado, una vez más, en poco tiempo, el fantasma de la sobreproducción y la crisis. El aumento de la tasa de inflación, el desbocamiento de las tasas de interés y del sistema crediticio fueron algunos de los signos que, sobre todo en E. U., marcarían la naturaleza de los cambios negativos que afectaban a la economía mundial y que acabarían estrangulando el -- efímero auge de la industria automotriz, en virtud de que éste había sido estimulado, en gran parte, gracias a la expansión de los créditos al consumo y no por una recuperación -- real de la demanda solvente.

Para 1979 la producción automotriz se enfrentaba a una abrupta desaceleración e incluso caída de su producción, en virtud de que al existir, otra vez, excedentes productivos y una demanda contraída se rompió el "equilibrio inestable" --diría Mandel-- entre oferta y demanda. Para finales de ese mismo - año, la producción mundial había caído casi en un 2%, mientras que la producción yanqui lo hacía en un 11%; Japón, al - amparo todavía del vuelco de la demanda de autos hacia las - unidades económicas y del boom exportador, incrementaba su - producción en un 4%, al igual que la producción europea, la - cual crecería en 1%. No obstante, para finales de 1980 la caída global sería del orden de 7.3% y en el caso de la producción norteamericana el deslizamiento sería vertiginoso: 30.3% y amenazada con profundizarse ante la magnitud inusitada de -

la recesión mundial que entraba en su segundo año negro. Una vez más, Japón permanecía intocable por la crisis, antes -- bien, seguía beneficiándose del fracaso estadounidense en el mercado mundial y aumentaba su producción en un 14.6%, en -- tanto Europa veía también caer su producción en un 5% (véase cuadro 3.3).

La desaceleración de la producción automotriz en los principales centros productores propició un agravamiento del desempleo en los países centrales. Durante el mes de julio de 1979, la empresa General Motors de E. U. anunció el despido de 12,600 trabajadores, mientras la empresa Ford suspendía, para mediados del mismo año, a 14 mil obreros. Chrysler ha ría lo propio con alrededor de 19,500 trabajadores, lo cual, globalmente, hacían un monto de más de 46 mil trabajadores -- despedidos solamente en las empresas de las tres grandes firmas norteamericanas.

Para 1980, la industria automotriz japonesa había puesto en un rotundo jaque a la industria norteamericana, la cual se -- precipitaba vertiginosamente en una crisis sin precedentes -- en su historia. Las empresas GM y Chrysler estaban al borde de la bancarrota (al grado de que el gobierno de Reagan tuvo que otorgar a esta última una importante ayuda federal para -- sacarla de la quiebra) (12), mientras que el mercado mundial continuaba invadido por las exportaciones japonesas, inclu-- yendo el mercado estadounidense. Durante 1980 las ventajas comerciales de Japón sobre E.U. eran tales que la balanza comercial de éste, arrojaba saldos negativos frente a los superávit japoneses (13).

El principio de la década de los ochentas resultó ser bastante grave en la historia de la industria automotriz estadounidense: Ford, GM y Chrysler han tenido para entonces enormes pérdidas (952 millones de dólares en conjunto). Para el mes de noviembre de 1981, las ventas conjuntas de autos americanos habían caído en un 36% (14).

Para el año de 1982, y gracias al exagerado proteccionismo -- que los países industriales implantaron contra las exportaciones japonesas de automóviles, el largo boom japonés empieza a calmarse sobre todo en Europa. En E.U. los autos japoneses se empezaban a retirar paulatinamente ante las restricciones impuestas a las importaciones de autos; sin embargo, en el caso yanqui al continuar siendo su producción poco competitiva -- frente a los autos japoneses las importaciones de autos sostuvieron su participación en un 27.1% en relación a las importaciones totales (el año anterior habían sido del orden de -- 27.8%). De este monto, el 80% continuaron siendo autos japoneses (15).

A fines de 1982 la situación de la industria automotriz estadounidense resultaba paradigmática de los que acontecía a nivel mundial en la producción industrial. La persistencia de -- las altas tasas de interés, la recesión y el alza violenta de los precios en los autos explican, en parte, la magnitud del fracaso de las empresas automotrices norteamericanas, desde -- finales de 1979.

En México, la industria automotriz ha tenido un ciclo que se ha caracterizado por sus desfases y su desincronía, aparentemente, respecto del ciclo mundial de esta rama industrial. --

Así, mientras para el conjunto de la rama automotriz en el mundo, el ciclo productivo ha ido de la mano del ciclo de la economía mundial, en México --como en la mayoría de los países periféricos semindustriales-- el ciclo de esta rama no ha coincidido con la dinámica del ciclo de la rama con el de la economía mundial, no obstante ser ésta una de las ramas más --transnacionalizadas y, por ello, más estrechamente vinculadas a los centros de la producción industrial de vehículos. Así, mientras en el resto del mundo los años de 1974-1975 fueron años negros, la producción automotriz en México conocía años de auge ilimitado, aunque, a decir verdad, el ritmo de crecimiento de la producción empezaba a mostrar ritmos de expansión cada vez más lentos durante estos años.

En apariencia, los ciclos de la producción mundial de automóviles y los de la producción automotriz en México (y en general el de los centros productores en América Latina) están --desfasados y pareciera que no existe vínculo alguno entre ambos ciclos. No obstante, podríamos afirmar que existe una profunda interrelación caracterizada, precisamente, por un casi --sincrónico desfasamiento.

Las empresas transnacionales del sector automotriz, han venido impulsando la creación de nuevos centros productores en los países periféricos semindustrializados de América Latina --en nuestro caso--, utilizándolos como salidas de sustitución a --la caída de la tasa de ganancia en los países centrales. Por ello, la crisis muestra sus efectos de manera tardía en aquellas ramas industriales lideradas por las transnacionales: --sus manifestaciones son tardías, pero al mismo tiempo sincronizadas. La desaceleración del ritmo de expansión en los paí-

ses periféricos coincide generalmente con la fase de reactivación (restablecimiento de condiciones óptimas de rentabilidad) en los países centrales. Esto, en apariencia, nos explicaría el porqué mientras norteamericana Chrysler atraviesa -- por una de sus más serias quiebras, en México obtiene utilidades netas millonarias.

En efecto, cuando la economía mundial entró en su fase de -- reactivación (1976), en México la industria automotriz experimentaba una súbita desaceleración que desembocaría a finales de ese año en una caída de la producción del 10%, mientras la producción mundial en esta rama crecía, precisamente, en un 16%, aunque sin poder recuperar aún los niveles alcanzados en 1973 (véase cuadros 3.4 y 3.5).

Para 1977 la producción automotriz en México estaba llegando a su nivel más bajo, cayendo incluso por abajo de los niveles de 1973. Precisamente, los años 1976-1977 fueron para el país años de crisis general de la economía: la caída de los ingresos significó una caída de la demanda global de la economía. Así, para este año la producción había caído casi un 22%, -- mientras la producción mundial experimentaba un año de franca recuperación y se lanzaba a su tercer año con un acelerado -- ritmo de expansión. Para entonces la recuperación de la producción a nivel mundial era de un 24% respecto del nivel mínimo de 1975, superando los niveles de 1973 (véase cuadro 3.5).

Como lo hemos venido señalando, los años de reactivación de la producción industrial en la rama automotriz fueron, al mismo tiempo, años en los que los grandes trusts automotrices -- introdujeron modificaciones radicales tanto en el tipo de --

producto (automóviles de bajos costos de producción y de bajo consumo de energía), como en la organización del proceso de producción, a partir de una mayor automatización en la línea de ensamble, lo cual, como también lo hemos señalado, implicó el aumento de los despidos de trabajadores.

A mediados de 1977 la producción de automóviles en México atraviesa por una fase crucial dentro de su ciclo productivo, motivo por el cual las respuestas a la crisis tenían que ser rápidas y decididas. En 1977, el Estado pretendió hacerlo, asignando a esta rama, en vía de decreto oficial, nuevos estímulos y reforzando los anteriores. No obstante, lo más relevante de este decreto (que veremos con más detenimiento en las páginas posteriores) fue el llevar implícito una política de liberación de precios para los automóviles de menos de 10 pasajeros (precisamente los autos producidos fundamentalmente por las grandes empresas transnacionales), que, obviamente, propició que las transnacionales automotrices obtuvieran ganancias extraordinarias dentro del conjunto del sector automotriz; el Estado ejercía su papel subsidiario para revitalizar el aparato productivo y, en consecuencia, salvaguardar el sistema económico que lo sustenta como tal.

Los resultados fueron asombrosos: para el año 1978, la industria automotriz entraba en una nueva fase de expansión dos años después del repunte de la producción industrial a nivel mundial y en el preciso momento en que la economía mundial empezaba a mostrar los primeros signos de una nueva crisis.

La recuperación de la producción automotriz en México, sería del orden de 36.8% para el primer año. En realidad gran parte

del relativo éxito de la recuperación se explica por la propia reactivación de la economía mexicana en su conjunto, misma que se sustentó en el descubrimiento de numerosos yacimientos petrolíferos con lo que nuestro país incrementó sus exportaciones de crudo colocándose en una posición ventajosa al existir un mercado petrolero más o menos estable y con una demanda en ascenso. Un factor importante fue el papel decisivo que jugó el estado canalizando hacia la industria una cantidad considerable de recursos financieros de manera directa o indirecta, además de diversos apoyos de tipo fiscal. El boom petrolero aportó una cantidad de excedentes tal que tuvo efectos inmediatos en la expansión del mercado interno de bienes de consumo durable (16).

La fase expansiva, o de auge coyuntural, de la IA se prolongó desde el año de 1978 hasta 1981. En este lapso de tiempo se registró un acelerado crecimiento de la demanda de autos y camiones a tal grado que rebasó la capacidad instalada con que contaba la industria. En virtud de ello las importaciones de partes y componentes aumentaron y, consecuentemente, las exportaciones experimentaron una fuerte caída del orden del 26.3% entre los años 1979-80. La contracción del mercado mundial a consecuencia de la recesión contribuyó a que las exportaciones mexicanas disminuyeran considerablemente su participación en el comercio internacional.

La situación anterior provocó que esta reactivación, generara un agudo desequilibrio en la balanza comercial, que significó el 58% del déficit comercial total del país en 1981. Para 1982, la participación deficitaria de

la industria automotriz no mejorará, no obstante que la economía del país tuvo en este año un superávit considerable en su balanza comercial a consecuencia de la política de ajuste del régimen.

Para el año de 1982 y mientras la economía entraba a su tercer año consecutivo de crisis, con una producción automotriz ( e industrial en general) en los niveles -- más bajos de su ciclo productivo, la industria automotriz entra también en una fase depresiva de su ciclo. La crisis mundial expresada nacionalmente por tasas de inflación de casi 100%, falta de liquidez, elevada dependencia externa y, en general, por un estancamiento --e incluso retroceso-- de la actividad económica es, a nuestro juicio, el factor principal a considerar para entender la súbita caída de la producción automotriz en México.

En 1982 la producción de automóviles experimenta una caída violenta del orden de 20.8% y de un 18.3% en las ventas respecto del año anterior (17). Para entonces, el contexto internacional es de crisis, la producción industrial está estancada en los principales países centrales. Por lo tanto la IA, como rama de punta, se encuentra también en medio de una profunda crisis productiva y en un mercado mundial contraído, ya que la demanda de automóviles es una de las más sensibles a la contracción de los ingresos de los asalariados y las capas medias, que sobreviene en cada fase depresiva. Por otra parte, la agudización de la competencia entre las principales empresas automotrices, creó una atmósfera tensa en el comercio internacional marcada por el uso generalizado (y exagerado) de las medidas proteccionistas en todas las economías centrales a fin de proteger sus mercados locales y su planta productiva. Este ha sido el caso de los EU, Canadá y la CEE, los cuales han tenido

que adoptar severas medidas --incluyendo las negociaciones bilaterales con el gobierno japonés-- a fin de protegerse de la invasión japonesa de automóviles y otras manufacturas.

El hecho de que Japón haya resistido los primeros efectos de la crisis de los ochenta --como lo hizo también en los años de 1974-75-- se debe, en gran parte, a que su planta productiva es la más competitiva por su elevada productividad y porque ha logrado reducir considerablemente sus costos de producción con las ventajas que esto supone frente a sus competidores estadounidenses y europeos. En realidad los niveles de productividad de los EU --altos en otros tiempos-- se encuentran actualmente muy por debajo de los de Japón e incluso de los de algunos países europeos.

La década pasada finaliza con una crisis mundial de la rama automotriz que se prolonga hasta nuestros días, de tal suerte que <sup>en México</sup> para el año de 1983 la caída de la producción respecto de 1982 fue de un 39.6%, mientras las ventas disminuyeron en un 41.5%. Así, al finalizar el año de 1983 la caída global de la producción respecto del último año de auge (1981) era de casi un 61% y la de las ventas de un 60% (véase el boletín de la AMIA, n.º 217, I-84, p. 1).

En el marco de la crisis los despidos de trabajadores se intensificaron. Como en la crisis pasada, en que se suprimieron alrededor de 15 mil puestos de trabajo. Para el año de 1982 se calcula que el número de despidos en la IA fue de 19 670 trabajadores, lo que significa que el empleo generado durante la fase de reactivación (y sobre todo en 1981), se anuló al año siguiente (18).

En la actual crisis, los empresarios de las plantas automotrices radicadas en México han iniciado la integración de esta rama industrial en un proyecto mundial de recuperación, en el cual el llamado "auto mundial" es el eje de la nueva estrategia de expansión del capital trasnacional en el sector automotriz.

Dentro de este proyecto México juega un importante papel, dada la cercanía del mercado estadounidense y los bajos salarios pagados en el país en relación con los pagados en EU. La reestructuración del proceso de producción en la IA, es la base para la nueva estrategia de los imperios automotrices. De este modo, nuevas plantas son instaladas en el norte del país (Chihuahua, Coahuila, Sonora, Aguascalientes, etc) con elevadísimas inversiones de capital extranjero. En las nuevas plantas la automatización es elevada, lo que supone un menor uso de fuerza de trabajo cualificada y el incremento relativo de los obreros sin cualificación alguna.

Sin embargo, la reestructuración del proceso de producción en la IA tiene un significado bastante serio para los trabajadores ya que, en lo fundamental, es contra la resistencia de los trabajadores (que pone en cuestión el control capitalista de las condiciones de valorización del capital) que aquella va dirigida y no, como es de suponerse, contra los caprichos de la demanda, el mercado mundial o la violenta competencia entre los monopolios automotrices.

## 2. La reestructuración mundial de la industria automotriz. Su naturaleza.

Después de la crisis mundial de 1974-75, se hizo necesario recomponer la relación de fuerzas entre los trusts del sector automotriz a través de la reestructuración del mercado y la producción de automóviles a nivel mundial. Desde la óptica del capital, en aquel entonces la reestructuración pasaba a ser el mecanismo que resolvería las contradicciones planteadas por la crisis en los ámbitos de la producción y la circulación de las mercancías. Con la reestructuración, a final de cuentas, se buscaba restituir a otro nivel las condiciones de rentabilidad (valorización) de la producción, a través de varias medidas, a saber:

- a) eliminación, absorción o reproducción de las actividades de las empresas menos rentables;
- b) sustitución de las técnicas menos productivas por aquellas de mayor productividad;
- c) eliminación del tipo de producción cuya demanda parece estructuralmente en estancamiento o decadencia, estimulando la producción de un tipo de productos cuya demanda parece estructuralmente en alza;
- d) intensificación del proceso de trabajo y
- e) el despliegue de inversiones racionalizadoras con un incremento en la velocidad de rotación del capital (19).

En general, parece que la reestructuración busca aumentar a cualquier precio la tasa de plusvalor. Sin embargo, si bien el fin último de todo movimiento del capital es la acumulación y la reproducción del régimen capitalista, ca-

rece de sentido hablar de plusvalor si no se comprenden y analizan las condiciones en las que éste se gesta y se reproduce. La tasa de plusvalor se produce siempre en condiciones disciplinarias y --porqué no pensarlo-- en condiciones de resistencia. Consecuentemente, en el fondo, la restructuración capitalista apunta hacia la recomposición del poder del capital en su eterna búsqueda compulsiva por una mayor tasa de plusvalor (20).

En efecto, la restructuración no sólo posee una causal de corte económico; también encierra --y tal vez de manera determinante-- una causal política muy importante. En este sentido estaríamos de acuerdo con algunos autores cuando señalan que lo que hay detrás de los movimientos del capital internacional en el sector automotriz, es su preocupación por los problemas que le ha ocasionado la clase obrera (21). Así, la necesidad de subordinar a los trabajadores en el proceso de trabajo, impulsa al capital a descomponer orgánicamente a los trabajadores (22), a modo de garantizar el éxito de su estrategia de expansión y refuncionalización de los mecanismos de poder del sistema.

Insistimos: la restructuración reconstituye a un nivel cualitativamente superior las condiciones necesarias para un nuevo ciclo de acumulación, toda vez de que busca restituir las condiciones de explotación y elevar, consecuentemente, la tasa media de ganancia. Además, esta actúa como uno de los mecanismos preferidos por el capital en la actual fase de internacionalización. En este proceso las distintas fases del proceso productivo, e incluso del proceso entero, son trasladadas de una parte a otra del planeta, hacia regiones estratégicamente funcionales a las modalidades del nuevo ciclo de acumulación del capital trasnacional.

De este modo, la División Internacional del Trabajo se ha visto modificada sustancialmente: ciertas industrias (sobre todo las que suponen un uso intensivo de mano de obra) se desplazan a países con un menor desarrollo industrial, es decir, con niveles más bajos de productividad (que no de valorización), salarios más bajos, etc; mientras que los países centrales se reservan las fases superiores en las que el uso intensivo de capitales es predominante en la industria (23).

La reestructuración supone un proceso que parte de las determinaciones que sobre el capital y el trabajo ha traído consigo la crisis capitalista. Esta, efectivamente, ha determinado para el capital un nuevo impulso al proceso de concentración y centralización de los capitales; una recomposición internacional del trabajo y una reorganización y actualización de las formas del intervencionismo estatal, como lo veremos más adelante.

Para los trabajadores, la crisis ha determinado la agudización del desempleo --que adopta rasgos masivos--, la amenaza permanente del despido (utilizada por los patrones para presionar sobre el salario de los trabajadores) y la introducción al seno de los trabajadores de elementos de competencia entre sí (lo que los debilita sobremanera y los atomiza) colocándolos a la defensiva frente al capital. .. Además, el cierre de numerosas empresas, la reducción violenta del personal y el establecimiento de condiciones leoninas en las contrataciones, etc, son otras de las determinaciones que la crisis y la reestructuración han impuesto a los trabajadores (24).

Por otra parte, mediante la introducción de innovaciones

tecnológicas y la segmentación del proceso de trabajo a escala mundial, nacional, etc, el capital recompone el mercado de trabajo (25), destruyendo las condiciones objetivas sobre las que se ha sustentado durante años la organización y la resistencia de los trabajadores en la industria (26).

Las innovaciones tecnológicas que el capital introduce con la restructuración, no son neutras jamás, ni responden exclusivamente a requerimientos de naturaleza económica para el capital (aunque, como siempre, "en última instancia", son intereses económicos los que mueven a los capitalistas), sino que responden al interés de los capitalistas por mantener su dominio dentro de las relaciones de producción; es decir, responden también a una cuestión política.

Desde este punto de vista, afirmaríamos --junto con Paul Gaudemar-- que la historia de los trabajadores ha sido, ahora más que nunca, una historia política del maquinismo, una historia de las transformaciones de los modos de dominación. Por ello, es necesario comprender la naturaleza de las transformaciones que supone la restructuración capitalista, los procesos en los que se constituyen y reconstituyen las distintas formas de control del proceso de trabajo: en una palabra, la disciplina capitalista. (27).

Las restructuraciones o revoluciones que adoptan la forma de innovaciones tecnológicas en el proceso productivo, van dirigidas no tanto al incremento de la productividad del trabajo como al logro de un mayor control y disciplina--miento de los trabajadores, por lo cual pasan a ser, en realidad, innovaciones en las tecnologías de dominación capitalista. (28). El aparente carácter neutral de estas

transformaciones (alas que generalmente se les ha adjudicado un carácter puramente técnico o, cuando más, económico) se viene abajo mostrando su verdadera naturaleza.

### 3. El papel de la industria automotriz mexicana en el nuevo ciclo de la producción mundial de autos.

La fase por la que atravieza actualmente la industria automotriz, a nivel mundial, se caracteriza por una notable recesión económica en la cual, dada su magnitud, muchas empresas débiles han sucumbido ante la exacerbación de la competencia entre las empresas más fuertes y ante la imposibilidad de llevar a cabo la reestructuración del proceso productivo al ritmo acelerado en que lo han venido haciendo, desde finales de los setenta, las grandes empresas japonesas y estadounidenses.

Los capitales se han ido concentrando aceleradamente expresándose en un proceso internacional de impresionantes fusiones y de acuerdos comerciales y de producción entre capitales distintos (antaoño feroces competidores), por ejemplo: Toyota-General Motors, Renault-American Motors, Chrysler-Volks Wagen, Nissan-VW, Ford-Toyo Kogyo, etc (29). Además, actualmente las empresas más fuertes están llevando a cabo un proceso mundial de segmentación del proceso de trabajo a escala mundial (30).

Este proceso mundial a través del cual la industria viene reestructurando aún --en una estrategia de largo plazo, según parece-- su producción y sus mercados, implica también la modificación de sus esquemas distributivos y de financiamiento, transformando radicalmente el mapa automotriz

mundial, demostrando con ello una gran capacidad y coherencia en sus respuestas a la crisis, como no lo ha mostrado ningún sector del capital internacional.

El capital internacional en el sector automotriz ha demostrado que sabe controlarse y disciplinarse a sí mismo, organizándose a escala universal. Ello implica que, hoy más que nunca, se están viendo involucradas un gran número de empresas, regiones y países en los proyectos de las grandes corporaciones transnacionales en su búsqueda por refuncionalizar el esquema productivo y las altas ganancias que años atrás caracterizaron a este sector industrial.

Ahora bien, no obstante que, en los hechos, la IA mexicana efectuó desde 1976 importantes transformaciones en su estructura interna, es a partir de que ésta se involucra en los proyectos del "auto mundial", que se puede hablar de una "nueva" inserción de la IA mexicana dentro del nuevo ciclo mundial de la producción automotriz. El auto mundial, pues, determina las modalidades que adopta la NDIT en el sector automotriz. Sin la referencia a este proceso mundial de internacionalización de la producción no es posible entender las expresiones que tiene en México la restructuración de esta rama y cómo afecta globalmente a la IA mexicana en su conjunto. El auto mundial --repetimos-- viene a ser la síntesis, el producto más acabado de la Nueva División Internacional del Trabajo en la industria automotriz.

Sin embargo, han sido varios los factores que impulsaron a las principales firmas automotrices a pensar, desde los últimos años de la década de los setenta, en un proyecto como el del "auto mundial": la incertidumbre mundial de

la oferta de hidrocarburos generó --como hemos visto con anterioridad-- un mercado específico para los automóviles compactos. Esta demanda "combinada con economías de escala y una utilidad incrementada, posibilitada por la producción global, señala Harley Shaken, (han engendrado); una nueva generación de coches mundiales: autos similares, con muchos componentes intercambiables que se expanden y fabrican en el mundo entero" (31).

Una nueva estrategia ha quedado definida a partir de la reestructuración mundial de la IA. En nuestro país, ésta se ha venido expresando en el renovado interés de los fabricantes norteamericanos por instalar plantas en México, cuya producción de componentes básicos, motores, etc, serían exportados en su totalidad a los EU y al resto del mundo. Son los casos actuales de firmas como Chrysler, GM y Ford. Actualmente, "en unos Estados Unidos de capital intensivo o tasas salariales bajas en un México de trabajo intensivo --señala Harley Shaken. Las nuevas plantas mexicanas se contarán entre las más automatizadas y de capital intensivo del mundo" (32).

En realidad lo que se pretende es diseñar un proceso productivo que reduce la necesidad de calificación y le quita toda su importancia a la experiencia de la fuerza de trabajo (que suponía salarios más altos y un mayor control del proceso productivo por parte del trabajador) facilitando, consecuentemente, la dirección del proceso de trabajo por la gerencia y el personal supervisor, sobre todo en un momento de conflicto laboral. "La naturaleza de los cambios que supone la reestructuración mundial de la IA, queda de manifiesto. La NDIT es así, parte de la estrategia mundial del capital trasnacional para refuncionalizar la producción y las altas ganancias en este sector, a partir

de la reorganización del proceso y la recuperación del dominio del capital sobre el proceso de trabajo.

Durante el periodo 1981-1982, las trasnacionales del sector automotriz han realizado en México cuantiosas inversiones en lo que parece ser el nuevo papel que el capital internacional le ha asignado a este país. El cuadro 3.6 consigna la magnitud de estas inversiones.

Por otra parte y en concordancia con las tendencias de la industrialización inducida en los países semiindustrializados por las ET, desde finales de 1977, aproximadamente, las empresas automotrices han empezado a orientar la producción de sus nuevas plantas hacia el mercado externo. La tendencia de años atrás, según la cual las firmas automotrices se instalaban en países como México, Argentina o Brasil, para aprovechar los mercados cautivos en estos países, se ha modificado sustancialmente. Ahora se están instalando nuevas plantas superautomatizadas, cuya producción irá a parar al exterior integrando componentes venidos de todas partes del mundo.

Actualmente la nueva inserción de la IA mexicana dentro del ciclo mundial de la producción automotriz, ha adoptado todas las características anteriores. La restructuración mundial se expresa nacionalmente en los términos que ya hemos señalado antes. La empresa VW, por ejemplo, produce un gran número de unidades sedán y motores para su exportación a EU y Europa. Las empresas Ford (en su planta de Chihuahua), Chrysler y GM (en sus plantas de Ramos Arizpe) y Nissan (en su planta de Aguascalientes), producen motores de los cuales el 80% están destinados al mercado mundial (33).

El último proyecto de esta estrategia, del que se tenga noticia, ha sido la instalación de una planta ensambladora de autos compactos Ford en Hermosillo, Sonora, cuya producción estará destinada en su totalidad al mercado norteamericano. Esta nueva estrategia de relocalización territorial, es producto de un fenómeno típico de la reestructuración mundial: la asociación de la empresa japonesa Toyo Kogyo y Ford, para producir 130 mil autos compactos anualmente, cuyas partes provendrán de Estados Unidos y el motor de Japón (34).

En suma: la nueva estrategia de las empresas automotrices, cada vez más concentradas, supone una nueva inserción de la IA mexicana dentro del ciclo mundial de la producción automotriz. En este proceso, la industria mexicana y la mano de obra nacional tienen un papel importantísimo que cumplir. Los bajos salarios, la abundante mano de obra, la descalificación, las exenciones de impuestos y, sobre todo, la cercanía y la frontera común con EU, han vuelto al país uno de los núcleos estratégicos de la recomposición de la división internacional del trabajo en el sector automotriz.

CUADRO 3.1. PRODUCCION INDUSTRIAL A FINALES DE 1976-  
COMPARADA CON LA DE ANTES DE LA CRISIS (1970=100)

País o región	Máximo antes de la recesión	Nivel al 4o. trimestre de 1976
EU	SEP. 1973=123	nov. 1976=123
Japón	MAR. 1974=139	oct. 1976=130
RFA	NOV. 1973=125	nov. 1976=117
Francia	Oct. 1973=136	oct. 1976=130
Italia	OCT. 1973=136	nov. 1976=130
Gran Bretaña	NOV. 1973=136	oct. 1976=109

Fuente: OCDE. Cf. Mandel, E. (1980).

CUADRO 3.2.

EVOLUCION DE LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ A NIVEL  
MUNDIAL Y EN LOS PRINCIPALES CENTROS PRODUCTORES (1975-76)

País o región	- 1975	1976
	%	%
EU	- 29.2	27.9
Japón	- 1.2	12.9
Europa Occ.	- 13.5	12.9
América Latina	13.3 <sup>a/</sup>	- 0.1
Total mundial	- 15.0	16.1

Fuente: AMIA, (1982). Elaboración Propia.

<sup>a</sup> En América Latina la producción automotriz crecería de manera sostenida hasta 1975. Para el año siguiente mientras la producción mundial de automóviles se encontraba en plena reactivación, en AL empezaría a caer vertiginosamente.

Cuadro 5.3 PRODUCCION AUTOMOTRIZ POR REGIONES Y SUS  
 VARIACIONES PORCENTUALES  
 (millones de unidades)

país o región	1978	%	1979	%	1980
Total mundial	42 .66	-1 .9	41 .81	- 7 .3	38 .75
Japón	9 .26	4 .0	9 .63	14 .6	11 .04
Estados Unidos	12 .81	-10 .9	11 .48	-30 .3	8 .01
Europa	16 .21	1 .0	16 .38	- 5 .3	15 .51

Fuente: AMIA, (1982). Elaboración propia.

Cuadro 3.4 Índice de producción anual de la industria Automotriz Mundial y sus variaciones porcentuales anuales por países y regiones.  
(1970 = 100)

Año	Total Mundial	México	Estados Unidos	Europa	Japón
1973	133 (-11.0)	148 (23.0)	153 (-21.0)	118 (-8.0)	134 (-8.0)
1974	118 (-5.0)	182 (3.0)	121 (-11.0)	109 (-6.0)	124 (6.0)
1975	113 (16.0)	187 (-10.0)	108 (28.0)	102 (13.0)	131 (13.0)
1976	131 (7.0)	168 (-14.0)	139 (11.0)	115 (5.0)	148 (9.0)
1977	140 (4.0)	146 (37.0)	153 (2.0)	120 (1.0)	161 (9.0)
1978	145 (-2.0)	199 (16.0)	156 (11.0)	122 (1.0)	175 (4.0)
1979	142 (-7.0)	230 (10.0)	139 (-30.0)	123 (-5.0)	182 (15.0)
1980	132	254	97	116	209

Fuente: AMIA. (1982). Elaboración propia.

Cuadro 3.5 Comparación periódica de los incrementos relativos de la producción automotriz mundial por países y regiones . . .(1973 - 1980) .

País o región	1973-1975	1975-1977	1977-1978	1978-1980
Estados Unidos	-29.1	41.3	1.5	-37.9
Europa	-13.5	18.0	1.3	-4.3
Japón	-2.0	22.7	9.7	19.2
México	24.9	-21.2	36.7	27.6
Total Mundial	-15.0	24.0	3.8	-9.2

FUENTE: AMIA: (1982). Elaboración propia.

CUADRO 3.6. Nuevas inversiones de las empresas automotrices en México durante 1981-82

Empresa	Localización	Vol. de Producción Proyectado	Monto de la <u>in</u> versión (millones de \$)
Chrysler	Ramos Arizpe, Coah.	280 000 motores de 4 c.	3 500
Ford	Chihuahua, Chih.	500 000 motores de 4 c.	14 500
Nissan	Aguascalientes, Ags.	350 000 motores de 4 c.	7 000

Fuente: Islas, Héctor, Op. cit., p. 229

## N O T A S

### Capítulo III

- (1) La industria automotriz ha sido una de las ramas productivas típicas que caracterizan el patrón de acumulación capitalista en su fase monopolista. El patrón de acumulación del capitalismo concurrencial se sustentaba en la industria del ferrocarril, del carbón --obviamente-- la industria textil, etc, y cuyo motor lo constituían las máquinas mecánicas, al principio, y las de vapor después. Con la revolución tecnológica que supuso la invención del motor de combustión interna, el patrón de acumulación se modificó girando en torno a industrias como la de hidrocarburos, la automotriz, la siderurgia y otras. Cf. Mandel, Ernest: El capitalismo tardío, México, ed. ERA, 1982, pp. 181-82.
- (2) Las cifras generales del volumen de la producción mundial por países o regiones provienen del anuario de 1983 editado por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, op. cit.
- (3) Dos tercios del número de despedidos en los EU, serían a cuenta de la empresa GM.
- (4) Cf. Mandel, E.: (1979), pp. 112-13.
- (5) Ibidem, p. 116.
- (6) Cfr. Winfried Wolf: (1979), p. 29.
- (7) Son los casos de las empresas British Leyland, Volvo, Chrysler y algunas firmas japonesas. El caso de Chrysler es ilustrativo: el déficit financiero que esta empresa sufre en 1975 y su poca competitividad aumentó su vulnerabilidad frente a la reestructuración mundial; para 1978, ante la profundización de su déficit, vendía todas sus participaciones en Europa al trust Citroën-Peugeot (previamente fusionado) fortaleciendo considerablemente a éste en el mercado europeo. Cf. Winfried Wolf, op. cit., p. 29.
- (8) Uso de máquinas automáticas en gran escala y de los primeros robots ensayados en la Ford y, desde 1977, en la VW.
- (9) Winfried Wolf, op. cit., pp. 32-33.
- (10) Ibidem, p. 32.
- (11) Cf. Mandel, E.: op. cit., p. 234.
- (12) Unomásuno, 28 de febrero de 1981.
- (13) Unomásuno, 3 de marzo de 1981.
- (14) Unomásuno, 4 de octubre de 1982.

- (15) Unomásuno, 7 de enero de 1983.
- (16) Cf. Lifschitz, E.: (1981), p. 11.
- (17) Cfr. AMIA: (1982), p.
- (18) Cf. Islas, Héctor: (1983 a), p. 227.
- (19) Cf. Mandel, E., op. cit., p. 154.
- (20) Cf. Gaudemar, Jean Paul: (1979), p. 104.
- (21) Cf. Quiroz, J. O.: (1982), p.
- (22) Esto es, desarticulando las organizaciones de clase y descomponiendo-recomponiendo el proceso de trabajo, del cual los trabajadores han adquirido el control real, a través de años de adecuación e interacción del trabajador con su trabajo parcializado.
- (23) En la fase actual de la reestructuración de la IA, esta situación no es ya la predominante. Actualmente en México se instalan plantas automotrices con un nivel de automatización sólo comparable con el existente en los países centrales. El hecho de que se produzca ahora para un mercado mundial en cierta forma homogeneizado, supone homogeneizar, también, los niveles de productividad, a fin de buscar la competitividad internacional. La diferencia en instalar plantas automatizadas en países como México, es la sustancial reducción de costos que supone los bajos salarios pagados, transporte barato, materias primas abundantes y baratas y el sustancial apoyo del estado; condiciones que ni por asomo se podrían obtener en los países centrales. Esto lo trataremos más adelante cuando analicemos la naturaleza de la reestructuración de la IA.
- (24) Cfr. Gilly, A.: (1981), pp. 17-19.
- (25) Dígalo si no, el desplazamiento de las plantas automotrices de GM, Ford y Nissan al norte del país, región en la que se ha contratado con sindicatos locales, en detrimento de los sindicatos de empresa, a una mano de obra barata, descalificada y, sobre todo, disciplinada.
- (26) Gilly, A., op. cit., p. 26.
- (27) Cf. Gaudemar, J. P., op. cit., p. 99.
- (28) Ibidem.
- (29) Véase: Excélsior, 24 de enero de 1984 y Unomásuno, 16 de febrero de 1983 y 10 de enero de 1984.

- (30) Supra, p.
- (31) Cf. Harley Shaken: (1981), p. 28, (subrayado nuestro).
- (32) Ibidem, p. 28.
- (33) Pradilla Cobos, E., "Nueva política con las automotrices trasnacionales", en Unomásuno, 9 de abril de 1984, p. 7.
- (34) Ibidem.
- (35) Cfr. Quiroz, José O.: (1982), p. 15.

## CAPITULO CUARTO

### LA NATURALEZA DE LA REESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

## CAPITULO IV

### LA NATURALEZA DE LA RESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

La reestructuración de la industria automotriz mexicana supone transformaciones que podemos ubicar en dos niveles distintos según el tipo de cambios que afectan al proceso productivo y al proceso de reproducción del capital en este sector.

Un primer nivel, de naturaleza exógena, introduce modificaciones en el área de operación del capital, en congruencia con las tendencias mundiales de las ET hacia una relocalización internacional e intranacional de los núcleos productivos, y a raíz de la segmentación del proceso de producción. La naturaleza exógena de la reestructuración está directamente vinculada con las modificaciones que el sector automotriz ha venido realizando para conformar una Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT) y que involucra a la industria automotriz mexicana en una estrategia "global" diseñada desde los centros de decisión de las grandes firmas automotrices.

Un segundo nivel, de naturaleza endógena, busca modificar la relación de fuerzas entre el capital y el trabajo al interior del proceso productivo, transformaciones que no son otra cosa que cambios en las condiciones de valorización del capital deterioradas al desgastarse los mecanismos de compatibilidad -- entre progreso técnico (productividad) y la organización del trabajo. Los mecanismos de naturaleza endógena se expresan, sobre todo, en la introducción de innovaciones técnicas en el proceso productivo, reorganizándolo al mismo tiempo, con lo que se busca modificar la composición de los trabajadores y desarticularlos, en un proceso de descalificación --por un lado-- y de "labor saving" que echa a la calle a infinidad de trabajadores (sobre todo a los más combativos y profesionales).

Es necesario aclarar, sin embargo, que los cambios de naturaleza exógena y endógena no se presentan separados; ambos se superponen y determinan debido al carácter complejo de la restructuración. Si aquí los hemos separado ha sido solo con fines analíticos, en virtud de la naturaleza específica del cambio que se pretende introducir en el proceso global de producción. Por ello, es necesario no perder de vista que las modificaciones espaciales (en el territorio) y los cambios en la producción que le asignan a la IA mexicana un nuevo rol internacional, decisivo y diferente al que ha jugado en tiempos pasados, siempre suponen transformaciones endógenas que buscan alterar la relación de fuerzas al interior de la fábrica con la finalidad implícita (¿o explícita?) de reforzar el control empresarial de la organización del trabajo y el proceso productivo.

Para los propósitos de nuestro análisis, hemos considerado solo a las principales empresas del sector terminal de la IA. Esto, en virtud de ser las más dinámicas y las que tienen un mayor peso específico ya que aportan más del 90% del volumen total de la producción automotriz en el país y, por otra parte, en virtud de que la mayoría de ellas, salvo DINA, RENAULT y VAM en el periodo que analizamos, poseen un alto grado de transnacionalización lo que las vuelve las principales protagonistas del proceso de restructuración. Así, las empresas que consideraremos son: GENERAL MOTORS, FORD, CHRYSLER, NISSAN, VOLKS WAGEN y, ocasionalmente haremos referencia a las empresas automotrices de participación estatal --dentro del periodo analizado.

## **1. La naturaleza exógena de la restructuración**

No obstante que desde finales de 1976 se introducen en el sector automotriz cambios sustanciales, en el marco de la crisis económica nacional e internacional que afectó a este sector, la relocalización de las "nuevas" plantas construidas en el

país en el marco de la NDIT en el sector automotriz se inicia, en rigor, a finales de la década de los setenta.

Junto con el traslado de las plantas hacia el norte del país se introducen importantes modificaciones en la composición orgánica de capital tanto en las plantas antiguas (ubicadas en el D.F. y el Estado de México) como en las nuevas. Esta relocalización y recomposición del proceso de producción se ha venido dando paralelamente a la desestructuración de las organizaciones sindicales en las empresas afectadas por estos procesos.

El sentido de la relocalización no es fortuito. Responde a la búsqueda de zonas en las que la mano de obra sea más barata -- (respecto a las plantas antiguas y a los salarios pagados en las plantas de los países centrales), donde esté más desorganizada y, al mismo tiempo, más controlada. Por otra parte, el hecho de que estas zonas se localicen precisamente hacia la -- frontera con los E.U., se explica a partir de la actual estrategia de las empresas automotrices. Estas realizan cuantiosas inversiones de capital en la relocalización de sus plantas y en la recomposición de sus procesos de producción en lo que ahora es la elaboración de productos parciales de un ciclo mundial en el que éstos circulan por todo el mundo hacia el lugar en el que el producto será terminado.

La NDIT en el sector automotriz supone la creación de nuevos "enclaves" productores para la exportación hacia el mercado -- mundial. La IA mexicana ha orientado su producción, fundamentalmente, hacia su exportación a los EU y el resto del mundo (es el caso de las empresas GM, Ford y Chrysler básicamente).

En el caso de las nuevas plantas construidas en el norte del país, una de sus peculiaridades es su alto grado de automatización, lo que las ubica en las que mayormente lo estarán en el

mundo y entre las que, consecuentemente, harán un uso mayor de capital intensivo <sup>(1)</sup>. El hecho de haberseles asignado una fase importantísima del proceso productivo a nivel mundial, ha hecho necesario combinar bajos salarios (pagados a un menor número de obreros en funciones) con altas inversiones en capital constante. Mientras que en las plantas antiguas, cuya producción está destinada fundamentalmente al mercado interno, las modificaciones técnicas son menores, siendo el uso intensivo de fuerza de trabajo la base del proceso productivo.

Como lo señalamos en el capítulo anterior, la fuerza de trabajo continua siendo decisiva en la nuevas plantas automatizadas, so lo que ahora ésta es más descalificada, sus salarios más bajos y sus organizaciones sindicales están férreamente controladas. En realidad, su proporción ahora es menor frente a la magnitud de la escala productiva prevaleciente en estas plantas.

La relocalización actual de las plantas automotrices es de naturaleza diferente a la descentralización emprendida por algunas empresas; como Chrysler primeramente, VAM, GM y Ford en el periodo 1964-65, es por eso que hasta ahora hablamos propiamente de una reestructuración.

La relocalización ha sido, básicamente, el disgregar ciertas -- fases del proceso de producción y desarticular; de paso, la resistencia de los trabajadores, toda vez de que el peso de la organización sindical empezó a ser un serio obstáculo para ejercer un control patronal del proceso de trabajo y, por tanto, para la obtención de un mayor plusvalor. Con la relocalización -- emprendida por estas empresas se dividía a los trabajadores, ya que las nuevas plantas contrataban con sindicatos blanco u oficiales una mano de obra en condiciones contractuales ventajosas para la empresa y muy por abajo de las condiciones pactadas por los sindicatos de las plantas del centro del país durante largos años de resistencia laboral y lucha sindical.

La descentralización emprendida a finales de los setenta por las principales empresas automotrices no solo desarticula -- la organización de los trabajadores y modifica su composición (modificación de naturaleza endógena) sino que, a diferencia del caso anterior, reestructura la dominación del capital sobre el trabajo a nivel mundial; es decir, ya no se trata -- solo de eliminar el obstáculo que para las empresas representaba la organización de los trabajadores y su resistencia a la disciplina capitalista en la fábrica, se trata ahora de -- reciclar la dominación del capital sobre el trabajo en la industria automotriz a nivel mundial, ello implica que las decisiones básicas de esta relocalización ya no están en los mandos nacionales de las empresas, sino que ahora son tomadas en los centros principales del poder del capital trasnacional en las empresas automotrices en los países centrales. (2) Ya no responde a un proyecto de refuncionalización local de las condiciones de reproducción de la acumulación y dominación del capital en las plantas nacionales, sino que se trata de refuncionalizar este ciclo a nivel internacional. De ahí que una de las principales características de este proceso sea la "trasnacionalización" de los procesos productivos con la consecuente --y novedosa-- homogeneización progresiva del nivel tecnológico (ya no más diferencias entre los niveles de productividad de los países industriales y semindustriales en este sector industrial) y de la fuerza de trabajo en términos de cualificación y productividad del trabajo.

En suma: el aumento relativo del obrero descalificado (obrero-masa producto de la descalificación propiciada por la automatización a la que se sometió al obrero profesional) a nivel mundial dentro de un proyecto mundial de producción estandarizada para la exportación a los centros de ensamblado, supone homogeneizar los niveles de explotación (que no de remuneración) a escala mundial (3).

La relocalización actual responde a la definición de una nueva división internacional del trabajo hecha por el capital en el sector automotriz, basada en la instalación de centros productores de componentes básicos en zonas donde los salarios son bajos y las condiciones locales son, en general, favorables a una producción en gran escala con una tasa de explotación mayor y con un máximo de beneficios en lo que ya es hoy una realidad en el universo capitalista: la fábrica global (4).

Partiendo de la diferenciación anterior tendríamos que, de hecho, los principales movimientos de la relocalización de la IA mexicana se enmarcan en la reestructuración mundial del sector. La reestructuración supone una movilización de las plantas automotrices en el territorio nacional en los que "son los movimientos externos e internos del capital los que en su síntesis determinan la ubicación, los ritmos de crecimiento y la división del trabajo en la industria del automóvil..."(5). La relocalización, enmarcada en la reestructuración global de la rama, es la que le ha pasado a asignar a la IA mexicana los rasgos esenciales del nuevo rol que ha pasado a jugar en la NDIT en la producción mundial de automóviles.

Por esta razón el ciclo de descentralización es vital para comprender el proceso de reestructuración ya que expresa el proceso de internacionalización que las transnacionales automotrices están desplegando como respuesta y consecuencia de la crisis de los setenta prolongada hasta los ochenta.

La construcción de la planta de fundición y maquinado de motores de la empresa NISSAN en Lerma, Edo. de México entre los años 1977-78, expresa uno de los primeros movimientos del capital automotriz frente a una situación de crisis. En este caso, no obstante de que en el sector automotriz a nivel mundial la reestructuración mundial era ya una realidad, los móviles

solo respondieron a una necesidad local de carácter político que, sin embargo, halló una salida similar a la que impuso la reestructuración: relocalización, automatización y recomposición de la fuerza de trabajo. Anteriormente esta fase del proceso productivo constituía un departamento separado dentro de la planta del estado de Morelos. Sin embargo, a raíz de las movilizaciones y la participación política de los obreros de esta empresa en 1974, cuando a partir de un estallamiento de huelga por revisión de contrato y aumento salarial se desató un amplio movimiento social en Cuernavaca, Mor., en el que durante 20 días se movilizaron diversos sindicatos al lado de los trabajadores de NISSAN. Súbitamente la empresa decide segmentar la planta --golpeando con ello la unidad organizativa de los trabajadores--, transfiriendo esa fase productiva a una nueva planta en el Estado de México (6).

En la nueva planta se introdujeron máquinas más modernas, entre ellas una máquina de transferencia automática de cuatro líneas que suplantaba a un buen número de trabajadores. Con ello decenas de trabajadores fueron lanzados a la calle y otros más fueron reacomodados. La productividad se duplicó paralelamente a la intensificación de los ritmos de trabajo, ya que si anteriormente varios trabajadores manipulaban una máquina-herramienta tradicional, ahora manejaban dos máquinas interconectadas sin ser remunerados de acuerdo a la calificación exigida por la nueva tarea (7).

La nueva planta de NISSAN quedaba así en condiciones óptimas para insertarse en la división internacional del trabajo de la multinacional japonesa, exportando aproximadamente 70 mil motores a los principales centros productores de la empresa en todo el mundo para su ensamblado final en carrocerías producidas en otras plantas (8). Con ello los costos de producción de esta fase importante del proceso de producción se reducían

considerablemente (dadas las condiciones particulares de la mano de obra mexicana y los estímulos estatales) y la fluidez del proceso de producción, puesto en jaque por las movilizaciones obreras, se restituía.

Con el traslado de la fase de maquinado de motores a la planta de Lerma, la empresa desmembraba al sindicato. En la nueva planta la empresa contrataría nuevo personal con un sindicato afiliado a la CTM (el sindicato de la planta de Morelos se caracterizaba por su independencia y democracia interna), con lo cual se buscaba garantizar una fuerza de trabajo dócil, controlada y que laborara bajo condiciones de trabajo inferiores a las conseguidas por los trabajadores en la planta de Morelos. Ello ponía de manifiesto que, más que una medida "técnica" para reestructurar el proceso de producción, la relocalización de la empresa japonesa buscaba reestructurar ventajosamente el dominio del capital sobre el trabajo en el ámbito del proceso productivo.

Lo anterior sería solo el inicio de lo que más adelante constituiría una clara tendencia a la producción de partes en el extranjero. Esta tendencia se consolidaría con fuerza en lo que serían los proyectos --hoy en marcha-- para instalar gigantescas plantas de motores en México, por las empresas norteamericanas principalmente. Esta compulsión por instalar plantas nuevas en México es tal --señala Harley Shaken--, que la empresa GM sería la primera en construir en el norte del país una planta capaz de producir más de 500 mil motores de seis cilindros anualmente. Chrysler está ya duplicando su capacidad anual en su planta construida también en el norte del país a 440 mil motores anuales. Ford, por su parte, construye una planta en la ciudad de Chihuahua que producirá inicialmente más de medio millón de motores; mientras que VW cancelaría sus proyectos para construir una planta en los EU a cambio de expandir su producción de motores en México a 300 mil unidades anuales (9).

En efecto, para el año de 1981, las empresas GM y Chrysler inauguraban sus nuevas plantas (no sin resistencia por parte de los trabajadores de GM que se opusieron, sin éxito, a las implicaciones que tenía para ellos la relocalización de sus plantas) ubicadas ambas en la ciudad de Ramos Arizpe, Coah. General Motors se hacía inaugurar sus plantas nada menos que por el presidente de la república (JLP): un complejo industrial caracterizado como el más avanzado en A. L. y que representaba la mayor inversión individual realizada por la firma norteamericana en un país latinoamericano.

Lo característico de las nuevas plantas instaladas en Ramos Arizpe es la alta composición orgánica de capital de la que hacen gala sus instalaciones y la existencia de una sofisticada tecnología dentro del conjunto de las empresas automotrices establecidas en el país. En estas plantas la productividad se ha elevado de manera espectacular.

A todo lo anterior había que agregar (a reserva de ser analizado con mayor detenimiento en páginas posteriores) que uno de los supuestos fundamentales de la relocalización y de la estrategia de las empresas norteamericanas instaladas en el norte, ha sido la recomposición del proceso productivo desde varios puntos de vista. En primer término, estos nuevos enclaves productores conforman un ciclo productivo parcial del ciclo completo a desarrollar en los EU; en el caso de las empresas americanas los supuestos de esta restructuración son, ya lo hemos señalado antes, la automatización del proceso productivo, el incremento de la escala productiva orientándose hacia el mercado mundial, el uso de una mano de obra descalificada y en menor proporción y la ausencia de la mano reguladora del Estado.

En segundo lugar la estrategia de relocalización en el norte crea una franja fronteriza de producción y maquila de compo-

nentes básicos de automóviles, cuya cercanía con los centros productores de los EU reducirán considerablemente los costos de transporte local, junto con el uso de una mano de obra barata y el aumento de la escala productiva (además del control de ciertos recursos industriales y el condicionamiento de -- ciertas ramas estrechamente vinculadas al proceso productivo de la industria automotriz) le dan a las ET norteamericanas la combinación perfecta para una sustancial reducción de los costos productivos, con la consabida repercusión que esto tiene sobre la tasa de ganancia de las empresas.

Desde otro punto de vista, es probable que los empresarios de las trasnacionales automotrices persigan también el objetivo de quebrar la cohesión de los trabajadores conformada durante años de resistencia organizada y no en las plantas del centro del país. La recomposición y relocalización del proceso productivo contribuye, sin duda, a desarticular a sus organizaciones hasta donde la división técnica y la resistencia de estos lo posibilite.

En el caso de GM, la empresa hizo contrataciones desde 1979, antes de inaugurar la planta del norte, firmando un contrato con la CTM y pasando por encima del sindicato de la empresa el cual tenía la titularidad, por derecho, de los nuevos -- puestos de trabajo. La mano de obra contratada con el "Sindicato de Trabajadores de Oficina, de la Industria y del Comercio CTM" recibiría salarios de 90 a 98 pesos diarios bajo condiciones laborales mínimas, mientras que la mano de obra de las plantas del centro del país recibían un salario promedio de 450 pesos diarios.

En el caso de la multinacional alemana VW, si bien ésta no ha relocalizado sus plantas como en los casos de las empresas americanas y japonesa, sí ha ampliado su complejo productor

en Puebla con una modernísima planta de motores con una capacidad para producir más de 300 mil unidades (10).

La nueva planta de motores de VW cuenta con un buen número de robots y maquinaria automática y al igual que en las plantas americanas de Ramos Arizpe, su característica es la alta composición orgánica de capital, una mayor utilización de mano de obra una escala productiva bastante superior a la tradicional orientada en su totalidad a la exportación. En este caso, como vemos, la naturaleza de los cambios que supone la reestructuración se yuxtaponen y condicionan.

Los casos vistos anteriormente resultan paradigmáticos de la orientación de la relocalización de las empresas automotrices en México. La reestructuración de esta rama hace un uso capitalista del territorio golpeando a los trabajadores e impulsando sus estrategias mundiales que buscan homogeneizar el mercado y la producción de automóviles.

En los años siguientes se darían otros movimientos semejantes realizados por las empresas automotrices. En 1982, la empresa Ford anuncia la construcción de una planta de motores para el mercado mundial en la ciudad de Chihuahua (11). La firma japonesa Nissán, por su parte, construía una planta similar en Aguascalientes (12). Ambas plantas serían inauguradas en el año de 1983.

En la planta Ford, por ejemplo, se producen motores de cuatro cilindros para la exportación, dentro del proyecto de "auto mundial". En junio del mismo año la firma japonesa echa a andar su nueva planta de motores y estampados continuando así su proceso de expansión y reestructuración. Para finales de 1983, y también dentro de la estrategia de auto mundial, la empresa Ford ha anunciado la construcción de una planta más en la que se producirán autos pequeños que serán enviados en su totalidad al mercado estadounidense. La nueva planta se construiría en la cd. de Hermosillo, Sonora (13).

La magnitud de la inversión para la instalación de esta planta (500 millones de dólares) viene a constatar la afirmación de Harley Shaken al hablar de una tendencia compulsiva de las empresas americanas por instalar sus plantas en el norte del país (lo más cercano posible a la frontera con EU).

La naturaleza exógena de la nueva estrategia de las trasnacionales automotrices se pone de manifiesto cuando, por ejemplo, se observa que para tomar la decisión de instalar la nueva planta de Ford en Sonora, la empresa ha tenido que sopesar cuidadosamente los efectos que tal medida produciría en las plantas en los EU fundamentalmente: más de mil puestos de trabajo en las plantas de fundido en Cleveland desaparecerían si la empresa decidiera no instalarse en México, ya que la producción de acero de aquellas plantas está destinada casi exclusivamente a abastecer de piezas al proceso productivo de las nuevas plantas mexicanas. Sin embargo, el sindicato de la empresa automotriz en los EU opina de distinta manera: "la decisión de producir vehículos en México podría costar hasta 25 mil puestos de trabajo a los trabajadores de las empresas armadoras en los EU y Canadá que construyen ahora los automóviles utilitarios y compactos vendidos por la empresa" (14).

Finalmente parece que la dirección del sindicato ha transigido ante los argumentos de la empresa y la incertidumbre de los trabajadores.

Como lo hemos podido constatar, la relocalización del proceso productivo del automóvil en México ha mostrado una clara tendencia hacia la creación de una zona industrial de alta tecnología que se empieza a ubicar estratégicamente en el norte del país, región en la que los estados de Chihuahua, Coahuila y Sonora, básicamente, se están convirtiendo en enclaves productores para la exportación, en un proceso similar al de la creación de industria maquiladora en la frontera norte del país y en el que la superexplotación de la fuerza de trabajo se convierte en el fundamento de las altas ganancias de las empresas trasnacionales. Sin embargo, con ello también se ha

venido propiciando la concentración en una área de un número considerable de trabajadores de un sector industrial que ya hemos visto actuar políticamente en años anteriores.

Lo importante ahora es que a nivel internacional se homogeneiza a los trabajadores automotrices al mismo tiempo que se coloca una brecha abismal entre los salarios pagados, volviendo este proceso de concentración un proceso internacional que podría, a mediano plazo, tornar peligroso para el capital los efectos de la nueva estrategia. La crisis y el curso del proceso de reorganización de los obreros automotrices, a nivel mundial también, ahora sí pueden poner en graves aprietos al capital.

## 2. La naturaleza endógena de la reestructuración

Las transformaciones que buscan modificar las relaciones de fuerza entre el capital y el trabajo en el ámbito del proceso de trabajo propiamente, las hemos considerado de naturaleza endógena. Estos cambios internos buscan reconstituir, a través de medidas racionalizadas el dominio del capital sobre el trabajo reorganizando el proceso de trabajo sobre una base técnica superior.

Durante largos años la mecanización del trabajo inaugurada por el fordismo sometió al trabajador automotriz a una rutina laboral de movimientos repetitivos que el obrero asimiló y dominó automáticamente llegando incluso a tener la habilidad de hacer correcciones y adecuaciones, casi artesanales, al proceso técnico. A la larga el obrero llegó a acumular un saber empírico que se tornó en una poderosa arma política a utilizar en su resistencia cotidiana al despotismo fabril. Los trabajadores profesionales han llegado a conocer cada movimiento de su puesto de trabajo, lo que se tradujo en un control de facto del proceso productivo y en un recurso de resistencia eficaz (boicots a la producción, negativa de los obreros a rediseñar

y a hacer ajustes al proceso productivo, etc) en lo que ha sido uno de los signos de la resistencia obrera y del cuestionamiento a la disciplina fabril y el control empresarial.

En la IA la resistencia obrera ha sido una constante; las movilizaciones desatadas durante la década pasada en todo el mundo y, de manera especial para nosotros, en América Latina (Argentina en 1969, 1974-75; Brasil en 1976, 1979-80 y en México desde 1965 hasta la última gran movilización de los trabajadores de GM en 1980), han preocupado sobremanera a los empresarios de las trasnacionales automotrices en todo el mundo. Las reivindicaciones de los trabajadores del automóvil han partido, casi siempre, de la exigencia de mejores condiciones laborales, contra los despidos masivos (cosa casi natural en las empresas automotrices), contra las rotaciones de turno o área de manera arbitraria y contra la intensificación de los ritmos de trabajo por el aumento de la velocidad de la cadena de montaje, etc.

Las formas reivindicativas que los obreros han adoptado se han caracterizado por el firme rechazo al despotismo empresarial mediante faltas colectivas, abandono del trabajo, boicots, etc. Ante esta situación la estrategia empresarial ha sido aprovechar la coyuntura de crisis y reestructuración del proceso productivo de la IA, eliminando áreas específicas de resistencia laboral, introduciendo nuevas tecnologías, sustituyendo obreros y subordinándolos a los ritmos de uno o más robots o máquinas automáticas en la línea de ensamble.

Actualmente la reestructuración mundial de la producción industrial supone, como hemos señalado, un despliegue tecnológico en el ámbito del proceso de producción global, que no es neutral --ya lo señalamos anteriormente--; las medidas que supone la reestructuración buscan sustituir a un número de trabajadores profesionales o semiespecializados por un contingente

mucho menor, en relación con el número de obreros con los que antes de la restructuración se producía un determinado volumen de producción, de obreros descalificados en extremo. Junto a esta masa de trabajadores sin calificación alguna, crece proporcionalmente el número de técnicos y administradores cuyas funciones de fiscalización han aumentado ahora. La introducción de nuevas tecnologías (que ya hemos caracterizado junto con Paul Gaudemar como "tecnologías de dominación") viene a ser, en fases en que el capital busca soluciones a la crisis, un momento específico en la modificación de las relaciones de fuerza entre el trabajo y el capital, un ataque contra la fuerza de trabajo del obrero\* al que cada vez se le despoja de una facultad para incorporarla a las máquinas que lo desplazan.

En el sector automotriz el poder del capital y el de su tecnología de dominación es peculiar, por lo cual los trabajadores en este sector lo sufren de manera peculiar también, rechazándolo decididamente desde hace años.

Marx, al referirse al uso capitalista de las máquinas ha señalado que, precisamente, con la huelga los trabajadores tiene un arma idónea para resistir a las reducciones salariales y arrancar un mejor salario, limitar la jornada normal de trabajo, etc. Con ella

se trata de contener dentro de ciertos límites la masa absoluta o relativa del tiempo de plustrabajo o de hacer que el trabajador mismo se apropie de una de sus partes. Contra esto el capitalista emplea la introducción de la maquinaria. En este caso la maquinaria aparece directamente como medio para acortar el tiempo de trabajo necesario, idem como forma de capital --medio del capital; poder del capital sobre

---

\*No por sí misma la tecnología constituye un ataque a la fuerza de trabajo, sino por el uso capitalista que se hace de ella.

el trabajo, para reprimir cualquier pretensión de autonomía por parte del trabajo. En este caso la maquinaria también entra en escena intencionalmente como forma de capital hostil al trabajo.(15).

En esta larga cita de Marx se pueden constatar algunas de las tendencias actuales previstas por él acerca del uso capitalista de las innovaciones tecnológicas con objetivos disgregadores de la organización de los trabajadores en su conflicto cotidiano frente al capital en la producción.

Los cambios de naturaleza endógena que supone la reestructuración, actúan sobre una determinada composición de la fuerza de trabajo (16). Esta no ha sido siempre la misma, si bien en lo fundamental se puede decir que una de las características de las plantas instaladas en México es, respecto a las matrices, haber sustentado su alta rentabilidad en el uso intensivo de mano de obra. Así, si bien existe un buen número de obreros profesionales, el número de obreros descalificados (especializados) -- siempre ha sido mucho mayor.

Los obreros profesionales han tenido su núcleo más sólido --hasta el golpe dado a los trabajadores de GM en 1980-- en las antiguas plantas del centro. Estas se caracterizan por destinar su producción fundamentalmente al mercado interno; en virtud de ello --pero no forzosamente-- sus plantas no están tan automatizadas y su tecnología es relativamente atrasada basando aún su proceso de trabajo en el uso de mano de obra. No obstante estas plantas organizan el proceso de producción de manera --distinta unas de otras. Las empresas relativamente jóvenes en nuestro país (Nissán, Renault, VW) integran a su proceso de producción modernos sistemas en comparación con las plantas antiguas en las que el obrero profesional, su destreza manual y su ingenio han constituido, en mucho, la base de la valorización del capital en esas plantas.

En el cuadro 4.1., podemos observar que en las plantas antiguas localizadas en el D. F., el obrero profesional (calificado) posee un peso específico considerable dentro de la composición técnica de la mano de obra en esas plantas (de 36 a 42%); mientras que en las plantas euro-japonesas se mantiene un estándar aproximado con un peso predominante del obrero descalificado, ya que sus procesos productivos son más modernos, con un grado considerable de automatización y, consecuentemente, un menor uso de la destreza y el saber obrero. Solo cuando las plantas antiguas relocalizan sus plantas e integran nuevas fases a sus procesos de producción (maquinado y fundición de motores, por ejemplo) se da una sustancial modificación en la composición de la fuerza de trabajo al interior de las plantas.

Las nuevas plantas que al calor de la restructuración se han instalado en el norte del país hacen gala de un alto grado de automatización y, en términos relativos, han propiciado una sustancial reducción (en términos relativos claro está) en el uso de mano de obra (sobre todo profesionalizada). Su producción está destinada fundamentalmente al mercado mundial por lo que una de las preocupaciones centrales es la reducción máxima de los costos de producción y el aumento paralelo de la productividad del trabajo. De ahí, pues, que las plantas del norte estén entre las más automatizadas del mundo y que paralelamente se haya pensado en utilizar solo mano de obra descalificada y pagar salarios bajos en comparación con los niveles salariales de las plantas del centro y, sobre todo, de los que existen en los países centrales (17).

La crisis de la IA a nivel mundial pretende ser superada por las empresas a partir de un aumento compulsivo de la explotación de los trabajadores y de una reducción --compulsiva también-- de los costos de producción; de ahí que frente al aumento de el uso de mano de obra descalificada y barata y una mayor productividad, la escala productiva sea enorme y sea destinada al mercado mundial.

La desocupación de 1976-77 fue como un anuncio de las transformaciones implementadas en esta rama y que trataron de incidir en la organización de los trabajadores desarticulándolos en el proceso productivo y menguando, con ello, su combatividad (18). A la automatización siguen los despidos, la rotación de los trabajadores, traslado de plantas, descalificación mayor del trabajo, etc.

Ahora bien; el proceso de producción se recompone a través de una reorganización global del proceso productivo: relocalizando, segmentando el proceso y automatizando las plantas; descomponiendo y recomponiendo, al mismo tiempo, a la fuerza de trabajo.

En la fase previa al actual proceso de relocalización, el uso de la computadora, por ejemplo, se reducía solamente a la fase de pintura en las plantas de Chrysler/Toluca y en la Ford de Tlalnepantla en donde ya existía una máquina de control numérico (19).

En las plantas de GM y Chrysler, en Coahuila, la automatización se encuentra al mismo nivel que las plantas estadounidenses y, obviamente, muy por encima del nivel tecnológico de las plantas del centro del país.

La planta de Ford, en Chihuahua, inaugurada en noviembre de 1983, cuenta también con un alto grado de automatización ya que su producción (como también la de la nueva planta de Hermosillo, Sonora) estará destinada al mercado mundial (20).

La sección de motores de VW posee también un nivel de automatización asombroso, fruto de la ya tradicional alta composición orgánica del capital en esa empresa, la cual durante décadas había sido la más automatizada de las empresas automotrices del país.

Las empresas automotrices se han ubicado tradicionalmente en dos grupos respecto de las características del uso de la cadena de montaje. José Othón Quiroz ha delimitado un primer grupo conformado por las empresa Ford y GM (en las plantas antiguas), Nissán, Dina, Renault y VAM. Este primer grupo se caracteriza porque la línea de ensamble atravieza los procesos de armado de autos y motores, dejando fuera del proceso algunas secciones. La velocidad de la cadena determina la intensidad de los ritmos en esas secciones aparentemente aisladas. Ello posibilita que las empresas utilizen mano de obra en fases que podrían ser automatizadas o no, y exista una mayor cantidad de tiempos muertos en el proceso de trabajo.

Un segundo grupo lo constituirían empresas como VW y Chrysler/Toluca. Estas poseen procesos productivos más avanzados técnicamente ya que poseén también una mayor composición orgánica de capital. En VW, por ejemplo, existe una impresionante división del trabajo: trabajadores subordinados por completo a máquinas automáticas y semiautomáticas que descalifican globalmente, señala Othón Quiroz, a la fuerza de trabajo produciendo una acelerada recomposición de la fuerza de trabajo al tornarla una masa cada vez más descalificada y homogénea (21). En la planta de Chrysler/Toluca se hace uso de transportadores aéreos; los trabajadores arman los automóviles montados prácticamente sobre la cadena de montaje en funcionamiento eliminando, así, un máximo de tiempos muertos; por otro lado, el departamento de pintura es regulado por una computadora que controla colores, materia prima, ritmos y velocidad (22).

En las plantas construidas por Nissán en 1978, la empresa aprovechó la reubicación del proceso productivo para introducir 157 máquinas nuevas, entre ellas una de transferencia de cuatro líneas (transfer). El aumento de la productividad fué del 100% contrastando con el ridículo aumento de salario que se les otorgó a los trabajadores que conservaron sus puestos de trabajo.

No tenemos información de las características de la nueva planta de Nissan inaugurada en junio de 1983 en la ciudad de Aguascalientes; sin embargo, es de preverse que la empresa ha seguido fielmente las tendencias que supone la relocalización industrial al norte del país: superautomatización, bajos salarios, el uso de una mano de obra descalificada, barata, controlada, junto a una producción en gran escala para el mercado mundial.

El nuevo complejo industrial de GM se compone de dos plantas. La primera destinada al ensamble de automóviles, cuenta con el equipo más sofisticado para el ensamble de carrocerías, en el cual se utilizan transportadores automáticos y el más avanzado proceso de pintura. Además, un nuevo sistema de ensamble chasis-carrocería hace más fluida la producción; por otra parte se ha aumentado la zona de almacenaje de unidades terminadas, en virtud de que la escala de la producción es bastante más -- grande. En lo que se refiere a mano de obra ocupada, esta planta será capaz de utilizar, a su máxima capacidad, a 2 500 trabajadores y su producción será de 15 unidades por hora, esto es, 120 unidades por turno aproximadamente. La cifra resulta significativa si tomamos en cuenta que en las plantas del centro se producen solo 8 unidades por jornada.

En la segunda planta del complejo GM, se construirán motores V-6 tanto para el mercado interno como para el externo. Igualmente, cuenta con el más sofisticado equipo y tiene una capacidad de producción de 1 600 motores diarios, ocupando también a 2 500 trabajadores, a su máxima capacidad (23).

La planta de Chrysler en Ramos Arizpe, tiene una capacidad para producir 270 000 motores en su primera etapa, siendo el 80%, aproximadamente para la exportación a las plantas de EU; en una segunda etapa la producción llegará a 400 mil motores de los cuales 350 mil serán exportados (24). Existe además una computadora que en 4 minutos realiza 20 pruebas de motor para control de calidad y, en caso de existir defectos, se retira automáti-

camente señalando el lugar en que éste se localiza (25).

Renault, por su parte, reestructura también su proceso productivo, sobre todo a raíz del aumento de la participación francesa en la empresa y de su separación de la empresa estatal DINA (más adelante la firma Renault compraría la totalidad de las participaciones de la empresa y, además, adquiriría la empresa de participación estatal VAM).

En la planta de VW actualmente las transformaciones han sido radicales: grandes máquinas automáticas y uso de robots, a escala pequeña aún, en la nave de motores de Puebla. Estas máquinas sustituyen el trabajo de 20 obreros, recogen los monoblocks y otras piezas, fresan, afilan, atornillan y ensamblan ante la mirada atónita de los trabajadores (26).

Con las tendencias anteriormente señaladas, en la industria automotriz se ha vuelto más clara y directa la relación entre el nivel de automatización, las formas de organización del trabajo y la descalificación del trabajador. Esta relación se refleja en la cantidad de trabajadores eventuales que laboran en las empresa más automatizadas (28% de eventuales en VW y 31% en Chrysler) (27).

El incremento de la composición orgánica de capital en las empresas automotrices es un factor constante que está estrechamente relacionado a los periodos de crisis del ciclo productivo. En estos periodos, la "mano rebelde del trabajo" --usando una figura de A. Gilly (28)--, ha incrementado su resistencia a lo largo del periodo de expansión que precede a toda crisis, ha llegado a dominar su puesto de trabajo tornándolo una expresión exclusiva de su "saber hacer" con la cual cuestiona --de hecho-- el control empresarial despótico del proceso de producción y arriba a la fase de crisis productiva tras largos cuestionamientos cotidianos a la autoridad del capital y a la disciplina.

fabril de dominación, haciendo de la crisis productiva una crisis de dominación en el ámbito de la producción capitalista.

En este sentido, pues, es que resulta superficial hablar de las innovaciones tecnológicas y de los cambios que supone; si no visualizamos el proceso global que implica la reestructuración de la IA en México, como expresión nacional de el mismo proceso a nivel mundial, y la consecuente estrategia de desarticulación de la organicidad de los trabajadores - automotrices.

El uso capitalista de las máquinas y la tecnología no se reduce puramente a la obtención de una mayor plusvalía, relativa como se ha querido deducir: la reestructuración busca descomponer el trabajo tornándolo un trabajo simple, - descalificado (reduciendo con ello la masa salarial al nivel del salario medio y, consecuenteemente, los costos de producción del trabajo calificado a los del trabajo simple) (29), recomponiendo el proceso de trabajo, usurpándole al trabajador el control de aquél logrado a fuerza de adaptación y dominio cotidiano de las tareas que realiza en la línea de ensamble. El capital busca reconstituir las condiciones de valorización y recuperar el control del proceso productivo, reforzándolo con la automatización y la subordinación de uno o más trabajadores a una máquina computarizada! La reorganización del trabajo, su división tan detallada, posibilitada por la automatización, surge de la necesidad de mantener y reforzar el dominio del capital.

Eficiencia técnica y rentabilidad económica son, pues, los objetivos explícitos de las transformaciones endógenas que supone la reestructuración. Implícita, pero no tan subrepticamente, el propósito de desarticular, desorganizar, descomponer y descalificar a los trabajadores automotrices

para refuncionalizar el ciclo de explotación y dominación fabril, puestos en cuestión al sobrevenir la fase de crisis. El agotamiento de los mecanismos de cohesión del sistema, desestructuraron las condiciones de valorización del capital en la industria; restituir las y crear nuevos mecanismos de coherencia y cohesión del sistema, son los fines de la restructuración.

### **3. El ciclo de las movilizaciones obreras en la industria automotriz terminal.**

Crisis y restructuración; hemos visto, marchan de la mano en un proceso que apunta, de modo central, a golpear la resistencia del trabajo fortalecida durante cada fase de expansión de la producción. Es por ello que la restructuración y las transformaciones que ella supone, es la principal fuente de los despidos y, por ende, de las movilizaciones de los trabajadores que se sucedieron en las empresas automotrices durante el ciclo de crisis.

Para el año de 1977, el porcentaje de desocupación en el sector terminal de la IA era de 14.1%, dato bastante ilustrativo si lo comparamos con el breve incremento registrado en el conjunto de la industria manufacturera (0.3%). El porcentaje acumulado de la desocupación anual en el sector terminal de la IA, de 1974 a 1977, pasaba a ser de 20.9%, es decir, casi 8 mil trabajadores (30).

Durante la fase de reactivación y auge de la IA, que coincidió con la reactivación coyuntural de la economía nacional, el número de trabajadores ocupados en la IA terminal, experimentó una recuperación sorprendente ya que el número de plantas se incrementó y la demanda interna se vió estimulada temporalmente en virtud de la elevación de los ingresos de las capas medias y altas que, como ya hemos

señalado, son muy sensibles a las fases de auge y expansión, estancamiento y contracción de la economía.

Al sobrevenir la crisis de 1982, que afectó una vez más a la industria automotriz, el desempleo y los despidos de trabajadores se volvieron a presentar y esta vez de manera más aguda. La restructuración mundial que se había sostenido desde la crisis de 1974-75, desplegó para estas fechas transformaciones importantes en la IA mexicana que fueron el motor central del aumento del desempleo. La relocalización de las plantas más importantes y los cambios de naturaleza endógena implementados en la mayoría de ellas son el signo característico del período que va de finales de los setenta hasta nuestros días.

El balance del primer semestre de 1982 es ilustrativo de la magnitud de los despidos de trabajadores en las principales empresas. La empresa GM registra 500 trabajadores despedidos, pasando de una planta de 2 400 trabajadores a 1 900. FORD registra 600, CHRYSLER 1 000 trabajadores, VAM (American Motors) 1 000 trabajadores. La empresa VW, la cual contaba en 1982 con una planta de 12 800 trabajadores, reporta en cifras redondas 4 mil trabajadores despedidos a mediados del mismo año. Renault, por su parte, reporta sólo 200 despedidos, DINA 400 despedidos, MASA 240 obreros despedidos. Sorpresivamente, la empresa NISSAN no registró, para este periodo, ningún despido (véase el cuadro 4.2).

En los primeros meses del segundo semestre de 1982, el total de despedidos en el sector terminal era de más de 10 mil trabajadores (31), sin contar, por supuesto, al enorme contingente de trabajadores que constantemente está rotando, de los cuales no tenemos la información precisa.

Los trabajadores, por su parte, han tratado de resistir y dar respuestas coherentes a la ofensiva capitalista implícita en la reestructuración y el uso capitalista de la crisis. Sin embargo, la naturaleza de los cambios introducidos por la reestructuración han modificado la composición interna de los trabajadores automotrices; ha desarticulado al núcleo más antiguo cuya tradición de lucha y resistencia habían contribuido al cuestionamiento cotidiano del poder despótico del capital en la fábrica.

El ciclo de las luchas obreras en el sector automotriz quedó abierto en 1969, cuando los trabajadores de CHRYSLER/Toluca estallaron súbitamente un paro de labores, en virtud de que la empresa se negó a cumplir una importante cláusula del contrato colectivo de trabajo. Después de negarse a trabajar los trabajadores marcharon por el centro de la ciudad presentando un pliego de demandas para presentarse al trabajo. La respuesta de la empresa fue la intransigencia y, posteriormente, el despido de los representantes obreros. Estos respondieron con un paro de 3 días, el cual se convirtió en una "huelga salvaje" de 30 días. La empresa despidió masivamente a los trabajadores más activos durante el movimiento y desconoció al comité ejecutivo que había surgido de aquél, imponiendo en la dirección sindical a un empleado de confianza de fama gangsteril (32).

Para el año de 1972, el sindicato de trabajadores de VW abandonan la CGT, independizándose e integrándose a la Unidad Obrera Independiente (UOI). El año anterior los trabajadores de NISSAN habían instalado un nuevo comité ejecutivo, de orientación democrática, el cual fue desconocido por la empresa. A finales de 1972, este sindicato decide independizarse de la CTM y emplazar a huelga por violaciones al contrato colectivo: la empresa cede en el 80% de las demandas (33).

Durante el año de 1973, los trabajadores de GM efectuaron dos huelgas; para el año siguiente la empresa despedía a un buen número de trabajadores de la planta del D.F., sobre todo a aquellos trabajadores que más habían participado en la huelga de 1973.

En 1974, los trabajadores de VW estallan una huelga por aumento salarial de emergencia. Este año y el anterior son de gran movilización para los trabajadores de NISSAN: paros de solidaridad con los trabajadores del servicio de comedor; cambios en el CE y huelga por revisión contractual. La formación en 1973 de Delegados Departamentales en esta empresa, son una muestra de la calidad de la agitación democratizante y combativa de los trabajadores durante estos años.

Los años de 1975 y 1976 son también de gran efervescencia política y marcan la fase de ascenso del ciclo de las luchas obreras al que nos venimos refiriendo: los trabajadores de FORD crean secciones sindicales en cada planta para resolver los problemas locales.

En 1976 triunfa en la planta FORD de Cuautitlán la planilla de oposición, lo mismo sucederá en la planta de Tlalnepantla, no así en la de La Villa. En agosto de 1976 estallan una huelga por revisión contractual. En GM continúan los despidos y la agitación sindical. Los trabajadores de CHRYSLER, por su parte, toman en 1975 el edificio central de la CTM para exigir la renuncia del ganster sindical Hugo Diaz; la producción fue interrumpida durante dos días; el movimiento no prosperó y la represión se hizo sentir de inmediato sobre los principales activistas. En DINA la agitación obrera también se hace patente: en 1974, dos semanas de huelga por revisión contractual; posteriormente efectuarían un paro de 14 horas por la revisión anual del contrato colectivo y aumento salarial. El uso de la solidaridad intersindi-

cal fue un recurso muy utilizado por los trabajadores de esta empresa. En VW, varios días de huelga en 1974 por revisión de contrato, despidos masivos y modificaciones en las condiciones de trabajo en 1975. En NISSAN, despidos, golpes al CE democrático, movilizaciones por democratizar al sindicato y para protestar por las traiciones sistemáticas del líder de la UOI Juan Ortega Arenas.

En 1977 despiden a 400 trabajadores de FORD, se constituye el Sindicato Nacional de Trabajadores de FORD. Huelga en International Harvester por aumento salarial y reinstalación de despedidos. Huelga en GM, que dura dos meses aproximadamente. DINA estalla una huelga por revisión de contrato, que es levantada al quinto día; los obreros exigen participar en las decisiones de la política de la empresa estatal a fin de superar la crisis, rechazando toda solución unilateral de la dirección de la empresa, ya que suponía el despido del 20% del personal sindicalizado: los despidos son ejecutados.

La agitación sube de tono: en VW continúan los enfrentamientos entre el CE y la empresa, despido de trabajadores (3 mil aproximadamente entre 1977 y 1979). En NISSAN, los trabajadores son desarticulados al instalar una nueva planta en el Estado de México, el departamento de motores que existía antes en la planta de Morelos y que se había distinguido por su combatividad, es transferido a la nueva planta firmando la empresa un nuevo contrato con la CTM para reclutar nuevo personal.

En 1978, huelga en FORD y DINA. Despido masivo de trabajadores en VW (8 mil eventuales son echados a la calle), movilizaciones, huelga y agitación obrera en Puebla: el conflicto se resuelve a los quince días. En 1979 huelga en GM, movilizaciones masivas de trabajadores. Se plantea la necesidad de un Sindicato Nacional de la Industria Automotriz.

En el año de 1980 se cierra el ciclo de luchas de los años setentas, abierto en 1969, con la larga huelga de los trabajadores de General Motors (34). Este acontecimiento --apunta José Othón Quiroz-- "clarificó el verdadero carácter de la descentralización de la industria automotriz, su desplazamiento hacia el norte del país"(35).

Al comenzar la década de los ochentas las movilizaciones obreras se apagaron, los sindicatos habían sido desmembrados en sus núcleos de dirección mediante los despidos y la represión. Algunos sindicatos como VW y Dina se harían presentes aún en 1981 y 1983, luchando por democratizar sus sindicatos y contra las políticas de la empresa --en el caso de Dina. Sin embargo con la huelga de los 106 días sostenida por los obreros de GM, movimiento que finalmente fue derrotado gracias al apoyo de la política antiobrera del régimen y a los errores de la dirección del movimiento, se --clausuraba una era y se abrían nuevas condiciones para la resistencia --obrera. Un aspecto, quedaba atrás, la organicidad que alguna vez existió entre obreros calificados y descalificados. Se incrementaba ahora el número de trabajadores descalificados; el obrero profesional había sido --desarticulado y recluído en un espacio de acción más estrecha, mientras que el obrero descalificado era desparramado a lo largo de la franja fronteriza.

En adelante la industria automotriz entraría en la fase más aguda de su crisis (¿productiva?), los despidos y la degradación creciente de las condiciones de trabajo se agudizarían también frente a un sindicalismo automotriz cansado y profundamente desarticulado. Las empresas automotrices habían ganado las primeras batallas; requerían urgentemente este

impasse de los trabajadores automotrices para continuar implementando sin contratiempos las transformaciones que supone la restructuración mundial de la industria automotriz. A ello contribuyó en gran manera (no debe haber la menor duda) el estado mexicano a través del ejercicio de sus diversas funciones económicas y políticas. La restitución del dominio del capital sobre el trabajo y el control de las condiciones de valorización en la producción automotriz se está llevando a cabo, sin embargo, no sin resistencia por parte de los trabajadores, ante la mirada complaciente del estado mexicano.

Como antaño, la industria automotriz se ha vuelto un foco estratégico para los proyectos económicos del régimen. Por ello, éste ha tenido que dar una respuesta decidida a la crisis por la que atravieza esta rama industrial. Así, el estado legisla, indica, sugiere, trata de regular, apoya, crítica, golpea a las organizaciones sindicales, sin cuestionar en lo más mínimo el contenido económico y político de la estrategia mundial, expresada en nuestro país, de subordinación y sobre explotación de los trabajadores automotrices y de subordinación de las economías nacionales, en los países semiindustrializados, al dominio del capital internacional encarnado en las transnacionales automotrices.

#### 4. El papel del Estado en la restructuración de la industria automotriz en México

La presencia del estado en el desenvolvimiento del sector automotriz fue significativa sobre todo en el primer periodo de la expansión de la industria automotriz que, para ciertos autores, va de 1925 a 1962. (36). Sin embargo la presencia estatal no debiera ubicarse solamente como un momento

fortuito sino, más bien, como una de las características peculiares del estado capitalista de la fase monopolica-nacional, lo cual nos remite a reflexionar acerca de la naturaleza del intervencionismo estatal, y su rol en los procesos político-económicos que se vienen sucediendo.

Para algunos teóricos del marxismo el Estado capitalista en general tendría las siguientes funciones: a) salvaguardar a la sociedad capitalista a través de la creación de las condiciones materiales generales para la producción capitalista; b) asimismo, determinar y proteger los sistemas-legales generales en los que se desenvuelven las relaciones de producción; c) por otra parte, el estado capitalista funge como protector del capital nacional y estimula su expansión en el mercado capitalista (37).

Es a partir de estas funciones generales, que supone la teoría marxista, que debemos indagar cuál ha sido en realidad el papel del estado mexicano como promotor del desarrollo capitalista y, por supuesto, del desarrollo industrial.

El estado mexicano ha sido uno de los principales protagonistas del desarrollo industrial en México; éste se dió lento en el periodo que va del término de la revolución mexicana hasta el año de 1940 y acelerado y sostenido después de este periodo y hasta antes de la crisis de los setentas (38).

El papel del estado mediante sus políticas económicas ha sido fundamental en los diferentes momentos históricos del desarrollo económico del país

-señala Javier Aguilar-- "para acelerar o entorpecer el desarrollo de las diferentes ramas económicas; para acelerar o aminorar el desarrollo de las clases sociales implicadas..." <sup>(39)</sup>. Desde otro punto de vista, el estado ha venido desempeñando un importante papel --a juicio de Margarita Camarena-- como un "poderoso instrumento que unifica las fuerzas de diferentes sectores y fracciones del capital, estimula el desenvolvimiento de la industria automotriz hacia vertientes que redundan en la obtención de mayores beneficios, reforzando y ampliando los patrones de expansión mas rentables siempre en concordancia con las directrices y estrategias determinadas por el capital extranjero que opera en la producción automotriz (40)..

En el caso específico de la industria automotriz, el papel del Estado como "protector" del capital nacional (según supone Altvater) no ha podido ser asumido en términos generales, toda vez de que en esta rama industrial la hegemonía económica ha pasado a ser un espacio casi exclusivo del capital extranjero. El capital nacional y el estatal, por su parte, han logrado un espacio un tanto marginal dentro del sector (reducido a la producción de autobuses, camiones y trailers y, hasta 1983, automóviles) frente a la presencia determinante, en todos los sentidos, del capital internacional. Es muy probable que esto haya sido así en virtud del carácter subordinado y dependiente de las economías periféricas, sobre todo en aquellos sectores industriales de uso intensivo de capital y de una mayor competitividad a nivel internacional. Esta subordinación estructural, suponemos, hace materialmente imposible para el Estado enfrentar al capital extranjero y proteger a los capitales nacionales en un sector estratégico como lo es el automotriz, en donde los capitales nativos han demostrado no tener la suficiente capacidad financiera y tecnológica, ni la --

ni la necesaria "vocación" industrial como para competir en este sector, implantarse y reproducirse sobre bases propias.

En México el capital extranjero en industrias como la automotriz hace girar en torno a él a los capitales nacionales y al estado, concediéndoles ciertos espacios del proceso productivo en los que puedan reproducirse a un nivel tecnológico, financiero y de rentabilidad insignificante. El hecho de que en ocasiones el capital nacional privado o estatal se encuentre asociado al capital extranjero no implica, en verdad, que aquellos logren romper con las directrices y estrategias determinadas por el capital extranjero --como ha señalado Margarita Camarena--, y logren establecer una orientación propia sustentada en un proyecto nacional.

En suma, podemos decir que la participación del Estado en la expansión de la industria automotriz encuadra teóricamente en el objetivo general de salvaguardar a la sociedad capitalista (sobre todo al sistema económico y social que la sustenta) creando las condiciones materiales para la producción (que es también producción y reproducción de relaciones sociales). Contribuye asimismo a proteger los sistemas legales generales en los que se desenvuelven las relaciones productivas, modificándolos y adecuándolos a las modalidades y requerimientos de la producción (42), mientras que en su papel de "protector" del capital nacional --decíamos anteriormente-- en el sector automotriz (como en todos aquellos sectores productivos altamente transnacionalizados), el Estado se ha concretado a conservar para sí mismo y para un sector del capital nacional (el más ligado a los intereses del capital internacional) un espacio reducido de la producción y el mercado automotriz en las condiciones --

que determina la empresa trasnacional en el sector, según veíamos en líneas anteriores. Apuntado esto pasémos ahora a ver cómo ha sido, en los hechos, el papel que el Estado ha estado desempeñando dentro del proceso de desarrollo, actualmente de restructuración, del sector automotriz.

Como vimos en el primer capítulo la industria automotriz ejerce una poderosa influencia en el conjunto de las relaciones socioeconómicas del país, por ello en las dos últimas décadas, sobre todo, ha estado entre las preocupaciones mayores del régimen, en sus estrategias de desarrollo económico. Así, desde los años sesentas el gobierno ha instrumentado diversos apoyos para la industria automotriz: fiscales, administrativos, en materia de legislación sobre inversión extranjera, infraestructura industrial, et cetera, los cuales llegaron a ser la base de la expansión de este sector hasta principios de la década de los setenta. El eje de este despegue -- fue, sin lugar a dudas, el apoyo estatal, directo, una política económica proteccionista y el uso de capital y tecnologías extranjeros.

Con el decreto integracionista de 1962 el Estado interviene de manera directa y determinante en la integración horizontal de la industria automotriz. En 1963 un nuevo decreto, complemento del de 1962, declara a la -- industria automotriz dentro de la categoría de industrias "nuevas y necesarias" otorgándole estímulos especiales, sobre todo fiscales, lo que -- impulsó a los fabricantes a producir en el país (43). No obstante en -- 1972 es emitido un nuevo decreto que orientaría el crecimiento de esta -- rama industrial hasta el año de 1977 (precisamente el año más agudo de -- la crisis de este sector y en general de la producción industrial). Este decreto, que anulaba el anterior de 1962, sería elaborado en "el ánimo

de la especialización productiva de la industria automotriz" --observa Margarita Camarena--, (44) y traería como consecuencia dos hechos importantes. El país obtendría ingresos y divisas como producto de los estímulos otorgados a esta industria; por otro lado, la exigencia de compensar las importaciones con exportaciones, el aumento de las cuotas de exportación, et., debilitaría la posición --depor si precaria-- de las empresas de capital nacional fortaleciendo la expansión de las empresas extranjeras reforzando así las tendencias centralizadoras, típicas de sector terminal, en beneficio de las trasnacionales de este sector. (45)

Durante la fase de mayor expansión de la industria automotriz el rol --del estado fue decisivo para la expansión de la rama automotriz; para --ello resultó complementariamente idónea la política estatal en el plano laboral que buscaba controlar las organizaciones sindicales, reducir --los salarios reales de los trabajadores imponiendo topes salariales, etc. En este periodo --señala Margarita Camarena-- "el capital extranjero cimentó las pautas de su expansión en lo que hace a producción y tecnología, a las ventas y a la estructura organizativa de esta industria y sus empresas" (46). Al sobrevenir la crisis de esta rama industrial (como efecto tardío, hemos dicho, de la crisis mundial de la producción industrial y de la automotriz en particular), el estado expidió un "nuevo" decreto en junio de 1977 en el cual, junto con una política de liberación de precios a los automóviles

(producto que, casualmente, producían las empresas extranjeras en su totalidad), se señalaban "una serie de modificaciones en la política tanto --estatal como empresarial" (47), tendientes a modificar la estructura --de esta rama industrial. "Estos aspectos permiten suponer --agrega --

Margarita Camarena-- un reordenamiento de la industria y de las grandes empresas que operan la producción automotriz en México " (48).

Curiosamente cada intento del estado por promover, estimular o reestructurar la industria automotriz se presenta en las fases depresivas del ciclo productivo de esta rama. En efecto, en el año de 1977 la agudización general de la crisis es clara, la devaluación de la moneda en 1976, fue un duro golpe para la producción industrial que dependía de la importación de maquinaria, refacciones e insumos intermedios para continuar su producción. Esta fase se caracteriza, pues, por el despliegue de la reestructuración en el sector automotriz lo cual se expresó en la nueva política que el estado implementó en materia automotriz (49). Para el año de 1978 la producción automotriz mostraba un asombroso reactivamiento superando en un 37% a la producción alcanzada en 1977. A partir -- de entonces la liberación de precios y el estímulo a las exportaciones serían el pilar de la recuperación de la producción de automóviles (50).

Las ganancias de las empresas se recuperarían consecuentemente hacia el primer trimestre de 1978 --señala José Othón Quiroz-- incrementándose un 113.9% en relación al año anterior. Esto mientras los salarios de los trabajadores, de por sí reducidos por la creciente inflación, no rebasaron en el mejor de los casos (el de los trabajadores de VW) aun aumento del 16%. Lo cual nos indica que la recuperación de la producción y, sobre todo de la tasa de ganancia de las empresas automotrices se sustentó en la redoblada explotación de los trabajadores (51).

Así pues, los años siguientes serán de una gran bonanza para las transaccionales automotrices General Motos, Ford, Chrysler, Nissán y Volks Wagen.

En 1981 se volvió a legislar sobre la industria automotriz no obstante el auge que aún se experimentaba. En esta ocasión se pretendía congelar las excesivas importaciones que habíanse incrementado con el repunte de la producción al grado de provocar un desquiciamiento de la balanza comercial de esa industria y, sobre todo, de la balanza comercial del país (52) (véase el cuadro 1.9.).

Durante los años siguientes (1982-83) al precipitarse la crisis económica los despidos de trabajadores se incrementaron considerablemente -- sobre todo en el sector terminal. La crisis fue adquiriendo un tono patético ante el cual ninguno de los sectores involucrados daba respuesta alguna ( excepto, claro está, las trasnacionales quienes lo -- hacían a través de la reestructuración). Así, en septiembre de 1983 el estado emitió un Decreto Racionalizador de la Industria automotriz el cual se proponía reestructurar la producción en este sector, promover -- una mayor integración nacional, promover la autosuficiencia en materia de divisas y establecía una política de precios que contribuiría a estimular la demanda interna y la búsqueda de competitividad internacional. Para tal efecto el estado limitaba el número de modelos y establecía una política de precios que contribuiría a estimular la demanda interna y la búsqueda de competitividad internacional. Para tal efecto el estado limitaba el número de modelos y establecía grandes escalas de producción, buscaba eliminar los subsidios, limitar las importaciones y orientar la

producción hacia las unidades austeras,

Así pues, el decreto contribuía a "racionalizar", precisamente, este sector a través de las medidas anteriores imprimiéndole, a su vez, un giro "modernizador" (desde una perspectiva empresarial) que beneficia, de -- hecho, a las grandes trasnacionales las cuales ven ahora legislado lo que la reestructuración había venido haciendo prácticamente desde 1977: modificar la escala de la producción orientándola hacia el mercado mundial, producir en México (a un menor costo, por supuesto) un número mayor de partes del producto exportándolas también hacia las plantas matrices, producir - unidades austeras de bajos costos de producción, etc. Con el decreto de - 1983, decíamos, los grandes truts automotrices han obtenido luz verde por parte del Estado para desplegar en toda su potencialidad sus proyectos - mundiales que integran a la industria automotriz mexicana como una pieza fundamental, especialmente en el proyecto de auto mundial, para el cual el norte del país ha pasado a constituirse en uno de los principales - - "enclaves" productor-exportador con la bendición jurídica del Estado (53).

En efecto, el decreto oficial de 1983 ha pasado a ser un poderoso instrumento jurídico, económico y político funcional a la reestructuración que - el capital trasnacional implementa en la producción automotriz. Previo al decreto, por otro lado, el estado ya venía implementado una política dura e intransigente en materia laboral, con los trabajadores de las propias - empresas estatales Dina y Renault. En Dina, no obstante la lucha que -- dieron los trabajadores durante 35 días de huelga, el estado liquidó - - 2500 trabajadores; en Renault la huelga de 45 días de marzo de 1983, no - evitó que la empresa continuara violando las cláusulas del contrato co-- lectivo de trabajo. Al final "el gobierno debilitó el ánimo de la lucha

sindical y esbozó una política dura hacia los trabajadores, especialmente los de sus propias empresas, predeterminando a los mismos a aceptar políticas más brutales en los próximos meses (54).

En junio de 1983, el Estado ponía a la venta las empresas automotrices de participación estatal, RENAULT y VAM, a la transnacional francesa Regie National Des Usines Renault (RNUR). El estado renunciaba a intervenir más en el mercado de automóviles sobre la base de un proyecto nacional (¿¿??), optando por dejar la "mesa puesta" a las transnacionales del sector, facilitándoles el camino para una mayor concentración y un mayor margen de maniobra para implementar las medidas que supone la reestructuración de la rama, aún a pesar de que en este proceso han sido los trabajadores, en primer término, y los intereses nacionales, en segundo, los que están siendo directamente afectados por la reestructuración capitalista de la industria automotriz.

Por el contrario, en los últimos años el estado mexicano parece que va perdiendo cada vez más su capacidad de maniobra para poder dar una respuesta clara, coherente y directa a la magnitud de los efectos económicos y sociales que la reestructuración está provocando en los trabajadores del sector. Los empresarios, buscando salvaguardar sus inversiones y su rentabilidad, sacrifican a los trabajadores imponiéndoles una disciplina fabril cada vez más dura, autoritaria, y subordinándolos a los ritmos y las pautas de un proceso de trabajo computarizado y robotizado.

El gobierno, en los hechos, ha hecho posible una mayor transnacionalización de sectores estratégicos para el país, delegando el poder de las decisiones fundamentales, en lo que atañe a estos sectores, a los centros del capital internacional en el exterior. Con ello ha dejado ver su casi

nula capacidad de maniobra y su incapacidad para conseguir una mayor autonomía frente al capital y, hoy más que nunca, su clara subordinación al capital internacional. Su impotencia para dirigir o coordinar un proyecto industrializador y de desarrollo económico (y político por supuesto) nacional y autónomo. Aunque, en verdad, para ello tendría que borrar de la memoria histórica de los trabajadores, su ya larga trayectoria como un régimen cuyas políticas han favorecido fundamentalmente a los diversos sectores del capital, pasando en todos los casos, por encima de los intereses básicos de los trabajadores. El caso de la industria automotriz, en las últimas décadas, es un buen botón de muestra.

Cuadro 4.1 Estimaciones sobre la composición de la fuerza de trabajo en las principales plantas ensambladoras de industria automotriz ( 1979-80).

Empresa	Localización	Obrero prof. calificado %	Obrero masa descalificado %
Ford	D.F.	42	51
GM	D.F.	40	60
Chrysler	D.F.	36	64
Ford	E. de Méx.	22	78
GM	E. de Méx.	22	78
Chrysler	E. de Méx.	22	78
VAM	D.F. y E.M.	22	78
Renault	E. de Hgo.	22	78
VW	Puebla	22	78
Nissán	Mor. y E.M.	22	78

Fuente: José Othón Quiroz, (1982), p. 24

CUADRO 4.2. Número de despedidos al finalizar el primer semestre de 1982 en la industria automotriz ( terminal )

Empresa	Planta de trabajadores antes de los despidos	Planta de trabajadores desp. de desp.
General Motors	2 400	1 900
Ford	7 000	6 400
Crysler	8 000	7 000
VAM	2 000	1 000
Renault	2 500	2 300
VW	12 800	8 800
Nissán	2 500	---
Dina	7 000	6 600
Masa	1 240	1 000
Totales	45 440	35 000

FUENTE: Angélica Quezada OP. cit. Elaboración propia.

N O T A S  
Capítulo IV

- (1) Cfr. Harley Shaken, op. cit, p. 28.
- (2) Supra, p.
- (3) Cf. Quiroz, J. O.: (1982), p. 22 y Marini, R. M.: (1982).
- (4) Cf. Harley Shaken: (1981), p. 27.
- (5) Cf. Quiroz, J. O., op. cit., p. 105.
- (6) La fase de fundición y maquinado de motores es una de las más peligrosas y dañinas; razón por la cual los obreros de esta sección se han caracterizado siempre por ser los primeros en reivindicar mejores condiciones de trabajo y mejores salarios y en estar al frente de las movilizaciones obreras.
- (7) Cfr. Quiroz, J. O.: (1981), p. 69.
- (8) No obstante, insistimos, no se puede afirmar que estas medidas formaran parte integral de una estrategia global de valorización. Los mecanismos de respuesta a la crisis casi siempre son similares, la diferencia, en este caso, es la ausencia de un proyecto global (que vendría un poco más tarde) de reestructuración mundial.
- (9) Cf. Harley Shaken: (1982), p. 129.
- (10) Ibidem, pp. 128-29.
- (11) El Día, 17 de junio de 1981, p. 2.
- (12) Unomásuno, 10 de agosto de 1981, p. 10.
- (13) Boletín mensual de la AMIA, enero de 1984, n. 217, p. 17.
- (14) Unomásuno, 19 de enero de 1984, p. 11.
- (15) Cf. Marx, Carlos: (1980), p. 64 (subrayado de Marx).
- (16) Utilizamos el término "composición" de la fuerza de trabajo, como una determinada proporción de mano de obra calificada (profesional) y descalificada (especializada) en una unidad productiva. Esta composición es modificada, por ejemplo, cuando se automatiza el proceso productivo o cuando, vía innovaciones técnicas, se incrementa la fiscalización del trabajo. - Tiene que ver con el nivel de productividad de una unidad productiva.
- (17) Cf. Harley Shaken, op. cit., p. 28.

- (18) Cf. Quiroz, José O.: (1979), p. 24
- (19) La tecnología computarizada llamada "control numérico" (CN), automatiza los procesos de maquinado a partir de información precodificada, a diferencia de las máquinas convencionales que son guiadas por el obrero. Así, las máquinas de CN "redefinen el papel del operario en el proceso productivo". Cf. Harley Shaken: (1981), p. 12
- (20) Cf. AMIA, Boletín n. 217, México, enero de 1984, p. 17
- (21) Cf. Quiroz, J. O., op. cit., p. 175
- (22) Ibidem.
- (23) Unomásuno, 25 de junio de 1978.
- (24) Cf. Quiroz, J. O.: (1982), p. 15
- (25) Ibid., p. 21
- (26) Ibidem.
- (27) Datos de 1978, en el caso de VW, y de 1975 para Chrysler. Cf. Unomásuno, 25 de junio de 1978.
- (28) Gilly, Adolfo: (1981), pp.15-54
- (29) Cf. Marx, C.: (1980), p. 40
- (30) Cf. SPP, La industria automotriz..., p. 8
- (31) Véase: Quezada Angélica. "La crisis en la industria de automotores, peor que la de 1976; creciente desempleo", en Unomásuno, sábado 7 de agosto de 1982.
- (32) Cf. Quiroz, J. O., op. cit., p. 19
- (33) La información acerca de los acontecimientos más relevantes de las movilizaciones de los trabajadores automotrices durante la década de los setenta ha sido tomada, fundamentalmente, del trabajo de Javier Aguilar G.: (1982), pp. 104-14
- (34) Acerca de la gran huelga de los trabajadores de GM existen algunos estudios bastante completos. Por ello, nos abstenemos de entrar en detalle, a pesar de que este movimiento fue el resultado de la relocalización desplegada por la reestructuración. Cf. J. Aguilar G.: (1982); Rodríguez, J.: (1982) y Quiroz, J. O. (1981).
- (35) Cf. Quiroz, J. O.: (1982), p. 21
- (36) Cf. Camarena, Margarita: (1981), pp. 19 ss. y Aguilar J. : (1982), p. 17 ss.
- (37) Altvater, E.: (1976), pp. 11 y 12
- (38) Aguilar, J., op. cit, p. 17

- (39) Ibid.
- (40) Cf. Camarena Margarita, op. cit., p. 30 (el subrayado es nuestro).
- (41) La naturaleza de los sucesivos decretos gubernamentales que, desde 1962, han venido normando y regulando la expansión del sector automotriz en México es una muestra clara del papel del Estado en la creación de bases legales sobre las que se desarrollaran las relaciones de producción en el sector automotriz.
- (42) Cf. Camarena, M., op. cit., p. 25
- (43) Ibid., p. 28
- (44) Ibidem
- (45) Ibid, p. 20
- (46) Ibidem
- (47) Idem
- (48) Ibid, p. 57
- (49) Cf. Quiroz, J. O.: (1979), p.
- (50) Ibidem, p. 44
- (51) Véase Restrepo Iván. "Una industria en permanente reestructuración"; en Unomásuno, 3 de octubre de 1983, p. 7
- (53) Ibidem, p. 20

## CAPITULO QUINTO

## CONCLUSIONES

## V

### CONCLUSIONES

Hasta aquí, hemos tratado de hacer un esbozo general de aquellos procesos de naturaleza social, económica y política que han determinado y estructurado a la industria automotriz mexicana. A manera de planteamientos generales hemos tratado de visualizar la relación que todos estos procesos tienen entre sí y cómo, en un momento dado, las necesidades del capital internacional para refuncionalizar la dinámica de valorización y expansión de sus capitales le ha llevado a desplegar una profunda reestructuración de los procesos de producción y circulación de las mercancías en este sector industrial.

Las afirmaciones siguientes las hemos planteado a modo de conclusiones que sintetizan lo esencial de lo que hemos querido decir a lo largo de este breve trabajo. Con ello esperamos dar una idea global, completa y simple a la vez, de lo que para nosotros ha significado la crisis y la reestructuración de la industria automotriz mexicana.

i) En la producción mundial de automóviles, los procesos de automatización y robotización de los procesos de trabajo, la supercentralización del poder decisorio de los capitales en este sector (al grado de adoptar la forma de una transnacionalización efectiva de complejos sectoriales), responden a las modalidades de expansión del capital en su fase actual de desarrollo histórico. Por ello, al analizar los procesos que se han venido sucediendo en la

IA mexicana, es fundamental no perder de vista esta determinación que, a nivel internacional, marca la naturaleza de sus transformaciones.

ii) Desde el punto de vista del impacto que la reestructuración de la producción automotriz ha tenido sobre los trabajadores; podemos afirmar que desde la década de los setenta las empresas automotrices vienen homogeneizando, junto con los procesos productivos, a la fuerza de trabajo en este sector en términos de su productividad (que no en términos de sus remuneraciones), en un proceso que se caracteriza por la descalificación de aquella a niveles elementales de funcionamiento (funcionamiento regido y determinado por el ritmo y el control impuesto, a través de las computadoras, por las empresas), lo que supone una desvalorización global de la fuerza de trabajo. Este proceso de homogeneización, paradójicamente, se viene dando en países bastante heterogéneos en su desarrollo económico y social, lo que supone que, en términos de salarios, disponibilidad de mano de obra y control político de los trabajadores, países semindustrializados como México ofrezcan al capital internacional las condiciones óptimas para lograr niveles de valorización de sus capitales, bastante elevados. Así, pues, la reestructuración mundial de la IA, ha creado un mercado mundial de la FT homogéneo en términos de su productividad pero heterogéneo en términos de su valorización como tal. Ello supone que países como México, con una gran reserva de mano de obra barata y controlada, pasen a ser un pilar fundamental de la Nueva División Internacional del Trabajo en este sector.

Políticamente, lo anterior se traduce en que las empresas automotrices despliegan estrategias que afectan a un

gran número de trabajadores homogeneizados, en un proceso en el que las decisiones básicas son tomadas desde los centros de poder del capital (perfectamente definidos), lo cual hace del enfrentamiento entre el capital y el trabajo un proceso de naturaleza internacional y no, como antaño, un proceso sujeto a las peculiaridades nacionales y a las características del poder de negociación local entre los sindicatos, la empresa en su instancia de decisión local y el Estado.

iii) Desde la perspectiva del ámbito nacional. En el marco del proceso de internacionalización en su fase transnacional hemos visto que, en su dinámica de expansión, las unidades centralizadas del capital (de las que las empresas automotrices son un buen ejemplo) han llegado a sintetizar un gran poder económico (y político) de tal suerte que tienen actualmente la capacidad de determinar no sólo su propio proceso productivo, sino también otros procesos estrechamente vinculados a éste. Actualmente un complejo sectorial en la producción automotriz tiene la capacidad de poder decidir la ubicación de sus plantas, el monto de sus capitales, el destino de su producción, la escala productiva, las características técnicas de su proceso productivo, las características del mercado de trabajo, las características de los insumos que se han de producir para su proceso de producción, el nivel de calificación de su mano de obra, su precio, etc. En suma, las condiciones de producción y de explotación de la FT (como en los mejores años del capitalismo concurrencial).

En el caso de la IA lo anterior es evidente, como lo hemos estado señalando a lo largo de este trabajo. La magnitud de las medidas que supone la reestructuración

de la IA, ha rebasado los niveles de intervención del estado arrastrándolo en una dinámica que éste no es capaz de controlar del todo, como de alguna manera podía hacerlo en años anteriores. El estado mexicano retira su participación del mercado de automóviles, quedando así como feudo exclusivo de las transnacionales. Permite la consolidación de enclaves productores en la frontera norte del país con capitales 100% extranjeros y en las condiciones productivas que las empresas impongan. Permite la superexplotación de la fuerza de trabajo (FT) en los términos que ya hemos señalado antes. Legisla y establece decretos que permiten a las empresas automotrices desplegar sus estrategias de refuncionalización, relocalización de su proceso productivo y de recomposición de la FT, a sus anchas.

iv) En el sector automotriz se ha puesto de manifiesto, la paulatina pérdida del papel regulador que alguna vez tuvo el Estado mexicano. Ahora diseña políticas económicas (incluyendo políticas laborales) claramente funcionales a las estrategias del capital nacional e internacional. Establece topes salariales, subsidios al salario (y por ende al capital), controles sindicales, etc, cuyos límites formales pueden ser rebasados con toda tranquilidad por las empresas automotrices sin que ello represente pérdida alguna en sus niveles de rentabilidad.

Lo anterior pone de manifiesto que, en la fase actual por la que atraviesa el sistema capitalista, y en el marco de una crisis generalizada de gran magnitud, el proceso de transnacionalización y de supercentralización del poder del capital, ha venido a trastocar y a replantear las relaciones sociales básicas a nivel internacional

y, sobre todo, nacional en países como México. La nueva inserción de este país en el ciclo mundial de la producción automotriz, es la expresión de los procesos antes señalados.

En efecto, si alguna vez existió proyecto nacional alguno impulsado por el Estado mexicano, en la actualidad se puede afirmar que toda posibilidad de consolidar o conformar un proyecto nacional de desarrollo industrial, económico o, para ser menos parcial, de desarrollo social integral, está desvaneciéndose a ritmos acelerados debido, por un lado, a la crisis tan aguda en la que el país está sumido y, por otro, a la naturaleza del Estado mexicano. Sin embargo, lo fundamental a considerar, insistimos, es la dinámica de expansión, reproducción y difusión del régimen de producción capitalista el cual en su actual proceso de internacionalización ha demostrado que aún es capaz de sacarse de la manga cartas que le permitan crear mecanismos de coherencia y de cohesión. No obstante, la duración de estos es cada vez más corta, los ciclos de crisis --como ya lo han venido demostrando los teóricos marxistas (desde Marx)-- son cada vez más cerrados y la violencia con que el capital resuelve sus crisis a través de las reestructuraciones, es cada vez mayor.

La crisis y la reestructuración de la IA, y su expresión nacional en México, no son un proceso sui generis. Antes bien, son una de las expresiones más paradigmáticas de lo que la crisis mundial del capitalismo significa y de cuáles son las respuestas que los sectores más fuertes del capital saben aún dar cuando el sistema está en juego y, con ello, las altas ganancias y el poder de dominación, sobre la geopolítica mundial.

Por otro lado --y como ya lo señalabamos en la introducción--, el análisis de lo que la crisis y la reestructuración de la IA significan. fueron uno de los mejores pretextos que encontramos para tratar de discurrir y encontrar los hilos casi imperceptibles que unen de manera permanente la economía y la política. Creemos haber realizado en este breve trabajo un acercamiento a ésta cuestión y realizar esta modesta ambición mundana. Si no fue así, tendremos que quedarnos con la espina clavada hasta encontrar un nuevo pretexto.

## BIBLIOGRAFIA

- Aglietta, Michel: (1979). Regulación y crisis en el capitalismo, México, siglo XXI editores, 344 pp.
- : (1983). "Crisis y transformaciones sociales", en Investigación Económica, n. 163, v. XLII, México, FE-UNAM, pp. 11-26.
- Aguilar G., Javier: (1982). La política sindical en México: la industria del automóvil. México, ed. ERA, 195 pp.
- : (1983). "Los trabajadores automotrices y el programa de racionalización", en Solidaridad, n. 2, México, diciembre de 1983.
- Altvater, Elmar: (1976). "Estado y capitalismo. Notas sobre algunos problemas del intervencionismo estatal", en Cuadernos Políticos, n. 9, México, ed. ERA.
- Arteaga, Arnulfo y Sotelo, Adrián: (1981). "La crisis mundial del automóvil y sus repercusiones en la industria automotriz mexicana", en Teoría y Política, n. 6, México, octubre-diciembre.
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz: (1982). La industria automotriz de México en cifras, 1982.
- Bazán, Lucía: (1980). "El sindicato independiente de Nissan "exicana", en Memorias del Encuentro sobre Historia del Movimiento Obrero en México, t. III, Puebla, UAP, pp. 337-44
- Bussines Week: (1984). "El carrousell de Detroit", en Contextos, n. 23, 12 de marzo de 1984, pp. 62-67.
- Camarena Luhrs, Margarita: (1981). La industria automotriz en México. IISUNAM, Cuadernos de Investigación n. 6, UNAM-México, 59 pp.
- Carrillo V., Jorge: (1984). "La internacionalización del capital y la frontera México-EU", en Investigación Económica, n. 168, pp. 205-230.
- Cásar, J. T. y Ros, Jaime: (1983). "Problemas estructurales de la industrialización en México", en Investigación Económica, México, FE-UNAM, n 164, pp. 153-83.

- Castro Pozo, Augusto Urteaga: (1980). "Autonomía Obrera y restauración empresarial: una experiencia de comités de fábrica", en Coyoacán, n. 9, julio-sep., México, pp. 115-28
- Castells, Manuel: (1978). "La crisis económica y la sociedad americana". Barcelona, ed. LAIA.
- Cohen, Robert: (1981). "La reorganización mundial de la producción en la industria automotriz", en El Timestre Económico, n. 190, v. XLVIII, abril-junio de 1981, pp. 383-404.
- Fröbel, F., Heinrichs, J., y Kreye, O.: (1981). La Nueva División Internacional del Trabajo. (Paro estructural en los países industrializados e industrialización en los países en desarrollo). México, s. XXI. editores, 580 pp.
- Gaudemar, Jean Paul: (1978). "Preliminares para una genealogía de las formas de disciplina en el proceso capitalista de trabajo", en Espacios de poder, varios autores, Madrid, editorial La Piqueta.
- Gilly, Adolfo: (1981). "La mano rebelde del trabajo", en Coyoacán, n. 13, México, pp. 15-54.
- González Casanova, Pablo: (1967). Las categorías del desarrollo económico y la investigación en Ciencias Sociales. México, IISUNAM.
- Humphrey, John: (1980). "Los obreros del automóvil y la clase obrera en Brasil", en Coyoacán, n. 9, pp. 55-86
- Islas, Héctor: (1983). "La industria automovilística: un repaso general", en Revista de Comercio Exterior, -- México, marzo de 1983, pp. 223-30.
- Kraar, Louis (Fortune): (1984). "El Tercer Mundo ofrece exportar automóviles", en Contextos, n. 23, 12 de marzo de 1984, pp. 62-67
- Lifschitz, Edgardo: (1979). Bases para el estudio de la penetración transnacional en el complejo sectorial automotor, México, ILET, mimeo.
- : (1981). La industria automotriz mexicana. Tendencias de los mercados y de las inversiones en el sector. México, ILET, mimeo, 36 pp.

- : (1982). "Tecnología, reestructuración capitalista y composición de clase en la industria automotriz terminal: el caso de México", en REVISTA DE LA UAG, año II, n. 8, pp. 14-24
- SPP: (1983). La industria automotriz en México. INEGI.
- Shaken, Harley: (1981). "El nuevo 'auto mundial'", en INFORMACION OBRERA, primavera de 1982, n. 0, pp. 121-31
- : (1982). "Computadoras y relaciones de poder en la fábrica", en CUADERNOS POLITICOS, n. 30, pp. 7-32
- Sotelo, Adrián: (1981). "La estrategia imperialista en la reestructuración de la industria automotriz", en CIDAMO INTERNACIONAL, n 2, agosto de 1981, México, pp. 38-44.
- Trajtenberg, R. y Vigorito, R.: (1982). "Economía y política en la fase transnacional: reflexiones preliminares", en REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR, n. 7, v. 32, julio de 1982, pp. 712-26
- Varela, Gonzalo: (1982). "transnacionalización y política", en REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR, n. 7, v. 32, pp. 727-34
- Wolf, Winfried: (1979). "Los pormenores de una reestructuración industrial", en INPRECOR. Correspondencia de Prensa Internacional, n. 10, Madrid, pp. 25-33