

154.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA



**LOS CAMBIOS ECONOMICOS
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN MEXICO**

T E S I S



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 esta 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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

El proceso de desarrollo de los países, significa cambios profundos en la estructura productiva y en las relaciones sociales. ¿Cómo ha cambiado y participado la industria automotriz en este proceso?. Ante esto, planteamos en esta investigación la problemática del desarrollo de la Industria Automotriz enfatizando aquellos factores que participaron en su conformación y que a nuestro juicio fueron determinantes, como: las revoluciones tecnológicas, la expansión del capital, la participación del Estado en la economía y en el impulso industrial, la lucha de clases, las guerras y las crisis económicas.

Se centra la investigación en el desarrollo de la industria automotriz de México, analizando el comportamiento de los elementos que marcan su desarrollo, como: las importaciones de automóviles, la instalación de plantas ensambladoras por el capital extranjero, la creación de una industria de autopartes, los estímulos y apoyos gubernamentales los decretos y leyes, el control político de los trabajadores y sus luchas.

Enfocar el estudio desde estos factores hace caso a la intención de hacer una revisión de conjunto de los elementos que permitieron el desarrollo de la industria automotriz de México, con el objetivo de: ampliar el conocimiento de la industria para entender mejor los problemas en que se encuentra y qué genera, además esclarecer el papel que debería jugar en un desarrollo social y económico más racional

y equilibrado de nuestro país y de la Sociedad en general.

Consideramos el hecho de utilizar en el análisis estos factores, permitieron una visión global del crecimiento de la industria, pero también, un descuido en su especificidad como industria, sin embargo no por eso deja de ser riguroso y sistemático el estudio, considerando así que el trabajo cumplió con los objetivos propuestos: servir como plataforma informativa para estudios posteriores sobre la industria automotriz.

El estudio empieza tratando los factores que dieron origen a la industria automotriz, para seguir con el análisis hasta nuestros días.

Dividimos el estudio en dos partes, porque consideramos que es conveniente ampliar el marco conceptual de la problemática del desarrollo de la industria automotriz.

En la primera parte enfatizamos aquellos aspectos que dieron cause al desarrollo de la industria automotriz, como: la segunda revolución industrial, la conformación de las empresas automovilísticas y su transformación en monopolios internacionales, en seguida se tratan, los antecedentes del desarrollo de la industria automotriz de Argentina y Brasil con el objetivo de poder comparar la semejanza del desarrollo de la industria automotriz de los países con la de México.

Una vez que ubicamos a la industria a nivel mundial, pasamos a la segunda parte, objeto de nuestro estudio, donde analizamos el desarrollo de la industria automotriz de México dividiéndolo en 3 etapas y 5 periodos, con el objeto de estudiar parcialmente los cambios económicos y sociales que ha tenido el desarrollo del país y la industria automotriz.

En el último período que tratamos y que va de 1975 a 1980, estudiamos la recesión internacional de 1974-75 y la reestructuración industrial que está habiendo a escala internacional, con el objetivo de ligar los cambios externos a la economía nacional y a la industria automotriz, también para explicarnos el papel que está jugando México en la producción manufacturera internacional que le permite tener un crecimiento inusitado en algunas industrias como el caso de la automotriz que se encuentra en "auge".

El criterio que utilizamos para dividir el desarrollo de la industria automotriz en etapas hace caso a la idea ya generalizada de hacer así el estudio, tres etapas son las consideradas: la de importación que comprende hasta 1925, la de ensamble hasta 1962, y la de fabricación que comprende hasta nuestros días. En cuanto a la periodización de las etapas, se observa en diversas investigaciones, que el criterio asumido hace más caso al investigador que a una idea generalizada para dividir, nosotros nos basamos en el comportamiento de la producción de automóviles y en fenómenos económicos y sociales que han marcado el desarrollo del país y de la in-

dustria automotriz, por ejemplo el segundo y tercer período los divide la segunda Guerra Mundial; el cuarto y quinto la salida del país de 22 marcas de automóviles, y la monopolización del mercado por unas cuantas empresas, el quinto período lo marca la recesión generalizada internacional de 1974-75 que afectó gravemente la producción mundial de automóviles.

Quiero dejar constancia de mi agradecimiento al profesor Alejandro Alvarez Bejar de la Facultad de Economía por el interés que me despertó desde hace muchos años por el estudio de este tema, su enseñanza y dirección que hicieron posible esta investigación, asimismo deseo hacer reconocimiento al apoyo metodológico que me brindó en todo momento el sociólogo Ermilo Hernández de la Facultad de CPyS, no obstante su participación quiero hacer constar que las limitaciones y deficiencias de este trabajo son de exclusiva responsabilidad del autor.

Agradezco en especial a la señorita Alma Delia Marín González por su trabajo en la corrección, revisión y escritura de esta investigación. Y a todos aquellos que excluidos de mención colaboraron directa o indirectamente.

Finalmente quiero dedicar este trabajo, con admiración y respeto a los obreros polacos que con sus luchas han avanzado en la brecha hacia el socialismo.

Los Cambios Económicos en la Industria Automotriz de México

I N D I C E

Introducción

Índice de cuadros.

Primera Parte: Antecedentes Generales del Desarrollo de la
Industria Automotriz

CAPITULO I.-	Análisis de los Factores que Permitieron el Desarrollo de la Industria Automotriz.	
1.1.	Los Efectos de la Segunda Revolución Industrial en la Industria Automotriz.....	1
1.2.	La Concentración y Centralización de Capitales y la Formación de las Empresas Automotrices.....	2
CAPITULO II.-	Análisis del Desarrollo de la Industria Au- tomotriz en América Latina	
2.1.	Análisis del Desarrollo Económico y de la Industria Automotriz de Brasil.....	10
2.2.	Análisis del Desarrollo Económico y de la Industria Automotriz de Argentina.....	14

Segunda Parte: Desarrollo de la Industria Automotriz de Mé-
xico.

CAPITULO III.- Etapas y Períodos del Desarrollo de la Industria Automotriz.

3.1. Etapa de Importación.....	22
3.2. Etapa de Ensamble.....	22
3.3. Etapa de Fabricación.....	23

CAPITULO IV.- Etapa de Importación. Primer Período (1900-1925)

4.1. Llegada de los Primeros Automóviles Importados.....	25
4.2. Instalación de la Primera Planta Ensambladora.....	25

CAPITULO V.- Etapa de Ensamble.

5.1. Cuarto Período de 1926 a 1946	
5.1.1 La Participación Estatal en el Impulso a la Industrialización de México.....	27
5.1.2 Análisis de la Producción Automotriz...	28
5.2 Tercer Período de 1947 a 1961	
5.2.1 El Aumento de la Producción de Vehículos y el Descenso de las Importaciones Automotrices.....	29
5.2.2. El Proletariado Automotriz en la Escena Nacional de la Lucha de Clases.....	32

CAPITULO VI.- Etapa de Fabricación

6.1. Cuarto Período de 1962 a 1974.	
6.1.1. La Expansión Industrial.....	36

6.1.2. Los Decretos Gubernamentales y el Control de la Industria Automotriz.....	37
6.1.3. La Resistencia de los Trabajadores al Control Gubernamental.....	43
6.1.4. Importancia de la Lucha de los Trabajadores Automotrices a Nivel Mundial.....	44
6.1.5. La Industria Automotriz en la Economía Nacional.....	45
6.2. Quinto Período de 1975 a 1980.	
6.2.1. Efectos de la Recesión Económica Internacional de 1974-75 en los Países Industrializados y Semiindustrializados.....	54
6.2.2. La Reestructuración Industrial a Escala Internacional.....	57
6.2.3. Repercusiones de la Crisis Económica en las Ventas, Producción e Inversiones de la Industria Automotriz Nacional.....	66
6.2.4. Los Trabajadores Automotrices en la Clase Obrera Mexicana.....	77

- | Cuadro | Concepto. |
|--------|---|
| 1.- | Circulación producción e importaciones de automóviles y camiones (1936-1960) |
| 2.- | Producción total de unidades terminadas en Argentina, Brasil y México (1960-1975) y <u>tas</u> anuales de crecimiento. |
| 3.- | América Latina: Indicadores a largo plazo del volumen de la producción manufacturera (1900-1963) |
| 4.- | Indicación de actividades de las empresas <u>co</u> rrespondientes a las etapas terminal del <u>Com</u> plejo. (1925-1958). |
| 5.- | Fuerza de trabajo en los sectores de la industria automotriz mexicana. 1960-1976 |
| 6.- | Formación del precio de venta al público de un vehículo (costo de producción) 1970. |
| 7.- | Ocupación de la Industria Automotriz Terminal (1960-1977). |

Cuadro	Concepto
8.-	Inversiones en la Industria Automotriz, Terminal. (1960-1979).
9.-	Déficit comercial de la Industria Automotriz 1969-1976.
10.-	1. Principales empresas productoras de vehículos automotores, México (1965, 1974 y 1976). 2. Ventas totales en 1974 y 1975 por empresa. 3. Ventas de Vehículos Mercado Automotriz Nacional.
11.-	Salarios semanales reales 1939-1976 en pesos constantes de 1939 (datos estadísticos y gráfica).
12.-	Ventas totales por empresa en 1974 y 1975. Ventas de vehículos: Mercado Automotriz Nacional.
13.	Producción de las principales empresas fabricantes de vehículos automotores en el mundo

P R I M E R A P A R T E

ANTECEDENTES GÉNERALES DEL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA

AUTOMOTRIZ

CAPITULO I

Análisis de los Factores que Permitieron el Desarrollo
de la Industria Automotriz.

1.1. Los Efectos de la Segunda Revolución Industrial

A fines del siglo XIX la Industria Capitalista se ve envuelta en una Segunda Revolución Tecnológica, que al igual que la primera, transforma esencialmente las fuentes de energía para la producción y el transporte. En esta nueva Revolución, "El Acero ocupa el primer lugar; seguido inmediatamente por la construcción mecánica y la producción de automóviles" 1/.

Los primeros vehículos de transporte datan de 1770 y dependían de la propulsión del vapor. La presión demográfica que ejercía el crecimiento poblacional en el siglo XVIII, inició un rápido crecimiento de los medios de transporte 2/, siendo en Inglaterra donde por primera vez se les dió un uso comercial en forma de autobuses, más tarde, fueron desplazados por el ferrocarril y los tranvías, por peligrosos e inconstables 3/.

Los tres elementos que permitieron el desarrollo de la Industria Automotriz son: El perfeccionamiento del motor de combustión interna por Gottlieb Daimler y Carlos Benz; en Alemania la invención del carburador y su adición al motor por Daimler en 1883; el reforzamiento de la carrocería por Serpllot en Francia y Stanley en Estados Unidos de Norteamérica en 1886 4/.

Toca a las Empresas de Estados Unidos fabricar masivamente los automóviles. Detroit, Michigan se convierte desde entonces en la Capital Mundial del Automóvil; en ella se concentró aproximadamente el 75% de toda la producción automovilística de los E.U.A. 5/.

Es Henry Ford, quien desarrolla y aplica por primera vez la producción masiva de automóviles, redujo el costo de estos hasta en un 75% en el quinto año de su aplicación en 1905 6/. Incrementando la producción de 12,000 vehículos producidos en 1909 a 2 millones en 1921, capturando la Ford Motor Company el 55% del mercado de los E.U.A. 7/.

1.2. La Concentración y Centralización de Capitales y la Formación de las Empresas Automotrices

Esta Revolución Industrial fue un poderoso estímulo para la concentración y centralización de Capitales Industriales, que al colocar amplios recursos en el mercado les permitía expulsar de él a numerosos fabricantes pequeños y medianos. En E.U.A. la centralización de Compañías Automovilísticas tiene el siguiente curso:

AÑOS	COMPAÑIAS AUTOMOTRICES <u>8/</u>
1910	181
1923	108
1927	44
1931	35
1941	12
1954	6
1979	4*

* No incluye a la Volkswagen

Para 1930 la GM, la Ford y la Chrysler producían el 90% de los automóviles del mercado de los E.U.A. 9/.

Mandel señala que en 1935 las doscientas Sociedades Mayores de los E.U.A., absorbían el 35% del volumen de los negocios; en 1947 el 37%; en 1950 el 40.5%; en 1958 el 47% 10/. La concentración "ha continuado a gran ritmo a partir de los años 40's del siglo XX". Es decir, en el inicio de la tercera Revolución Industrial, la concentración continúa ahora con la liberación de la energía nuclear y el empleo de máquinas electrónicas 11/. Así mismo, indica que los procedimientos de producción semiautomáticos se impusieron durante los años 30's como consecuencia del trabajo en cadena. Se producían chasis de automóviles a un ritmo de 7,200 al día y como 200 empleados ejercían esencialmente funciones de supervisión y control 12/.

Algunos elementos que generaron la concentración y centralización de Capital son las innovaciones tecnológicas, las crisis periódicas a las que se ve sometido el Sistema y las guerras imperialistas. Después de la primera Guerra Mundial y la segunda aparecen fortalecidos los Capitales en expansión y más débiles los rezagados. Los capitales norteamericanos y suizos logran expandirse por todo el mundo llegando a ser después de la segunda Guerra Mundial los más importantes países sobrecapitalizados 13/.

Debido a que el progreso técnico exige inversiones cada vez más fuertes, los monopolios recurren a la intervención del Estado en la economía para obtener de él inversiones complementarias en el funcionamiento productivo que el sistema social no puede ya procurarles. El Estado burgués se convierte así, en el garante esencial de la ganancia de los monopolios, tomando a su cargo los sectores de base no rentables o de inversiones mayores y con poca rotación de capital; (como parte de la infraestructura, toma la producción de energía de algunas materias primas, el transporte etc.) asegurando la ganancia de las Empresas Privadas nacionalizando o socializando las pérdidas en los negocios o también ayudando a las empresas con subsidios directos o indirectos, créditos ventajosos, exenciones de impuestos, etc. 14/.

Otra base en la acumulación de capital es que ante la ausencia de nuevos mercados o de campos de inversión, los monopolios recurren cada vez más a los mercados de reemplazo, que pueden asegurar la expansión del Capital, después de la primera y segunda Guerra Mundial, la política de guerra y la producción de armamentos constituyó un elemento fundamental en el desarrollo capitalista y concretamente de las industrias del acero, pasando las guerras señala Mandel, se relleno parte del vacío productivo con los automóviles 15/. Las empresas automovilísticas ligadas en la utilización del acero, se unieron directamente en la producción de armamento utilizando la tecnología de guerra en la fabricación de vehículos 16/.

Si bien, estos mecanismos permitieron la reproducción de los grandes capitales, también motivó que la expansión de capitales se extendiera a Latinoamérica, creándose una importante Industria Automotriz, sobre todo en Argentina, México y Brasil; instalándose primeramente como agencias de importación y talleres de reparación y luego como plantas de ensamble, fabricación de autopartes y de accesorios.

A capitales nativos, les tocó participar en la producción de vehículos de manera adyacente, la carencia de grandes capitales y tecnologías los hizo participar en inversiones de menor cuantía; como talleres de reparación y estaciones de servicio en la comercialización y después en la fabricación de autopartes y accesorios.

Entre las empresas más importantes que se forman en el ramo automovilístico antes de la segunda Guerra Mundial 17/.

Tenemos en;

Inglaterra la British Motor Corporation y la Rootes Motor LTD que producen todo tipo de vehículos y autopartes. La Rolls Royce que fabrica autos de lujo y la Leyland Motors que produce también autos populares.

Alemania la Daimler Benz, la Herman Opel de la General Motors Company que en 1931 pasó al consorcio de la General Motors Co. La Auto Unión, un consorcio que surge de la fusión de 3 Empresas. La BMW de Capitales alemanes e inglesas, la Volkswagen y la Audi NSU.

Italia la Fiat como la más importante y la Alfa Romeo, que siempre han sido subsidiadas por el Estado.

Francia los vehículos de la fábrica Panhard, Voisin Peugeot, Citroen y Renault.

E.U.A. 3 grandes: la General Motors Co., la Ford Motor Company, la Chrysler Corporation y la American Motors Co.

Japón Toyota Motors Co., la Nissar Motor de Tokio, la Mitsubishi y la Kawasaki.

Después de la Segunda Guerra Mundial estas empresas se transformaron, expandiéndose, fusionándose, etc., otras aparecieron en el mercado mundial.

En la actualidad, se han agregado al mercado mundial como grandes constructoras de vehículos automotores, empresas de países socialistas y del lejano oriente como Corea del Sur, que surge con capitales extranjeros, nativo y del Estado, cabe mencionar estos fabricantes por la importancia que cada vez están teniendo en la competencia mundial, mas no porque sean grandes productores 18/, como puede verse en la estadística siguiente.

Según el lugar de la producción de 1979, presentamos las empresas más grandes del mundo fabricantes de vehículos automotores.

EMPRESA	UBICACION GEOGRAFICA	1979 ^{b/}
T O T A L		34 512.2
General Motors	U.S.A.	6 462.6
Ford Motor	U.S.A.	5 075.1
Toyota	Japón	2 996.2
Nissan	Japón	2 380.3
Peugeot-Citroen	Francia	2 002.4
Volkswagen-Audi	Alemania Occ. - Bélgica	1 719.3
Ford	Europa ^{b/}	1 659.4
Renault-Saviem-Berliet	Francia	1 592.2
Fiat-Autobianchi-Lancia-O.M.	Italia	1 432.9
Chrysler Corporation	U.S.A.	1 231.7
Toyota Kogyo (Mazda)	Japón	971.4
Opel (G. Motors)	Alemania Occidental	968.5
Mitsubishi	Japón	938.5
Chrysler Europa	Francia-G.B. - España	N.D.
General Motors	Canadá	847.4
Honda	Japón	801.9
Lada (Fiat)	Rusia	715.0
British Leyland	Reino Unido	626.4
Daimler-Benz	Alemania Occidental	601.9
Ford	Canadá	502.2
Isuzu	Japón	421.7
Volvo	Suecia - Holanda	352.0
American Motors	U.S.A.	343.2
Suzuki	Japón	344.8
B. M. W.	Alemania Occidental	328.3
Moskvitch	Rusia	301.0
Seat (Licence Fiat)	España	293.9
Polski Fiat	Polonia	245.0
Alfa Romeo	Italia	208.0
Chrysler	Canadá	195.0

^{b/} Cifras preliminares.

^{b/} Alemania, Gran Bretaña, Bélgica y España.

FUENTE; Asociación de Fabricantes de Vehículos Automotores de los Estados Unidos. Edit., Secretaría de Programación y Presupuesto: La Industria Automotriz en México. México, D.F., enero de 1981. p.170

NOTAS:

La Segunda Revolución Industrial y los inicios del desarrollo de la Industria Automotriz

- 1.- Mandel, Ernest; Tratado de Economía Marxista, Tomo II, Editorial ERA, México, 1974, p.11
- 2.- Niveau, Maurice; Historia de los Hechos Económicos, Editorial ARIEL; México, 1975, p.29
- 3.- Enciclopedia, Cumbre; El Automóvil, Editorial Cumbre, S.A., México, 1958, p.594
- 4.- Enciclopedia, Cumbre; IBID., p.585
- 5.- Report NACLA, (North, American Congres of Latin American) Car Wars, Revista, Julio, Agosto, 1979, L.A.C., E.U.A., p.5
- 6.- IBID., p.6
- 7.- IBID., p.6
- 8.- IBID., p.7
- 9.- IBID., p.7
- 10.- Mandel, Ob. Cit., p.16
- 11.- Mandel, IBID., p.213

12.- IBID., p.213

13.- IBID., p.103

14.- Mandel, IBID, p.118

15.- IBID., p.121

16.- Camarena, Margarita; Capital Monopolista e Industrial Automotriz en México, Tesis, Fac. de Economía UNAM. México, 1979, p.79

17.- Camarena; IBID., p.81

18.- Wolf, Winfried; Los pormenores de una reestructuración industrial. Revista Imprecor, No.10 "Correspondencia de Prensa Internacional" Edit. IMPRECOP, Madrid, España, diciembre 1978. p.25

CAPITULO II

Análisis del Desarrollo de la Industria Automotriz en: América Latina

2.1. Análisis del Desarrollo Económico y de la Industria Automotriz de Brasil

Los antecedentes de la industria automotriz en el Brasil se remontan a los primeros vehículos que fueron importados, a las agencias de ventas y a la instalación de talleres de reparación y montaje que se necesitaban para el servicio de egtos.

La primera agencia de importación que se instala fue la Industria de Carros e Automovies Luis Grassi en 1904; la Ford en 1919, la General Motors en 1925 y la International Harvester en 1926; hasta 1929 se instala la primera gran fábrica por la Grassi empezando a producir carrocerías de camiones en 1931. 1/.

La Primera Guerra Mundial generó un salto en la industrialización de Brasil, de 1914 a 1918 creció la producción industrial en 212% (ver cuadro 3), después descendió debido sobre todo al fortalecimiento de los sectores exportadores e importadores que preferían invertir en otras actividades y no en la instalación de industrias, además de que estos sectores hacían caso a los intereses del capital externo al cual no le convenía la producción de manufacturas fuera de sus fronteras 2/.

La quiebra del comercio internacional por la crisis del 29 condicionó la posibilidad de un inicio de industrialización vía la "producción sustitutiva de importaciones", favoreciendo a las economías periféricas al empezar a producir las manufacturas más elementales 3/.

Durante la Segunda Guerra Mundial se vuelve a acelerar el proceso sustitutivo, debido sobre todo a las dificultades que presentaba el comercio internacional para conseguir piezas de repuesto lo que permite el crecimiento de la industria de autopartes, aunando a ello el desarrollo social del Brasil, se crearon las condiciones para el crecimiento de la industria del transporte.

El debilitamiento de los sectores ligados a la burguesía exportadora debido a la guerra generó el fortalecimiento de la burguesía nacionalista, que apoyada en sectores amplios de la clase obrera implementó una política de nacionalizaciones 4/. En 1951 debido al crecimiento del déficit de la balanza comercial, el gobierno perfiló una clara política de nacionalizaciones progresivas de la producción, por medio de medidas restrictivas vinculadas a un sistema de impuestos múltiples que sólo beneficiaban la importación de los productos necesarios para la industrialización; como resultado de esta política entre 1959 y 1963 se lograron reducir las importaciones en un 50% e incrementarse la producción industrial en un 8.5%; la industria automotriz creció a un ritmo de 35% anual 5/.

Debido a la crisis económica por la que atravesaba el Brasil en 1964 y a la lucha que libraba la clase obrera en sus centros de trabajo la clase obrera sufre una fuerte represión por parte del gobierno, con el objetivo de hacerla cargar con la crisis y continuar asegurando el consumo de los sectores medios de la sociedad, permitiendo al gobierno militar brasileño recuperar la economía para 1967-1968 6/. En estos años la industria retorna al dinamismo inicial sobre todo por el impulso que el Estado le da a la economía, financiando las ventas de automóviles, en 1969 el crédito cubrió el 90% de las ventas de los automóviles 7/.

Con el objetivo de darle mayor confianza a la inversión extranjera el gobierno brasileño decide desnacionalizar las empresas que controlaba vendiéndolas al capital privado y extranjero, a su vez delinea una estructura productiva de tipo vertical dejando solamente al capital externo en la fase final del montaje de automóviles y una parte menor en la producción de accesorios y auxiliares, la respuesta es la compra de antiguas plantas armadoras por parte de la Ford, la Chrysler y la Volkswagen 8/. La producción se incrementa y para 1969 Brasil produce ya más autos que México y Argentina juntos.

La política de integración nacional que consistía en utilizar en la fabricación de las partes del vehículo materias primas del país, era implementada desde la Comisión de Desarrollo Industrial le exigía a las industrias automotoras una integración del 99% para el año de 1960, porcentaje que se

basaba en el cálculo del peso específico del automóvil. Para 1972 estos porcentajes se redujeron a 78% en camiones y 85% en automóviles y se medía por el costo total del vehículo 9/. Ahora se medía la integración nacional ya no por lo que pesa sino por el valor de sus partes, gastos de producción, consumo de energía, pagos y prestaciones a la mano de obra, etc.

Los sectores medios de la población que concentraban el ingreso y el crédito absorbían la oferta de vehículos, la cual se basaba en la diversificación de modelos, así de 14 modelos de automóviles que había en 1968 se pasó a 44 en 1974 y de 14 a 20 en modelos de camiones, habiendo para 1975, 77 modelos diferentes en el mercado 10/, lo que ampliaba extremadamente las posibilidades de consumo para los pocos demandantes, esta política generaba que el costo de los vehículos se elevara considerablemente y que el gobierno tuviera que reprimir a los sectores no privilegiados para poder sostener a los pocos consumidores y la libertad de producción diversificada de las empresas, situación que en última instancia repercutía en la economía al encarecer los productos internos y al agudizar el descontento social.

La fuerte represión a los trabajadores automotrices permitió elevar la productividad, de 4.73 vehículos diarios por trabajador en 1966 se pasó a 8.41 vehículos en 1974 11/.

En 1974 se dan las primeras luchas de la clase obrera brasileña por la recuperación de la dirección de sus organizaciones sindicales, que son dirigidos por agentes burocráticos al servicio del gobierno militar, toca a los obreros de la industria metalúrgica y automotriz encabezar este movimiento 12/. Iniciándose para los obreros de la industria automotriz la lucha por la defensa de reivindicaciones laborales y económicas, y la intervención cada vez más fuerte en una política de dirección alternativa a la de los militares para la sociedad, estructurándose como el sector de avanzada en la formación del partido obrero.

Estos cambios en el ámbito social del Brasil vendrán a darle un contexto diferente a la industria automotriz al fortalecer la contraparte del capital: la clase obrera. Lo cual traerá modificaciones en el modelo de crecimiento que se ha implementado hasta ahora, que ha consistido en la explotación exagerada de los trabajadores, estos problemas los analizaremos más adelante cuando hablemos de la crisis económica del sistema capitalista mundial.

2.2. Análisis del Desarrollo Económico y de la Industria Automotriz de Argentina

El rápido crecimiento industrial que tuvo la Argentina a inicios del siglo XX 1/ y la expansión de las grandes empresas capitalistas, motivó que la Ford Motor Co., instalara la primera planta ensambladora de América Latina, la cual empezó a operar en 1916 2/.

Aunque semejante el crecimiento industrial de Argentina y Brasil la lucha de clases ha diferenciado los ritmos de crecimiento, siendo la Argentina el país donde la lucha de clases se ha manifestado de manera más álgida.

En 1945 el Coronel Juan Domingo Perón toma el poder por medio de elecciones presidenciales, con el apoyo que le brindan sectores nacionalistas de la clase obrera, implementa una política antiimperialista, iniciándose una época de industrialización estatal y de nacionalizaciones.

En 1941 la organización masiva de los trabajadores se expande de 500,000 sindicalizados pasan a 3'000,000 en 1951 3/, el mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo, la lievan a ser la clase obrera con: el mejor nivel de vida de América Latina y el más alto nivel de conciencia de clase y de organización. Lo cual la coloca a la vanguardia de la clase obrera en el continente 4/.

El constante combate de los trabajadores contra el capital generó que las empresas emigraran masivamente al Brasil en donde las condiciones de acumulación eran más convenientes incrementando de manera permanente el capital sobre todo el automotriz, que es el que acumulaba al sector de los trabajadores más combativos y con las formas organizativas más autónomas del capital. Esto ayudó considerablemente a la industrialización del Brasil.

En 1955, el ejército se subleva y derroca al coronel Perón, la represión desmoviliza a los trabajadores y se inicia una época de "excelente clima para las inversiones" 5/.

En 1959, se expide el primer decreto de integración para la industria automotriz, aproximadamente 9 años después del primero en el Brasil, el cual contemplaba una integración del 80% sobre las partes automotrices y costos de los vehículos comerciales en un período de cinco años 6/.

Para 1962, se instalan en Argentina 20 firmas automotrices, y se da un considerable salto en la producción de automóviles, de 33,000 vehículos en 1959, pasan a 195,000 en 1965, casi seis veces el porcentaje 7/.

Ante la desventaja con el Brasil en la producción de automóviles y en la captación de mercados externos, el gobierno de la Argentina implementó medidas para aumentar las exportaciones concede al capital automotriz una producción excesiva de modelos para el mercado interno y un amplio margen para que importen lo necesario para la fabricación de automóviles

En 1965, producen 15 empresas 68 modelos de vehículos y para 1972, 120 modelos. En el Brasil en este mismo lapso se producen aproximadamente de 44 a 77 modelos, lo que permite ver la excesiva fragmentación del mercado en ambos países además del problema para estandarizar las autopartes y del corto período de vida de los vehículos, problemas que hacían que se elevaran excesivamente los costos el cual

se agravaba si consideramos que la Argentina tenía entonces 21.5 millones de habitantes (la mitad de los habitantes que tenía México y una cuarta parte de los del Brasil) lo que conformaba un mercado estrecho, las políticas de ventas destinadas a que el consumidor reemplazara su coche viejo se veían agravadas con los altos costos y por los escasos sectores de la población que podían hacer gastos de este tipo 8/.

La defensa del mercado interno y del externo, motivó que el gobierno concediera a las empresas automotrices amplias facilidades para importar lo necesario en la fabricación de automotores. Para 1965 el porcentaje del costo sobre lo importado en los vehículos, era aproximadamente del 66%, el cual era excesivamente alto si consideramos que en México se exigía que no se excediera del 80% de partes nacionales, lo cual le permitía a las empresas -que en su mayoría eran de capital extranjero- por una parte, alterar los costos en las partes de importación y ganar un excesivo número de tipos de autos con innovaciones (las cuales se producen en las casas matrices) y de esta manera se justificaba la importación al argumentar la no existencia nacional de estas partes 9/.

En 1966, la clase obrera Argentina reanuda el combate, un millón de jornadas laborales al año se pierden en paros y huelgas. Para 1969 una insurrección general (el Cordobazo), acerca a los trabajadores a la toma del poder, lo que obliga al gobierno a llamar a elecciones presidenciales como una forma de amortiguar la lucha de los trabajadores 10/.

En 1973 los peronistas llegan al gobierno sin que puedan des movilizar a los trabajadores como en los 50's, lo que genera un golpe de Estado, por parte de los militares. La bancarrota de la industria automotriz se agrava en 1976, llegando a pro ducir menos vehículos que en 1966 11/.

NOTAS:

Aspectos del desarrollo de la industria automotriz en Brasil

- 1.- De Oliveira, Francisco y Travolo, Ma. Angélica; El Complejo Automotor en Brasil, Edit. Nueva Imagen México, 1979, p.20
- 2.- Pierre, Salama; El Proceso de Subdesarrollo, edit. ERA, México 1976, p.19
- 3.- IBID., p.15
- 4.- Una revolución dio el poder a Getulio Vargas en 1930. En 1937 inició una serie de reformas económicas que originaron una fuerte industrialización en 1951 vuelve a ser elegido presidente del país y en 1954 es derrocado por la oposición. IBID., p.24
- 5.- De Oliveira, Francisco, Op. Cit. p.20
- 6.- IBID., p.22
- 7.- IBID., p.22
- 8.- IBID., p.22
- 9.- Memoria CANACINTRA; Primer Simposio de 'Actualización Operacional de la Industria Automotriz. Edit., CANACINTRA, México, 1978, p.59

10. NACLA., Op.Cit., p.26

11. IBID p.14

12. Humphrey, John; Los obreros del Automóvil y la Clase
Obrera en Brasil - Revista Coyoacan No.9, México 1980 p.58

NOTAS

Antecedentes del desarrollo de la Industria Automotriz en la Argentina.

- 1.- Cueva, Agustín; Crisis del Capitalismo y Perspectivas del Nacionalismo en América Latina, Edit. Fac. de C.P. y S. UNAM. Revista, Estudios No.26, México 1978, p.3
- 2.- NACLA Op. Cit. p.12
- 3.- IBID P.14
- 4.- Gilly, Adolfo; Los consejos de fábrica: Argentina, Brasil, Italia. Revista Coyoacan No.5, México, Octubre de 1978, p.62
- 5.- NACLA; Op.Cit., p.15
- 6.- IBID, p.14
- 7.- IBID, p.16
- 8.- IBID, p.15
- 9.- IBID, p.16
- 10.- Almeyra,Guillermo; La Clase Obrera en la Argentina Actual, Revista Coyoacan, No.9; México, Julio de 1980, p.90
- 11.- Véase cuadro No.2

S E G U N D A P A R T E

DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

CAPITULO III

Las Etapas y Periodos del desarrollo de la Industria Automotriz de México.

En este apartado se pretende hacer un análisis del desarrollo de la Industria Automotriz conforme al proceso de la formación de la estructura productiva a partir de los decretos que ha emitido el Gobierno. Se pretende asimismo, abarcar una información más amplia, donde contemplemos un análisis político-histórico de las luchas de los trabajadores y la intervención del Estado en la economía, y el comportamiento de la producción.

Para nuestro análisis consideramos tres etapas en el crecimiento de la Industria Automotriz:

PRIMERA ETAPA: 1900 - 1925 Se caracteriza por la importación de vehículos terminados.

SEGUNDA ETAPA: 1926 - 1961. Se considera como la fase de ensamble y de importación de partes y accesorios.

TERCERA ETAPA: 1962 a la fecha. Se considera como la etapa de fabricación y de integración de la Industria Automotriz a la economía nacional.

El estudio de las etapas se ha dividido en cinco periodos que son:

PRIMERA ETAPA: Primer Periodo; de 1900 a 1925. Se caracteriza porque la fabricación de automotores se hace en los países centrales importándose a los países periféricos como México, las unidades terminadas.

SEGUNDA ETAPA: Segundo Período; de 1926 a 1946. Se caracteriza por la exportación de capitales de las grandes empresas automotrices, instalándose como talleres de ensamble en los países periféricos, porque las piezas y accesorios de los autos son de importación. Además, la intervención de los estados nacionales en el desarrollo económico trae como consecuencia un crecimiento en la Industria Automotriz al crear complementos infraestructurales para su desarrollo; como carreteras, estaciones de servicio, fuentes de energía, etc.

Esta etapa comprende el fenómeno de la Segunda Guerra Mundial y la consolidación del Estado Mexicano en el período gubernamental del general Lázaro Cárdenas.

Tercer Período; de 1947 a 1961. Comprende las devaluaciones del peso mexicano y la expansión mundial de las empresas automovilísticas europeas. Es la época del automóvil, la industria se expande como nunca y el automóvil ocupa un lugar de primer orden en la vida social, se diversifica la producción y se acentúa la competencia.

TERCERA ETAPA: Cuarto Período; de 1962 a 1975. Se consolida la fabricación de autopartes y accesorios sin que se eliminen las importaciones de los países centrales. Se limitan las importaciones y se trata de integrar completamente a la economía nacional la industria automotriz. Se inicia el ciclo de la insurgencia obrera en 1971.

Quinto Período; de 1975 a la fecha. Marca este período el inicio del largo ciclo de crisis en la industria automotriz mundial, marcado por una agudización en la competencia entre las empresas, por estancamientos en la producción y recuperaciones parciales, es decir, crisis de sobreproducción. La inflación se mantiene permanente y se devalúa el peso mexicano en 1976.

CAPITULO IV

Etapa de Importación. Primer Período (1900-1925)**4.1. Llegada de los Primeros Automóviles Importados.**

Está determinado por el inicio de la industrialización del país, por el estancamiento y descenso de la producción debido a la Revolución de 1910-1917 (ver cuadro No.3), por la aparición de un proletariado industrial, así como de las primeras organizaciones obreras y su reconocimiento legal por parte del Estado burgués mexicano 1/.

Este período se caracteriza por la llegada de los primeros automóviles a México, de 1908 hasta 1917 la importación es de 215 unidades para elevarse después de 1917 a 6,000 unidades anuales 2/.

Las barreras arancelarias y prohibiciones a la importación creadas por los Estados europeos y japoneses hace que los capitales norteamericanos los brinquen invirtiendo directamente en sus mercados. Esta expansión motiva las primeras inversiones norteamericanas en latín América apareciendo en forma de agencias de importación y talleres de servicio.

4.2. Instalación de la Primera Planta Ensambladora.

En 1925 se instala en México la primera planta ensambladora, por la Ford Motor Company, la cual empieza a operar hasta 1932 3/.

NOTAS.

Primer Período.

- 1.- Leal, Juan Felipe; México; Estado, Burocracia y Sindicatos, Edit. El Caballito; México, 1979. p.141
- 2.- Camarena, Margarita; Op. Cit., p.111
- 3.- Wionczek, Miguel; Bueno, Gerardo; Navarrete, Eduardo; La Transferencia Internacional de Tecnología. El Caso México, La industria de Automotores. Edit. F.C.E., México, 1974, p.73

CAPITULO V

Etapa de Ensamble

5.1. Cuarto Período de 1926 a 1946

Es el primer período de la etapa de ensamble considerándose como la fase de la conformación de la estructura de armado de la industria automotriz. Lo delimita a este período en su otro extremo el descenso de las importaciones de vehículos terminados y el ascenso de la producción nacional.

5.1.1 La Participación Estatal en el Impulso a la Industrialización de México.

En 1926 el Estado mexicano promulgó una serie de iniciativas tendientes a impulsar la industrialización del país, entre ellas se comprendía el apoyo a la Industria de aceites y lubricantes y la construcción de caminos y carreteras, además de otras iniciativas tendientes a impulsar la industria del transporte, así se redujeron los aranceles que gravaban la importación de vehículos 1/.

Pasada la crisis mundial del 29 se reanudó la exportación de capitales desde los países centrales y con ello la aparición en América Latina de plantas de ensamble, para 1946 en México se habían instalado 12 plantas 2/.

El crecimiento de otras ramas industriales como la del acero y el vidrio y la construcción de una infraestructura por parte del Estado, creaban las condiciones para el funcionamiento de estas industrias además de que se inicia la incorporación de productos nacionales en la producción de vehículos en este período.

El debilitamiento del imperialismo por la crisis del 29 repercute en México generando políticas nacionalistas e industrializadoras, en 1934 ocupó la presidencia de la República el General Lázaro Cárdenas cuya sensibilidad política lo lleva a culminar el "desorden" social y económico generado por la Revolución de 1910, con el apoyo que le brindaron sectores y partidos de la clase obrera generó una política de corporativización estatal, incorporando al Estado y al partido oficial amplios sectores de la sociedad. Los militares, campesinos, burócratas y trabajadores en general, pasaron a las filas del Partido Nacional Revolucionario 3/. En torno a la política de Unidad Nacional implementó medidas antiimperialistas, al expropiar la Industria petrolera en 1938. Impulsó la industria nacional al crear empresas paraestatales en los más diversos campos económicos. Se impulsó la educación técnica y se reparten amplias extensiones de tierra por medio de ejidos colectivos 4/.

La Segunda Guerra Mundial se dejó sentir en la Industria Automotriz Nacional en 1941 con reducciones en la producción y en las importaciones de vehículos.

5.1.2 Análisis de la Producción Automotriz.

En 1944 la producción de automóviles fue nula y se reanuda hasta 1946. La producción de camiones se detiene en 1944 para reanudarse el siguiente año con el mismo vigor que se había producido anteriormente y a lo largo de años se vio poco afectada 5/

A pesar de la anarquía mundial producto de la guerra entre 1941 y 1945 se instalaban en México siete ensambladoras, dos de ellas en 1946 6/, la competencia imperialista agudizada al máximo hace que se extiendan en toda latinoamérica los más diversos capitales.

En 1941, se habían producido 13,888 unidades en total para descender en los siguientes años hasta 1947 en que la industria automotriz, alcanzó su nivel normal, produciendo 21,140 vehículos 7/.

5.2. Tercer Período de 1947 a 1961.

Se caracteriza este período, porque marca el inicio del crecimiento del parque de automóviles abastecido por la producción nacional, en 1947 la producción alcanzó 22,840 unidades, supera por primera vez al de las importaciones de vehículos que fue de 21,691 unidades.

5.2.1 El Aumento de la Producción de Vehículos y el Descenso de las Importaciones Automotrices.

Ante el desequilibrio de la balanza comercial por las importaciones el Estado interviene y eleva drásticamente los aranceles de los vehículos terminados; reduciendo el de las autopartes y material para ensamblar; prohibiendo la importación de llantas y cámaras y exigiendo al sector automotriz la incorporación de partes y materiales de producción nacional 8/.

En 1947 se importaron 21,691 vehículos terminados, en 1948 se reducen a 2,691 unidades (ver cuadro 1).

En 1947 el Estado mexicano devaluó el peso de 4.86 a 6.81 con respecto al dólar, en 1949 lo vuelve a devaluar a 8.60. Con el objetivo de hacer más efectiva la protección del mercado nacional elevó los aranceles y aumentó la prohibición de artículos importados que ya se producían en el país. Para 1951 la producción reaccionó favorablemente, se ensamblaron 46 mil unidades duplicándose la cantidad del año anterior, cifra que será realmente rebasada hasta 1959 con 51 mil vehículos (ver cuadro 1).

El éxito alcanzado por el Estado en el impulso a la industrialización del país, se corona en el sector empresarial al fundarse la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. en 1951. Esta asociación tendrá como objetivo; agrupar a sus miembros y atender la problemática del desarrollo del sector 9/.

La distracción del imperialismo yanqui en la reconstrucción de Europa y en la Guerra de Corea (1950-1953) genera que llegaran a México los vehículos europeos. El encarecimiento de los vehículos norteamericanos por la inflación producto de la guerra y el sobregiro de dólares, hace que el automóvil europeo resulte más asequible al consumo nacional, aumentando la importación de los automóviles compactos y la instalación de empresas armadoras de capital europeo.

En el gobierno del presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1951) se implementó la medida del control de precios; se estableció éste para los automóviles en 1951, el cual se reajustaba cada año. El objetivo era proteger al consumidor nacional,

sin embargo, puede observarse en las estadísticas (véase cuadro 9) que la importación continuaba en forma creciente, de lo que se deduce que los precios nacionales estaban muy por encima de los extranjeros 10/.

En base a la intervención del Estado en la economía nacional, se crea la empresa Diesel Nacional, en 1951, con participación de capital estatal y patentes francesas. Se produce un modelo de camión de carga y el automóvil Renault. A partir de este momento el estado participa directamente en el sector automotriz.

En 1954 el peso se devalúa a 12.50 por dólar, las importaciones de vehículos y accesorios continúan sin que se reduzcan considerablemente. En 1958 el gobierno decide congelar los precios oficiales y eliminar al 50% el número de las marcas automotrices, quedando en el mercado para fines de la década 12 ensambladoras que producen 36 marcas de automóviles 11/.

En 1960, el gobierno emite un decreto que prohíbe la importación de automóviles de lujo y todos aquellos con un valor mayor de 55,000 pesos, así como aquellos ensamblados en el país, que excedieran de esta cantidad, continuando con la política de integración nacional se fijan cuotas de producción y se les exige a las empresas cumplir las metas establecidas. Ante el elevado costo de producción de los vehículos, las múltiples presiones del estado, de la competencia y la estrechez del mercado, deciden abandonar el país 22 marcas, entre

ellas: la Abath, Buick, Jaguar, Lancia, Mercury, Shoda, Moscovitch, Waturg, Alfa Romeo, Anglia, Borward, Consul, De Soto, Hanza, Lloyd, M.G., Singer, Sunbeam, Vaux Hall, Simca, Cintroen y Studebaker 12/.

5.2.2. El Proletariado automotriz en la escena nacional de la lucha de clases.

Se puede considerar este período (1947-1960) para los trabajadores, como un período de transición en la dirección de sus organizaciones de clase. El Estado usurpa esta dirección con dirigencias sindicales burocráticas a su servicio, como parte del proyecto de semicorporativización de las organizaciones de los trabajadores, campesinos, militares y burócratas, desde 1936 empieza a implementar el Estado este proyecto, organizando y dirigiendo a estos sectores sociales por medio de agentes estatales. En 1948 el Estado da la última batalla contra los trabajadores, derrotándolos de tal manera que se inicia un ciclo de control absoluto y de explotación extrema al bajar los salarios reales (véase cuadro 11) lo que permitirá un fuerte desarrollo industrial y una alta tasa de ganancia.

El control de la clase obrera lo ejerce el Estado por medio de la corrupción y la represión sobre sus dirigentes sindicales. La ausencia de la democracia y de la independencia política de sus organizaciones fueron los elementos esenciales para someter a la base de los trabajadores.

A pesar de lo anteriormente mencionado y la ausencia de movimientos representativos de los trabajadores automotrices, se

inicia un salto en su conformación como clase, en base al desarrollo que tiene ya estructura productiva de la industria y a la elevación de su nivel de vida y de las condiciones de trabajo, que los llevarán en el siguiente período a manifestarse como un movimiento que se prepara para ocupar un lugar en la dirección de vanguardia del proletariado mexicano, quedando demostrado en las luchas que sostiene en 1972, 1973 y 1974 al independizarse orgánicamente de las centrales controladas por el Estado; pero sin llegar a ser una dirección hegemónica como se dio en países de Europa y en el Brasil.

NOTAS.

Segundo y Tercer periodo.

- 1.- IBID, p.73
- 2.- Véase cuadro No.3
- 3.- Anguiano, Arturo; El Estado y la Política Obrera del Cardenismo. Edit. ERA, México 1978. p.67
- 4.- IBID, p.85
- 5.- Véase cuadro No.1
- 6.- Véase cuadro No.4
- 7.- Véase cuadro No.1
- 8.- Wionczec, Pc. Cit. p.74
- 9.- AMIA; Edit. AMIA, (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.) Boletín, 122; febrero de 1976. F.C.P.y S. UNAM, México, 1978. p.18
- 10.- Esto lo confirma, Aguilar García Francisco en la Tesis El movimiento obrero Automotriz en México

11.- Lifschitz, Edgardo; El complejo Automotor en México.
Edit. ILET, México, -1979, p.18

12.- Revista, Comercio Exterior; Edit, Bañco Nac.de Comercio
Exterior, S.A., México, Diciembre de 1961, p.725

CAPITULO VI

Etapa de Fabricación

6.1. Cuarto Período de 1962 a 1974. .

Este período se caracteriza por el ascenso constante de la producción automotriz hasta 1975, en que se estanca y desciende debido a la recesión mundial que repercute en México, haciendo descender la producción industrial.

6.1.1. La Expansión Industrial.

Hasta este período el crecimiento de la industria automotriz se ubica dentro de un contexto productivo caracterizado por el predominio de ramas industriales que producen bienes de consumo no durable como: textiles, alimentos, calzado, etc., lo que motiva un crecimiento lento de la Industria Automotriz debido a que era más conveniente invertir en otro tipo de empresas menos costosas y más adecuadas a un mercado de escasos ingresos 1/.

En base al crecimiento industrial del país, este período de 1962 a 1975 se puede ubicar en la fase donde se consolidan las ramas industriales productivas de bienes de consumo durable, de bienes intermedios y de capital, como: aparatos eléctricos, automóviles, máquinas, petroquímicas, etc. 2/. En este período la Industria Automotriz madura su estructura productiva al abarcar el proceso de la fabricación; aunque con esto no quiere decir que se vaya a alcanzar algún día el nivel de la industria de los países avanzador; en donde, el capital ejecuta roles diferentes que le permiten cubrir fases de innovación en la producción auto

motriz, como la fabricación de nueva maquinaria pesada, la elaboración de la electrónica y su aplicación en la producción, etc.

En mucho la expansión industrial de México fue determinada por la política que implementó el Estado mexicano, la cual se caracterizó por el apoyo excesivo que le dio a la industria automotriz creándole un mercado protegido de competidores, lo que contribuyó a la monopolización de la fase terminal quedando en unas cuantas empresas al ser desplazados los más débiles. Teóricamente el Estado dividió a la industria automotriz en dos fases: una de armado y fabricación de máquinas y automóviles, destinándola al capital extranjero y la otra de fabricación de partes y accesorios al capital nacional.

6.1.2. Los Decretos Gubernamentales y el Control de la Industria Automotriz.

La política que implementó el Estado mexicano ante el crecimiento de la industria automotriz está reflejada en los decretos que la tratan de controlarla. En un principio la finalidad del gobierno era crear programas de integración de la industria al mercado nacional, para ello emite el 23 de Agosto de 1962 un decreto donde estipula: reducir el número de modelos y marcas, integrar a las empresas horizontalmente, tipificar las partes y componentes distribuyendo su fabricación en instalaciones centralizadas 3/.

Además proponía: elevar la integración a un 60% en 2 años, medirla en base al costo directo de producción el cual abar-

caba el valor: de las materias primas nacionales, la mano de obra, el gasto en combustible, la depreciación del equipo, las prestaciones laborales, etc. Con el objetivo de fortalecer el desarrollo de la industria de autopartes se prohíbe la importación de motores completos y de conjuntos armados como por ejemplo, las transmisiones de velocidad 4/.

La expansión de capitales que había en los países como México llevó a los estados latinoamericanos a aplicar políticas de planeación económica, como la estrategia de la producción sustitutiva de importaciones la cual tenía por finalidad: reducir, por un lado, las importaciones y por el otro incrementar y planear la industrialización que se estaba dando.

El Estado mexicano estipula como objetivos generales en el Decreto de 1962:

- a) Construir una industria mecánica nacional.
- b) Reducir importaciones y equilibrar la Balanza Comercial
- c) Crear fuentes de trabajo.
- d) Elevar el consumo de productos nacionales.
- e) Fortalecer el mercado interno.

Además solicitar a las empresas armadoras de autos los programas que indicaban el proceso de integración. Ante el estado acuden 18 empresas, aprobándose los programas de integración diez de ellas: Dina; Fábricas, Automex; Fábricas Nacionales de Automóviles (FANASA); Ford Mo.Co.; General Motors; International Harvester; Nissan; Vehículos Automotores Mexicanos y Volkswagen 5/

Ante la reducción de empresas y la aceptación de ellas de equiparse para fabricar con materiales nacionales, se les conceden exenciones de impuestos sobre la "importación de maquinaria y equipo en un período de 5 años, así como la total exención en el pago de aranceles por materiales importados partes y componentes durante un período de cuatro años; 50% los siguientes 3 años y 25% a los siguientes tres. Finalmente, se otorgaba una reducción del 80% del impuesto federal de ensamble" 6/.

El resultado de estas medidas generó un aumento en la inversión, "en 1964 se inauguran las plantas de fundición y maquinado de partes para motor en Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), en Chrysler, en Ford y en Diessel Nacional (DINA), en 1965 la General Motors" 7/.

El aumento de la integración nacional se considera que ha sido alrededor de: un 20% en 1960, en 1965 del 25%, 45% en 1965 y en 1972 de 63% 8/.

En Octubre de 1969 se emite un acuerdo por la Secretaría de Industria y Comercio donde se establece un sistema de compensación de importaciones por exportaciones que efectúen. El objetivo es impulsar las exportaciones y se les concede un mecanismo de "extra cuotas", que contempla aumentos a la importación, si exporta más partes automotrices nacionales y si aumentan la integración nacional más del mínimo establecido 9/.

El 24 de Octubre de 1972 se emite un decreto con el objetivo de: 10/

Limitar la producción de partes automotrices a compañías con mayoría de capital nacional.

Establecer una compensación a las importaciones a base de cuotas y con un sistema de divisas netas generadas por exportaciones de partes automotrices que iría del 30% en 1973, al 10% en 1979.

Limitar la producción a 3 líneas y establecer un sistema de control de precios.

Ante el desequilibrio de la balanza de pagos 11/ y el objetivo de exportar más productos, el gobierno de Luis Echeverría Álvarez emite un decreto el 20 de Junio de 1977, contemplando el "Fomento de la Industria Automotriz" establece como objetivo: 12/

Que la industria automotriz opere a niveles de productividad internacionales.

Elevar el nivel de integración por modelo y tipo de vehículo.

Alcanzar la paridad en las exportaciones y las importaciones racionalizando la salida de divisas.

Liberar los precios de los vehículos de acuerdo a la fluctuación del mercado.

Apoyar la fabricación del mayor número de componentes automotrices para incrementar los volúmenes de exportación de autopartes y ahorrar la salida de divisas.

Este Decreto establece que las empresas terminales deben compensar las importaciones que realice el sector fabricante de autopartes y estas importaciones deberán cubrirse con el 50% de las divisas de la exportación que realice la industria terminal.

En cuanto a estímulos, se estipula que a grados superiores de integración se premiará a las empresas rebajando los niveles de compensación de las importaciones con las exportaciones, así como en caso de incrementar las ventas en los mercados fronterizos y áreas libres se condonarán impuesto.

A pesar de los estímulos y compensaciones al sector automotriz la tendencia general sigue siendo la integración a la economía nacional, muestra de ello es la política adoptada por el Estado para los próximos años, en donde se establecen los siguientes grados de integración:

GRADO DE INTEGRACION NACIONAL MINIMO Y RECOMENDADO POR LA
SECRETARIA DEL PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL PARA LA IN
DUSTRIA TERMINAL.

TIPO DE VEHICULO	I N T E G R A C I O N		
	Mínima 1978	Recomendada 1979%	1981%
Automóviles	50	55	75
Camiones	65	70	85
Tractocamiones y autobuses	70	75	90
Tractores agrícolas	70	75	80

FUENTE: Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz,
México 20 de Junio de 1977.

En sí, el Decreto establece que: las empresas automotrices
locales y de capital extranjero tendrán que ir comprando en
mayor grado lo que les es necesario a la Industria del país,
o bien producirlo.

El período de 1962 a 1975 se puede considerar para los trabajadores automotrices como un período de resistencia al control estatal; si bien está enclavado en la etapa del auge del "charrismo" sindical (1948 - 1968) también está en la fase en que el movimiento obrero mexicano impugna dicho control. En 1959, los trabajadores ferrocarrileros encabezaron la primera jornada importante por la recuperación de la dirección de su sindicato.

6.1.3. Resistencia de los Trabajadores al Control Gubernamental.

En 1965 se registran las primeras luchas de las automotrices. todas ellas en un primer momento son por violaciones contractuales 13/ y a partir de 1971 las luchas se ven mezcladas con paros y huelgas, trascendiendo la lucha automotriz a ámbitos más amplios, que los llevaron a colocarse dentro de la vanguardia del movimiento obrero junto con otros sectores que impugnaban el control sindical estatal, toca a los trabajadores automotrices jugar en estas luchas el papel radical al control sindical, logrando desprender 3 sindicatos de los centrales oficiales para conformar lo que se llamaran los sindicatos independientes 14/, surgiendo un modelo organizativo y una corriente sindical con peculiaridades propias para la lucha, que marcara a la mayoría del movimiento obrero con su signo, al plantearse como alternativa para recuperar sus sindicatos, la salida de las centrales oficiales.

A pesar de ser un sector de trabajadores relativamente joven, los obreros automotrices han alcanzado una gran experiencia de lucha como respuesta de las condiciones de trabajo en que producen, que los llevan a emprender luchas en con

tra de la tecnificación y mecanización a la que se enfrentan. Los altos niveles de explotación generados por un equipo moderno altamente tecnificado los obligan a levantar demandas como: el control de los ritmos de trabajo, enfermedades profesionales y de seguridad personal, disminución de la jornada laboral, etc.

Su experiencia los ha llevado a exigir participación en la toma de decisiones referentes al control de producción y a las formas de trabajo, obviamente que esta situación repercute en la situación de la Industria Automotriz en general, elevando los costos de producción y bajando la tasa de ganancia haciendo que el capital planee las inversiones de tal forma que se contrarreste la combatividad de los trabajadores, para ello utilizan la rotación de personal, la descentralización de las fábricas, el desempleo, la automatización, etc., formas que van dirigidas a menguar y a desarticular la cohesión de la clase obrera 15/

6.1.4. Importancia de la Lucha de los Trabajadores Automotrices a Nivel Mundial.

El cierre del largo ciclo expansivo de acumulación capitalista en el segundo quinquenio de la década de los sesentas 16/, trae como consecuencia el agudizamiento de los conflictos sociales, en 1968 se abre un período de luchas a nivel mundial que impulsa a los más diversos sectores sociales a enfrentarse con el Estado y el capital, participando de manera especial los trabajadores automotrices; en Francia (1968) 10 millones de obreros se enfrentan al Estado, entre ellos los automotrices, en Italia (1969) se distinguen los trabajadores

no sólo por su combatividad sino porque implementan formas de organización autónomas del capital, que representan un poder dual ante el control capitalista de la sociedad y de la fábrica; los organismos más avanzados de clase proletaria que se dan en Italia son los comités de fábrica. En América del Sur los automotrices Argentinos sobresalen de los demás países de América Latina, encabezando las luchas que dan los demás trabajadores de su país, implementan las Comisiones Internas de Fábrica como forma de poder obrero. En México el ascenso se manifiesta en forma de movimiento estudiantil, el cual repercutirá en los trabajadores hasta 1971. Una vez que se genera el conflicto, los trabajadores automotrices, apoyan la lucha y levantan sus demandas y enfrentan al Estado al implementar una política independentista enfocada a desprenderse del control sindical estatal, saliendo de las centrales oficiales

6.1.5. La Industria Automotriz en la Economía Nacional.

El crecimiento de la industria automotriz en este período de 1962 a 1975 es mayor que el incremento de la economía del país (6%) y que el del sector industrial (10%), incluso cuando la economía tiene un decrecimiento drástico como el de 1976 la industria automotriz "es la que menos declina del sector industrial" 17/. Se calcula que la tasa de crecimiento de la industria automotriz nacional de 1960 a 1973 fue de 14.3% 18/, rebasando con este porcentaje la de Brasil y la de Argentina aunque constante el crecimiento de la industria nacional, no se compara con la cantidad de vehículos que se producen en Brasil, 2.5 veces más que México. Desde 1970 produce el Brasil más vehículos que México y Argentina juntos: con 416,040 de Brasil por 412,865 de México y Argen-

Dos de los factores de este crecimiento de la industria automotriz brasileña son: los bajos costos de producción 19/ y un mayor favorecimiento al capital en las relaciones de clase que en México y la Argentina. Aunque es fuerte la represión de los tres países en contra de la clase obrera, en la Argentina no se pudo doblegar al proletariado quien permaneció combativo, debido sobre todo a su alto nivel de conciencia; en México, a pesar del fuerte control de los trabajadores por el Estado, no se les pudo explotar más que en el Brasil, debido a que el gobierno mexicano ha tenido que hacer concesiones para seguir manteniendo la credibilidad como guía revolucionario, este método fue muy claro después de la represión de octubre de 1968 al movimiento estudiantil, a pesar de que en 1969-71 se encontraba la economía mundial y la nacional en una fuerte crisis económica, prefirió el Estado, al camino de la represión, abrir las válvulas de la emisión monetaria y del crédito internacional financiando con esto, el descontento social; otorgando aumentos salariales a los trabajadores y elevando la partida de la asistencia social creando el Infonavit y otorgando el seguro Social a los campesinos obteniendo con esto un ímpase en el desgaste que estaba teniendo el Estado ante la sociedad, un ejemplo de ello es que la candidatura del Lic. López Portillo a la presidencia fue respaldada por el mayor porcentaje de votos que registra un candidato presidencial.

El crecimiento de las ventas nacionales de vehículos de 1962 a 1975 se incrementó 4.3 veces 20/ obteniendo una tasa de

crecimiento de 13.7%, correspondiendo a los automóviles 3.7 veces y el resto a los otros vehículos automotores 21/

Se puede observar que en 1976 la Volkswagen dominó más de la cuarta parte (25.9%) de la producción de vehículos automotores del país, en 1975 más de la quinta parte del total de ventas con 20.5% 22/, aunque por mínima diferencia de las de más empresas la Volkswagen es de hecho la máxima empresa vendedora de la industria automotriz, se deduce que pocas empresas se reparten la producción y el mercado del automóvil desde que se inició el Funcionamiento de esta industria. Destacándose la fuerte participación extranjera, de las 7 grandes empresas mexicanas 5 son filiales imperialistas (Volkswagen, Ford, General M, Nissan y Chrysler) una alemana la Volkswagen, tres norteamericanas La Ford, General M. y Chrysler; y una japonesa la Nissan, las dos empresas restantes son locales con participación estatal y privada (DINA y VAM).

El aumento del número de trabajadores que la industria automotriz nacional contrató de 1960 a 1975, fue de 6.3 veces (ver cuadro 7) en relación con los de 1960.

En 1977 se calcula que la industria automotriz emplea en los tres sectores que la componen: el terminal, el auxiliar y el distributivo, 148,806 trabajadores entre empleados y obreros. Es la industria en México que más empleos proporciona, aún sin contar aquellos que se emplean en talleres de reparación y servicio, o los que fabrican carrocerías para camiones de carga o de pasajeros, los empleados de gasolineras y a los

cupados en la transportación 23/

Las inversiones muestran un incremento considerable de 1960 a 1965 24/, en 1976 dan un salto considerable precisamente cuando cae la producción debido a la recesión económica internacional y nacional lo que indica el agudizamiento de la competencia por las empresas automotrices y la necesidad de mantenerse en la pelea invirtiendo en equipo para bajar costos y no verse desplazadas del mercado

En cuanto a las exportaciones se observa el incremento a partir de 1972 25/ y el descenso en 1975, precisamente cuando la economía mundial pasa por la crisis económica, lo que motivó un descenso en las ventas del exterior. El aumento de 1972 coincide con el decreto presidencial que compensaba las importaciones de las empresas con las exportaciones que efectuaran, obsérvese en la gráfica nueve cómo en 1972 aumenta el monto de las importaciones a pesar de que el objetivo del gobierno era reducirlas incentivando las exportaciones, lo menos que se puede decir es que el sector automotriz tiene la tendencia a aumentar cada vez que puede las importaciones, y es claro si se considera que es un sector industrial en manos del capital extranjero que obtiene grandes ganancias con las importaciones que hace principalmente de sus casas matrices 26/.

En cuanto a la participación financiera en la industria automotriz Nacional Financiera dirige el mayor monto de financiamiento a la industria manufacturera y de estas a la industria metal-mecánica y a la automotriz. En el complejo industrial

De Cd. Sahagún, DINA es la principal empresa, de las tres que hay allí, Nacional Financiera tiene la posición mayoritaria en el capital social de DINA, por su parte, Somex participa junto con NAFINSA en Mexicana de Autobuses, produciendo el mayor volumen de autobuses de toda la industria.

Finalmente habría que mencionar también a la banca privada, la cual participa a través de los créditos otorgados a los compradores de automóviles nuevos; de esta manera se encuentra ligada a la industria automotriz

Todo esto en su conjunto ha dado lugar a que la industria automotriz posea una importancia sin precedentes dentro de la economía nacional y en la industria en especial.

Por lo anteriormente mencionado y otras características que a continuación se exponen la industria automotriz es una industria estratégica. Su aportación al producto interno bruto es la siguiente:

ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO

	1970	1974	1976
Construcción	4.6%	5.0%	5.0%
Petróleo	4.3%	4.0%	5.1%
Electricidad	1.8%	2.0%	2.2%
Prod.Quim.	3.1%	3.5%	3.4%
Siderurgia	1.6%	1.6%	1.6%
Vehículos motores	1.1%	1.6%	1.5%
Minería	0.9%	1.0%	0.9%

FUENTE: Banco de México.

Esto refleja que es una de las industrias más dinámicas y rentables para el capital, además de ser de las industrias más modernas, funciona con elevados montos de capital y con ritmos de acumulación bastante acelerados. Tan sólo las principales empresas automotrices multiplicaron aproximadamente en 5 veces los activos fijos de la industria terminal en el período 1965-76 27/.

NOTAS.

Cuarto Período.

- 1.- Alvarez, Alejandro; Sandoval, Elena; Desarrollo Industrial y clase obrera en México. Revista de Cuadernos Políticos No.4 Edit. ERA, Abril, Junio de 1975, México, p.10.
- 2.- IBID., p.10
- 3.- Decreto de Integración Nacional de la Industria automotriz del 23 de agosto de 1962, publicado en el Diario Oficial. El 25 de agosto de 1962, por el gobierno federal y el Comité de la Industria Automotriz
- 4.- WIONCZEK. La transferencia internacional de tecnología op. Cit. p.75
- 5.- MEMORIA CANACINTRA; Op.Cit. p.148
- 6.- IBID., p.78, p.80
- 7.- Quiroz, Othon; Proletariado e industria automotriz, una visión histórica. (MIMEO), CELA (Centro de Estudios Latinoamericano) Facultad de Ciencias Políticas y sociales UNAM, México, Septiembre 1979, p.16
- 8.- WIONCZEK, Op. Cit., p.80
- 9.- IBID, p.79

- 10.- IBID, p.112
- 11.- En 1975 las mercancías exportadas cubrían el 43% de las importadas, seis años antes la relación era de 56%.
Revista de comercio Exterior, EDITA. BNCESA, México, Diciembre de 1975, p.1346.
- 12.- Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, Emitido el 20 de junio de 1977 por el Gobierno Federal y la Secretaría del Patrimonio Nacional de Fomento e Industria. Memoria CANACINTRA, Op.Ci.p.227
- 13.- Anguiano, Arturo; Crisis y Consolidación del Estado en México. Revista Coyoacan, No.4, Edit. El Caballito. México, 1978, p.29
- 14.- Aguilar, García; F.J.; El movimiento obrero Op. Cit.p.97 p.100
- 15.- Quiroz, Othon; Op. Cit. p, 24
- 16.- Mandel, Ernest; El Capitalismo Tardío, Edit. ERA, México 1979, p.131
- 17.- Memoria, CANACINTRA; Op.Cit., p.152
- 18.- Véase cuadro dos

19.- Véase cuadro seis

20.- Véase cuadro doce

21.- Memoria, CANACINTRA; Op. Cit. p.146

22.- Véase cuadro doce

23.- Memoria, CANACINTRA; Op.Cit. p.150 y cuadro 7

24.- Véase cuadro 8

25.- Véase cuadro 9

26.- Memoria, CANACINTRA; Op. Cit. p.151 y cuadro 9

27.- Véase cuadro 8

6.2. Quinto Período de 1975 a 1980.

El período de 1975-1980 se caracteriza por la interrupción en 1974 del rápido crecimiento que estaba teniendo la industria automotriz nacional, estancándose prácticamente en 1975 y descendiendo en 1976 para recuperarse en 1978 y volver a su nivel de crecimiento en 1979 y al "auge" en 1978

PRODUCCION TOTAL	1980	490,006	VENTA DE AUTOMOVILES	1980	266,041
	1979	444,478		1979	268,908
	1978	324,127		1978	228,587
	1977	280,813		1977	194,471
	1976	324,979		1976	189,137
	1975	360,672		1975	231,108

VENTA TOTAL	1980	404,411	VENTA DE CAMIONES HASTA DE 1350KGS	1980	170,331
	1979	425,231		1979	181,988
	1978	361,078		1978	130,724
	1977	289,240		1977	82,284
	1976	303,367		1976	100,807
	1975	345,897		1975	110,378

EXPORTACION DE UNIDADES TERMINADAS	1980	18,245	VENTA DE TRACTOCAMIONES	1980	6,671
	1979	24,756		1979	4,374
	1978	25,828		1978	2,102
	1977	11,253		1977	1,181
	1976	4,172		1976	2,018
	1975	2,938		1975	2,747
	1974	19,117			
	1973	20,141			

VENTA DE AUTOBUSES INTEGRALES	1980	1,364
	1979	1,853
	1978	1,818
	1977	1,364
	1976	1,408
	1975	1,644

FUENTE: Boletín AMIA, No.169 y No.181

6.2.1. Efectos de la Recesión Económica Internacional de 1974-75 en los Países Industrializados y Semiindustrializados.

Este desorden productivo fue motivo de la recesión generalizada por la que pasó la economía internacional en 1974-1975 y que según el economista Ernest Mandel, se trata, no de una

simple recesión sino de una crisis clásica de sobreproducción 1/, y cuyos dos rasgos que dominan su evolución son:

1.- El resultado de una fase típica de declinación de la tasa de ganancia, que se manifiesta en una reducción de los ingresos netos de las empresas.

2.- La recesión, está marcada por una subutilización acentuada de la capacidad de producción, la cual se manifiesta como cuellos de botella con una superabundancia de mercancías que no permite utilizar toda esta capacidad productiva.

El profesor Enrique Semo haciendo un análisis parecido caracteriza el descenso de la producción mundial de 1974 como "la más profunda crisis cíclica de sobreproducción, que se ha producido desde la década de los treintas" 2/.

Los dos coinciden en que la crisis de sobreproducción de 1974-1975 hace caso a un ciclo económico social que se inicia en 1967. Mandel afirma que la crisis se ubica en un largo ciclo económico KONDRATIEFF cuya tonalidad principal es retraída y con una tasa de ganancia en descenso, con una intensificación de la competencia internacional, un decrecimiento del ritmo comercial y un agudizamiento de la lucha de clases que ataca la tasa de ganancia de los capitalistas, la cual desciende por la lenta absorción del "ejército industrial de reserva" en los países imperialistas, absorción que actúa como obstáculo a la elevación de la plusvalía a pesar

de la automatización creciente de la producción 3/.

También afirma Mandel que los efectos de la recesión de 1974 en los países semicoloniales como México, varían en función a la dependencia de sus economías en relación con las importaciones de petróleo, de cereales y de azúcar, señala que los países que exportan estos productos no padecen en la misma magnitud los efectos de la crisis que los países que no los producen 4/. Esta afirmación puede explicar el por qué en México la recesión generalizada de 1974-1975 que azotó al mundo, se dejó sentir agudamente hasta 1976-1977 y no en 1974-1975 como sucedió en la mayoría de los países del mundo.

Continuando, señala que los países exportadores de petróleo (se refería sobre todo a los países miembros de la OPEP) han obtenido grandes beneficios por la venta de hidrocarburos, manifestándose esto como una redistribución de la riqueza, que ahora permite el sistema capitalista, resultado de un momento en el que las burguesías dominantes no pueden controlar a su favor esta distribución, debido a cambios en la correlación de fuerzas que les permite a los países dependientes imponer negociaciones económicas a su favor, permitiéndo les sortear con esto situaciones económicas como la crisis de 1974-1975 5/. En México este aspecto permitirá dar luz a la recuperación económica que hubo después de 1977, en que debido al aumento de las ventas de petróleo la economía consigue estabilizarse relativamente permitiendo que ramas industriales como la automotriz encuentren un campo fértil para expandirse, campo que desde luego va permeado por las po-

sibilidades de ayuda que puede proporcionar el Estado al capital y que en este caso de la industria automotriz le ha garantizado jugosas ganancias, al capital internacional, que al encontrarse en crisis en sus países se ha trasladado a otros lugares ha producido con mejores condiciones como es el caso de México en que la industria automotriz se encuentra en "auge" mientras que en otros países capitalistas avanzados se encuentra en declive, tal es el caso de los E.U.A. y de Inglaterra, en donde la industria automotriz ha tenido que pedir ayuda al Estado para poderse sostener ante el embate de los efectos de la crisis.

6.2.2. La Reestructuración Industrial a Escala Internacional.

La necesidad natural de los capitales de expandirse y los problemas que ha ocasionado la crisis económica, al encarecer la producción de manufacturas en los países industrializados, ha hecho que la industria manufacturera se desplace sobre todo de Europa y de los E.U.A. a países más atrasados como Corea del Sur, Taiwan, Singapur, Brasil, México, etc., generando una sorprendente industrialización que llega a alcanzar tasas de crecimiento económico del Producto Nacional Bruto del 9 al 11% 6/.

Cuando en los países industrializados llega a alcanzar un 6% como en Francia y en E.U.A. y Gran Bretaña del 3 al 5.5%. Esta tendencia está generando una revolución en la división internacional del trabajo, al invadir nuevas áreas productivas e industrializarias, las razones son:

a) El encarecimiento de la mano de obra en los países desarrollados debido a la automatización de las industrias, que encarece la fuerza de trabajo y hace inco^osteable la manufactura.

b) En los países subdesarrollados por lo general la organización de los trabajadores es más endeble y por lo tanto bajar los salarios reales es más fácil, que en los países industrializados 7/.

El agudizamiento de la competencia internacional y los cambios en la producción mundial son bastante claros si observamos las siguientes estadísticas

CUADRO, No. 1

Tabla 1. Producción de automóviles en el mundo

(millones de unidades)	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Area del Mercado Común	8.838.2	9.454.0	9.954.6	10.235.2	10.453.0	8.923.9	8.830.0	9.693.9
Area de Europa Occidental menos Mercado Común	694.4	842.8	855.4	1.022.7	1.173.4	1.204.2	1.196.1	1.204.1
Area de la URSS y Europa oriental	622.5	685.4	853.9	1.113.1	1.404.0	1.760.0	1.882.1	2.300.0
Area de Norteamérica	9.260.0	7.487.4	9.678.3	9.975.2	10.901.7	8.511.0	7.780.8	9.693.0
Area de América Latina	390.8	510.7	631.0	827.7	1.014.3	976.3	948.1	1.200.0
Area del Japon	2.611.5	3.178.7	3.717.9	4.022.3	4.470.6	3.931.8	4.568.9	5.027.8
Resto del mundo	412.8	416.4	448.9	442.3	478.8	449.8	459.0	545.2
TOTALES	22.830.2	22.595.4	26.140.0	27.683.8	29.895.8	25.807.0	25.155.0	29.700.0

FUENTE: Iacchetti, A.: SEAT. 8/

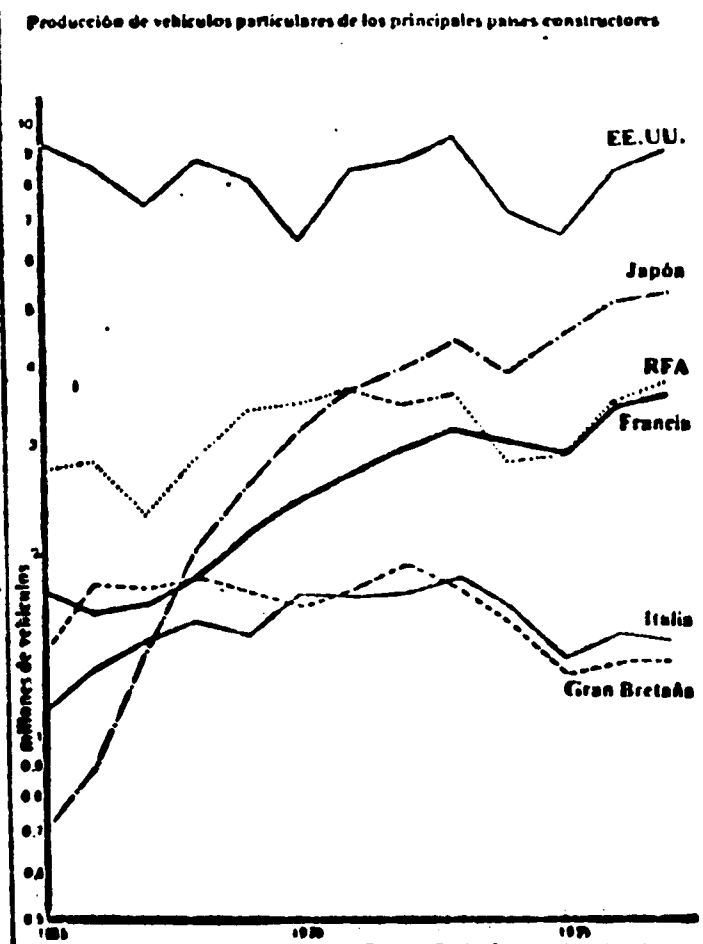
CUADRO, No. 2

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS DE TURISMO Y BREAKS.
 Porcentaje de la producción mundial

Pais	1937	1951	1955	1961	1965	1970	1974	1976
EE.UU.	78	77	72	53	49	29	29	29,2
Gran Bretaña	8	7	8	11	9	7	6	4,8
Francia	4	5	5	9	7	10	11	10,2
RFA	4	5	5	9	7	10	11	10,2
Japón	—	—	—	1	4	14	16	17,3
Italia	—	—	—	—	—	7,6	6,5	5,1

Fuente: IG-Metall - Studie, Statistisches Jahrbuch der MKD 1978 9/

CUADRO, No. 3



Fuente: O.N.T. (Economie et Statistique) 10/

En ellas podemos observar el desplazamiento de los E.U.A. des de 1961 en la producción mundial de automóviles en el cuadro número 2 se constata como los productores Europeos y Japoneses en 10 años, de 1961 a 1970, la quitaron a los E.U.A. el 47% del mercado mundial de vehículos, también el ascenso cong tante en la producción de los países socialistas y su resistencia a los embates de la recesión económica de 1974-1975 la cual si bien se desaceleró en relación con lo producido en 1974, el crecimiento no se estancó ver el Cuadro No.1.

También se puede percibir el aumento en la producción de automóviles en América Latina, Japón, y en los países europeos que están fuera del mercomún, además de la debacle de la industria Inglesa e Italiana, que en el pasado eran las grandes productoras de automóviles de lujo y deportivos, ahora desplazados por los automóviles compactos y económicos.

La crisis de la industria automotriz mundial no sólo se mani fiesta en el estancamiento, descenso y recuperación de la producción sino en "nuevas" formas de organización financiera y productiva entre las empresas, con fusiones, compras y acuerdos en la fabricación, además de los apoyos del Estado a los que ahora han tenido que recurrir la gran mayoría de las empresas, bien con empréstitos, asociaciones o barreras arancelarias.

Ante estos fenómenos nos ilustran las siguientes notas informativas:

En 1980 las exportaciones japonesas de autos acaparan el 22.5% del mercado estadounidense con 1.9 millones de vehículos. (Uno más Uno, 11, nov., 1980, p.15)

En 1980 Japón superó a E.U.A. en la producción de vehículos con 10.1 millones por 7.4 millones de E.U.A. (Uno más Uno, 26, dic., 1980, p.16)

La British Leyland prácticamente pasó a ser del Estado Británico. La Alfa Romero y la Fiat en Italia de no ser por la ayuda estatal se hubieran ido a la quiebra 11/.

La Citroen se salva de la quiebra fusionándose con la Pengeot 12/.

La Volkswagen quiere comprar a la Chrysler; la sexta empresa quiere comprar a la del tercer lugar - 1979 13/.

La Volkswagen donde no le compra las fábricas a la Chrysler produce asociada con éste, en E.U.A. le compró una fábrica de motores y en Pensylvania, están asociados 14/.

La Nissan se fusiona en 1980 con la Alfa Romero en Italia y con la Motor Iberia en España (Uno más Uno, 21, julio, 1980).

La Fiat y la Peugeot se fusionan en Argentina y crean la empresa más grande de América Latina (Uno más Uno, 1, marzo, 1980, p.6)

La Nissan producirá el Volkswagen en Japón sin participación financiera ni inversión alemanas, sólo tecnológica. (Revista Hoy No.2116, 16, diciembre, 1980, p.30)

La reestructuración industrial ha hecho que todas las grandes empresas implementen programas de producción en serie, los programas se engloban en la producción de vehículos mundiales de modelo común (world car) de tamaño mediano o pequeño con pocos cambios en el diseño y que podían ser vendidos en cualquier país del mundo, como el escarabajo de la volkswagen, los cuales no necesariamente serán producidas todas sus partes y mecanismos por una sola empresa, sino que algunas partes serán elaboradas o armadas por fábricas de otras marcas y de modelos diferentes pero con partes standard, que sirvan a ambas marcas 15/ además los componentes de este automóvil tienen la característica de que serán fabricados en diversos países del orbe, según la conveniencia de la empresa, la cual tendrá como objetivo: bajar el costo de producción y las posibilidades de asegurar la producción.

Asegurar la producción se ha vuelto un verdadero problema debido a los paros y huelgas de los trabajadores que cada vez están más combativos y continuamente interrumpe la salida de coches, el objetivo es producir en varios países los mismos componentes y poderlos intercambiar para poder desplazar así a otros países la producción en caso de paros y huelgas y no tener que enfrentar nacionalmente a los trabajadores, evadiendo con esto la fuerza de la clase obrera y negociar así ven-

vajosamente los paros y luchas.

Así la industria del automóvil vive un período de grandes ma niobras. Para hacer frente a la crisis, se lanza a aumentar la productividad; despidiendo, anulando conquistas sindicales, aumentando los ritmos de trabajo, invirtiendo en nuevas máquinas que desplazarán obreros, internacionalizando su producción. De otro lado, las acciones coordinadas de lucha en el plano mundial de los sindicatos de los trabajadores del automóvil comienzan a darse, pero con retraso respecto a la acción de las empresas. Sin embargo, por la necesidad misma de la defensa de los trabajadores, tenderán a aumentar la existencia de una comisión para seguir el desarrollo del "au tomóvil mundial" en la Volkswagen, dentro de la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, y el grupo de coordinación Fiat, son dos ejemplos de ello. La internacionalización, a un nivel jamás alcanzado, del capita lismo llevará a la internacionalización de la lucha entre los sindicatos y las empresas al plano mundial 16/.

En la producción del carro mundial América Latina entra como el taller de manufacturas de exportación, a ella se destina la fabricación de autopartes y sobretudo el armado de conjun tos mecánicos (transmisiones, motores, etc.) y el ensamble final de automóviles 17/.

En América Latina, Brasil es el país que mejor ha jugado ente papel, ya en 1976 exportó a Alemania Occidental, 60 mil.

motores y 140 mil cajas de velocidad, en 1978 las exportaciones se evaluaron en 37 millones de dólares, este mismo año la Fiat Brasileña mandó a Argentina monobloks de motores, cabezas de motor a Bélgica, platos y alarmas a Filipinas, y partes adicionales a Australia.

De los tres grandes productores de automóviles en América Latina, México entra en los planes de las compañías Transnacionales del Automóvil como el país, que en el futuro ofrecerá las mejores condiciones para la producción, no solamente por lo barato de la mano de obra y su cercanía a E.U.A. sino sobre todo por los 40 mil millones de barriles en reservas petrolíferas que posee y que aseguran el funcionamiento de la industria y de su expansión, esto lo saben y lo han calculado muy bien las compañías y para 1979 se consideraba como el mejor lugar para invertir y con más futuro de expansión 18/.

En 1976 la Volkswagen contemplaba en los siguientes tres años invertir 130 millones de dólares en nuevos programas, las tres grandes compañías estadounidenses la General Motors, Ford y Chrysler se preparaban para invertir 620 millones en este año, tan sólo la General Motors proyecta invertir 350 millones para 1982 de un proyecto de 10 mil millones de dólares que tiene para expandirse a nivel mundial, esta parte de la inversión sera destinada a una fábrica de motores V-6 que exportara el 80% de los motores a los E.U.A. 19/. La Chrysler mientras que vende sus plantas del exterior para concentrarse en E.U.A., toma a México como apoyo en la fabri

cación de manufacturas que genera planes de grandes inversiones y así seguir conservando esta plaza, en donde nunca ha tenido pérdidas y por ocho años consecutivos ha obtenido el primer lugar en ventas 20/.

También las empresas japonesas se preparan a invertir grandes cantidades de capital en México, para "incrementar la producción de autopartes y empezar a captar el mercado centroamericano" 21/.

6.2.3. Repercusiones de la Crisis Económica en las Ventas, Producción e Inversiones de la Industria Automotriz Nacional

Sin duda alguna el segundo lustro de la década de los 70's ha marcado la irregularidad de la producción capitalista, siendo en las ventas donde el reflejo fue más visible. La industria automotriz como productora de bienes de consumo duradero pagó su cuota de manera doble, pues la demanda por parte de los consumidores se restringió al tener que sacrificar el renglón del consumo de los bienes duraderos antes de reducir los de consumo inmediato, de esa manera la compra del segundo coche por las familias se vio mermada, dado que era más razonable utilizar el gasto en otras cosas, si a esto le agregamos que el gasto familiar se ha visto restringido por la devaluación, la inflación y la reducción de los salarios, podemos constatar, que sí se vio gravemente afectada la industria automotriz en este período de 75-79, obsérvese las siguientes estadísticas:

	VENTAS TOTALES	AUTOMOVILES	CAMIONES HASTA 13.5 TONS.
1962	65.153	41.163	23.990
1970	187.625	132.882	54.743
1973	285.568	200.147	85.421
1974	332.310	234.223	98.147
1975	345.897	231.108	110.378
1976	303.367	199.137	100.807
1977	289.240	194.471	92.254
1978	361.028	226.587	130.724
1979	425.231	266.906	151.998

Como se puede observar en las estadísticas las ventas totales de automóviles; han tenido que pasar por largos 5 años para recuperar el nivel de 1974.

Las ventas totales de vehículos en el mercado automotriz de 1962 a 1975 se incrementaron de 65,153 a 345,897 lo que equivale a 4.3 veces, y a un porcentaje de 13.7% de crecimiento acumulativo anual, en 1976 las ventas decrecieron en un -4.5% con respecto a 1975, en 1977, 4.6% con respecto a 1975, se recuperan en 1978 para repuntar hasta 1979 con 425,231 vehículos automotores.

De 1970 a 1975 el conjunto de las ventas decreció con respecto a la tasa de crecimiento de la década anterior en .7% acumulando una tasa de crecimiento del 13% correspondiendo al renglón de los automóviles el 11.7% anual como promedio y al de los camiones de 16% 22/.

La producción de la industria automotriz ha sido la siguiente según las estadísticas de la AMIA.

PRODUCCION TOTAL DE UNIDADES TERMINADAS Boletín No. 169

AÑO	TOTAL	DE AUTOMOVILES
1970	189.986	136.712
1971	211.393	153.412
1972	229.791	163.005
1973	285.556	200.147
1974	350.954	248.574
1975	360.678	237.118
1976	324.979	212.549
1977	280.813	187.637
1978	384.127	242.519
1979	444.426	280.049

Claramente se puede observar cómo la recesión económica de 1974-75 se dejó sentir inmediatamente en México, con un pequeño aumento de unidades terminadas en 1975, para descender en 1976, 35 mil unidades en relación con el 75.

El índice de producción del año de 1977 se redujo una cuarta parte con respecto a 1974 (menos 74.134 unidades).

En 1978 se producen 34,820 unidades más que en 1974. Tendrá que ser hasta 1979 en que la producción repunta los índices anteriores 15.7% más que en 1978 y 22% más que la de 1974.

Para 1980 los proyectos son producir más de medio millón de vehículos automotores, alcanzando así más del doble de la producción con que se inició esta década. Realmente el aumento en la producción de automóviles se da en los tres últimos años, elevándose en casi un 50% con respecto a la caída de 1977.

La caída de las ventas y de la producción por la recesión económica, se ha remontado por los empresarios de la industria automotriz con grandes partidas, las inversiones de 1970 a 1977 aumentaron 225%: de 8,611 millones de pesos en 1970 a 30,553 millones en 1977 23/. El renglón de los activos fijos aumentó 167% de 1970 a 1977 como puede observarse en el cuadro estadístico No.8.

Por lo que se está viendo en los últimos años, la inversión hace caso más que a la obtención de grandes ganancias a las necesidades del sistema de reproducir el capital; una muestra son los cambios en la política de inversión de las empresas automovilísticas, que ante la saturación natural de coches en sus mercados nacionales se han visto en la necesidad de desplazarse a países que como México les asegure las ganancias y las inversiones, en base a utilizar la mano de obra barata, los créditos, la infraestructura y los insumos como gas, electricidad, carreteras y en general materias primas. Lo anterior llevará a México a entrar en los planes de la re-estructuración industrial que está habiendo a nivel mundial y que está generando cambios profundos en la división internacional del trabajo, haciendo que cada vez más la producción se desplace a nuevos mercados que les aseguren las ganancias y la producción.

En México ahora se tienen las ventajas que permite la recabación de divisas por la venta de hidrocarburos que tienden a asegurar el crédito y la infraestructura, así como las redes de distribución le permiten a la industria abastecimiento de gas hasta sus puertas, éste ha resultado un elemento importante para impulsar la inversión. Además, el hecho de que el mercado interno no está saturado, el control sindical de la mano de obra y la estabilidad política es otro factor de garantía para la inversión 24/.

El Estado al participar en la acumulación de capital e intervenir directamente en la producción como empresario 25/, también interviene para favorecer a la burguesía y garantizarle las ganancias por medio de "estímulos"

El apoyo que brinda el gobierno a las empresas automotrices comprende una serie de regalías fiscales en las que se concede la reducción hasta un 100% del impuesto general de importación de maquinaria y equipo no producido aquí, así como en los componentes complementarios de exportación, además a las industrial del sector terminal se les concede hasta un 100% de la participación neta federal del impuesto especial de en samble, del mismo modo que se les devuelve hasta el 100% de los impuestos causados por los componentes y vehículos expor tados 26/. El economista Edgardo Lifshitz calcula que "el go bierno deja de percibir aproximadamente 3 mil dólares (unos 68 mil pesos) por cada vehículo que se produce en las ensambladoras del país debido a la política proteccionista que se les otorga a estos", y que consiste en exenciones fiscales, regalías que pagan al exterior por servicios de tecnología, más el giro de dividendos y ganancias del capital exterior por i portaciones directas e indirectas, señala también que "si se suman estos renglones y se divide por el número de automóviles producidos en México, se obtiene la cifra de 3 mil dólares en promedio, en términos de divisas y de ingresos que re cibe el Estado por la producción de cada vehículo 27/."

Si nosotros comparamos esta cifra con los precios que tienen los automóviles en E.U.A. podremos ver que equivale a lo que cuestan los autos populares; lo que no permite imaginar el nivel de las ganancias que reciben las empresas automotrices transnacionales por cada auto vendido en México.

Los estímulos fiscales que otorga el Estado mexicano a la industria automotriz son el antecedente del aumento de las inversiones por las empresas, ello se ve reflejado en las excesivas concesiones que aparecen en el decreto para el fomento a la industria automotriz de 1977 y en el acuerdo 101-774 de diciembre de 1979, facilita el sector automotriz actual: continuar con la monopolización de la producción y mantener su participación anterior en el mercado, al reglamentar los índices de crecimiento de las empresas y delimitar el número de fabricantes, además de que se legaliza el consumo de los subsidios que otorga el Estado a la actividad económica, por parte de la industria automotriz, al concederle el 70% del total 28/ y que se expresa en 7 mil 419 millones de pesos de estímulos fiscales, según el subsecretario de Hacienda, el subsidio es 128% más que en 1977 29/ ya que fue de 3 mil 259 millones de pesos para un total de valor de las exportaciones en partes y unidades terminales de 8,402.5 millones de pesos; subsidios que comprenden más del 60% del total del valor de las exportaciones realizadas en 1977.

Las facilidades que otorga el Estado a la Industria Automotriz ha llevado a los inversionistas del ramo a programar

sustanciales inversiones calculadas en 45 mil millones de pesos en el período de 1978-82, lo cual genera a su vez aumentos en las exportaciones por un total de 100 millones de pesos 30%, cantidad que representa en exenciones fiscales aproximadamente el 65%. Si a esto le agregamos las ganancias internas y demás formas de captación y mantención de capital nos podemos explicar en por qué las empresas automotrices obtienen ganancias hasta del 288% sobre la inversión actual, siendo que a nivel mundial y sobre todo en E.U.A. están en quiebra y en peligro de desaparecer como empresas autónomas, en 1979 las exenciones fiscales ascendieron 125% más que en 1977 representando 7 mil 619 millones de pesos para un valor total de 135 millones de pesos 31%, el 60% aproximadamente del valor de las exportaciones.

La elevación del precio de los vehículos es otro factor que ha permitido el aumento de las ganancias, en el siguiente cuadro se muestra parte de los cambios que han tenido.

PRECIO BASE AL PUBLICO DE ALGUNOS VEHICULOS

MARCA	PRECIO EN MILES DE PESOS		
	1973	1977	1980
AUTOMOVIL			
VOLKSWAGEN SEDAN	28.564	75.533	126.000
DATSUN SEDAN	33.695	89.389	191.589
VALIANT DUSTER VOIARE	42.897	112.426	250.000
MAVERIK-FERMONT	41.386	117.543	341.980
GALAXIE 500-LTD	71.641	253.253	508.500
MUSTANG	65.072	180.327	325.000

El aumento del precio del carro Sedan Volkswagen de 1973 a 1980 es de 346%, analizando los datos del Banco Nacional de México sobre el aumento del índice de precios al consumidor en el mismo período se señala un aumento de 133.2% lo cual constata una alza de 213% en términos reales del carro volkswagen 32/.

El Mustang en este lapso de tiempo muestra un incremento del precio en 270%. Según datos de la AMIA los vehículos grandes y lujosos tienden a incrementar su influencia en el mercado nacional. De 9.45% del total de ventas en 1978 pasaron a 10.55% en 1979: esta tendencia desmiente en México una característica mundial, su caída en ventas de estos coches grandes por los altos costos de mantenimiento y consumo de combustible, este incremento se puede observar en la siguiente estadística 33/.

Porcentaje de producción de automóviles según categorías (México)

Concepto	1972	1974	1976	1978
Populares	55	57	55	52
Compactos	27	27	35	37
De lujo	10	9	7	9
Deportivo	4	3	2	2

En cuanto al control de precios, el decreto del 22 de octubre de 1972 definió la oferta de los precios para los consumidores, hasta 1976 los precios se habían mantenido estables en relación con los precios originales, pero a partir de este año las relaciones de precios se modificaron aumentando considerablemente, presionado al gobierno, el cual por las diversas dificultades que tenía, debido a la crisis económica, se ve obligado a buscar salida para detener el desempleo y aumentar la inversión, ante esta situación expide el decreto del 16 de junio de 1977, donde se contempla la liberación de precios de los automóviles 34/, como una concesión a los agentes de la rama automotriz, los cuales inmediatamente los elevan haciéndolos recaer en los consumidores.

El actual control de precios de los camiones, tractocamiones y autobuses ha motivado que los productores prefieran las inversiones en el sector del automóvil, por ser ahí donde las ganancias son mayores, el supuesto de que el control de precios de los tractocamiones y autobuses iba a generar una mayor competencia entre los productores produciendo más unidades para elevar las ganancias, se ha visto nulificado por el control oligopólico que mantienen unas cuantas empresas (ver el mercado (ver estadísticas siguientes), las cuales han restringido y abandonando la producción de estos géneros, dejando a las ya existentes en el ramo sin que se vea un fluir de capitales de este sector por los fabricantes de automóviles. Esto no quiere decir que el porcentaje de crecimiento anual de los camiones y autobuses (16%) sea bajo, al contrario se presenta por encima del de los automóviles en 30

DIVISION DEL MERCADO (% 1979)

POPULARES	COMPACTOS	DEPORTIVOS
VW = 61	Chrysler = 33	Ford = 75
Nissan = 27	G.M. = 22	Chrysler = 18
Renault = 12	Ford = 21	
	VAM = 24	

% DE PRODUCCION EN AUTOS Y CAMIONES/(miles de unidades)

	1972	%	1974	%	1976	%	1978	%
TOTAL	229.7	100.0	350.9	100.0	324.9	100.0	384.1	100.0
Autos	160.0	70.0	248.5	71.0	212.5	65.0	242.5	63.0
Camiones	69.7	30.0	102.4	29.0	112.4	35.0	141.6	37.0

No incluye producción de tractores

Fuente: AMIA; Boletín 169

Las limitaciones del mercado se detectan con los datos que nos proporciona la AMDA referentes a 1978 sobre el comportamiento del gasto familiar para la adquisición y mantenimiento de los automóviles y el gasto referente al transporte de los miembros 35/.

La clase alta gastó el 11% del presupuesto

La clase media alta el 8%

La clase media el 6%

La clase de ingresos menores gastó entre el 3% y el 4% de su presupuesto en vehículos y transporte.

Si añadida a estos datos le agregamos la información sobre los hábitos y preferencias del consumo, podemos corroborar lo dicho anteriormente sobre las restricciones y limitaciones del mercado de consumidores 36/.

Los autos grandes no se han visto fuertemente afectados por tener una demanda que obedece al consumo institucional. Los compactos son los que están reaccionando más favorablemente debido al poder de compra de la clase alta y media alta.

Los autos populares se encuentran retrasados en su recuperación, debido a que el poder de compra de los estratos a que se dirige no se han recuperado plenamente.

Lo dicho anteriormente viene a corroborar de una manera indirecta lo que hemos manejado en el análisis en cuanto a tratar de problematizar las declaraciones de los empresarios sobre el auge automotriz mexicano, pues lo que ellos señalan en estos datos, confirman las limitaciones que tiene el mercado interno en ampliar la demanda de consumo de automóviles, ya que esto se reduce a escasos márgenes de los estratos sociales y de ellos a sectores privilegiados como son las clases altas y la aristocracia obrera.

El hecho de que en México haya 17 personas por vehículo (en E.U. es de 1.5), comprueba no solamente las limitaciones de expansión del consumo de automóviles en los años pasados, si no en el futuro, pues los estratos sociales según las estadísticas sobre la distribución del ingreso están agravando

su situación económica, reduciéndose cada vez más estos, debido a la crisis económica permanente del sistema.

6.2.4. Los Trabajadores Automotrices en la Clase Obrera Mexicana

Los obreros automotrices, tanto por su posición en la producción como por la combatividad demostrada en sus luchas hasta el momento, potencialmente poseen un carácter estratégico en el conjunto de las luchas de la clase obrera mexicana. Carácter que comparten con otros sectores obreros como los electricistas, petroleros, ferrocarrileros, transportistas, mineros, siderúrgicos, de comunicaciones, de la construcción, todos en su conjunto, trabajadores de las ramas industriales básicas de la producción, han emprendido luchas que hacen cambiar el panorama de "paz social" que hubo en años anteriores.

Observando el cuadro siguiente se puede ver que los obreros automotrices, durante la década de los setentas, son obreros que han levantado oleadas de luchas con bastante frecuencia, especialmente durante la revisión de sus contratos colectivos 37/, siendo por ello el eje central la lucha económica, la lucha por reivindicaciones inmediatas, como es el caso de los aumentos salariales, que independientemente de sus salarios, han podido conquistar aumentos superiores a los conquistados por otros sectores, rebasando en algunos casos los llamados "topes", impuestos por el estado. En marzo de 1977 los trabajadores de Nissan obtuvieron el 12% de aumento, por arriba del 10% impuesto por el Gobierno. También en julio del mismo año, en Vw se logra el 15%.

POCENAJES DE AUMENTOS SALARIALES LOGRADOS POR LOS TRABAJADORES AUTOMOTRICES (1974-1979)

Compañía	Fecha de revisión	Tipos salariales					
		74	75	76	10% 77	12% 78	13.5% 79
Dats	7 de febrero	10%		15%	7%	12%	13.5%
Renault	7 de febrero	10%		15%	7%	12%	13.5%
General Motors	8 de febrero		13%		10%		16 %
Nissan Mexicana	31 de marzo	22%		20%	12%	16%	18 %
Volkswagen	1º de julio	26%		26%	15%	16%	18 %
Ford Motor Co.	1º de agosto		16%	18%	15%	16%	18.5%
VAM	4 de octubre ¹	---	---	---	---	---	---
Chrysler de México	---	---	---	---	---	---	---

¹ En VAM no ha habido jamás una huelga.

² En Chrysler, desde 1975 en que hubo un paro de dos días, no ha habido nuevos conflictos.
Elaboró: José Orbón Quiros Trejo.

Así mismo, la lucha contra la eventualidad en el trabajo, los despidos masivos e injustificados, son otras de las reivindicaciones que han levantado, haciendo uso por lo regular del derecho de huelga, derecho al que tienen todos los trabajadores, pero que escasamente la burguesía y su estado le permiten hacerlo. Ejemplo de ello, son los electricistas que en 1976 estuvieron a punto de estallar la huelga Siendo reprimidos por el Estado para evitarla

Los sectores estratégicos del proletariado han sido sometidos de manera más perfeccionada a la política de control y represión por parte del Estado burgues mexicano, y con todo esto, los obreros automotrices han podido hacer uso del derecho de huelga. En este sentido, el siguiente cuadro es bastante aleccionador.

CUADRO VIII.- Paros, Huelgas, Días y Horas perdidos en la Industria
Automotriz Terminal (1970-1979).

	70	72	73	74	75	76	77	78	79	TOTALES	
										DIAS	HS.
GENERAL MOTORS			6d		62d		62d		22d	120	
NISSAN MEXICANA		1d*	1d*	21d		46d	3h	1d		70	3
DINA-RENAULT				14d		14h	6d	3d	21d	44	14
CHRYSLER	32d**					2d***				34	
VOLKSWAGEN				6.5d		8d	1d	15d		30	12
FORD						30d		9h		30	3
VAM	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

*Paros

**Paro y huelga salvaje en Toluca

***Paro parcial en Toluca

Fuentes: Javier Aguilar. El Movimiento Obrero Automotriz en México,

1965-1976, México, UNAM, 1978, pp. 152-233.

Quiroz Trejo, José Othón; Proceso de Trabajo en la Industria Automotriz
Terminal, MIMEO CELA. FCPYS. UNAM. México, 1980 p.38

Esta relación, refleja dos cosas básicamente: primero, la intransigencia de la burguesía para resolver las demandas de los trabajadores que explota y segundo, la combatividad del obrero automotriz, con lo cual ha posido ha-

cer valer su derecho a la huelga.

Todas estas huelgas, excepción hecha de las de Spicer y General Motors, surgieron a partir de demandas salariales, despidos y otras reivindicaciones de tipo contractual. La lucha de Spicer fue originada por el intento de formar un sindicato independiente, en un principio de la Federación de Organizaciones Obreras (FAO), y después del Sindicato de Trabajadores Mineros Metalúrgicos que les fue impuesto, aunque al final de la lucha los trabajadores de Spicer fueron derrotados, siendo despedidos más de 600 de ellos de los 800 que aproximadamente trabajaban en la empresa 35/, la experiencia que arroja su lucha resulta ser aleccionadora: hicieron uso no sólo de la huelga como forma de lucha para defender sus derechos, sino que también pusieron en práctica otras formas de lucha, que se engloban en formas de poder obrero, que independientemente de su efectividad, ponen al desnudo la iniciativa y arrojo de que es capaz la clase obrera.

Del mismo modo, el retraso en la producción, o bien oposición al incremento de velocidad en las líneas de producción como actos espontáneos, han sido implementados también por obreros de otras empresas automotrices como son los casos de los trabajadores de FORD y NISSAN, y más recientemente en VW, pero al final de cuentas son despedidos o bien castigados los obreros que encabezan esas acciones.

Realmente estos ejemplos, muestran hasta qué punto puede llegar la lucha de la clase, y en especial sus sectores estratégicos. Pese a todo, su conciencia de clase, aún está en gérmen, lo que permite al Estado continuar con el control de la Clase Trabajadora.

Sin embargo, esto no quiere decir que el control estatal sobre la Clase Obrera será eterno, la confrontación diaria, conlleva al aprendizaje y al fortalecimiento; por lo que la conquista del poder político y la demolición del Estado burgués cada día se ve más cerca, prueba de ello son las revoluciones triunfantes. La instauración de formas socialistas traerá a la humanidad nuevas formas de vida, superiores, sin que esto signifique el paraíso, nuevos problemas aparecerán, pero la clase obrera en el tiempo sabrán como resolverlos, prueba de ello son las luchas de los obreros polacos que cada día exigen más a una igualdad entre individuos.

NOTAS.

Quinto Período.

- 1.- Mandel, Ernest; La Crisis, Edit. Fontamara. Barcelona, España. 1975., p.20-22
- 2.- Semo, Enrique; La Crisis Actual del Capitalismo. Edit. de Cultura Popular, 1979., p.130
- 3.- Mandel, Ernest; El Capitalismo tardío. Edit. ERA., México, 1979., p.130
- 4.- Mandel, Ernest; La Recesión Generalizada. Edit. Transición, S.A., México 1979., p.31
- 5.- IBID., p.32
- 6.- Periódico Excelsior; México, D.F., 23, febrero 1981
p.4
- 7.- Frank, Andre Gunder; Crisis del desarrollo y desarrollo de la Crisis. Revista Transición No.16; Edit. Iniciativa Editoriales S.A., España, Enero 1980., p.7
- 8.- Wolf, Winfried; Los Pormenores de una Reestructuración industrial. Revista, Inprecór, No.10 "Correspondencia de prensa internacional" Edit. INPRECOR, Madrid, España. Diciembre 1979., p.28

- 9.- IBID., p.28
- 10.- Lucchetti, A.; SEAT: "Una ofensiva de la derecha"
Revista Transición, No.3, Edit. Iniciativas Editoriales, S.A., Barcelona, España, Diciembre 1978. p.22
- 11.- Mandel, Ernest; La Recesión, op.cit., p.125
- 12.- IBID., p.125
- 13.- Wolf, W; Los pormenores, Op. Cit., p.25
- 14.- IBID., p.24
- 15.- "Esta innovación (de producir las autopartes en múltiples subsidiarias) ya fue introducida a finales de la década de los 60's por Ford Motor Company, con el Ford Fiesta, para abastecer el mercado europeo. Por ahora, esa misma empresa planea introducir el modelo en el mercado norteamericano en 1982 mientras que la General Motors empezara a producir su auto mundial a partir de 1981. Revista; Expansión, México, 28, mayo 1980, p.28
- 16.- NACLA., Op. Cit., p.32
- 17.- IBID., p.11
- 18.- IBID., p.28

19.- IBID., p.28

20.- Chrysler de México realizara durante este año, inversiones del orden de 3,500 millones de pesos en la ampliación de sus plantas armadores de automóviles y camiones,.. así como la construcción; de la planta de motores de 4 cilindros en Ramos Arizpe, Coah., cuya capacidad de producción será de 270.00 motores al año, los cuales serán destinados tanto a la exportación como al uso doméstico... Periódico, Excelsior. 19, Diciembre, 1980. p.1, 15

21.- Los industriales japoneses invertirán en el sector automotriz 4 mil 800 millones de pesos con el objetivo de incrementar la producción de autopartes, reducir las importaciones y empezar a captar el mercado de la región de Centroamérica, abundó más sobre la industria automotriz, e indicó que luego de 16 años Nissan Mexicana (fabricante del automóvil Datsun) tenía una inversión de 80 millones de dólares, pero -agregó- recientemente obtuvo la autorización del gobierno para invertir 200 millones. Periódico uno más uno., 15-febrero de 1980 p.12

22.- El Estado Mexicano participe en VAM el 60.23 de aportación mediante Nacional Financiera, En Renault. Mexicana, Dina Nacional, S.A. DINA, Periódico, uno más uno, 14, marzo de 1980, p.1

23.- Memoria, CANACINTRA., O. Cit., p.65

- 24.- Periódico, uno más uno, 10, agosto, 1980
- 25.- Periódico uno más uno, 15 marzo, 1980
- 26.- Uno más uno; 12 marzo, 1980.
- 27.- Revista; Hoy, P. Cit., 7 abril, 1980 p.25
- 28.- Uno más uno; 30 Junio, 1980
- 29.- Véase cuadro anexo número 2
- 30.- Memoria; CANACINTRA; op. Cit., p.150 y 163
- 31.- Revista; Hoy Op. Cit., 7, abril, 1980 p.24
- 32.- Uno más uno; 15, marzo, 1980, p.1, 15
- 33.- IBID., p.1
- 34.- Véase página sobre decreto "Para el fomento de la Industria automotriz"
- 35.- Memoria, CANACINTRA; op. Cit., p.31
- 36.- IBID., p.32

- 37.- Aguilar García, Francisco J.; El Movimiento., Op. Cit.
p.128
- 38.- Trejo Delabre, Raúl; Lucha Sindical y Política: El
movimiento de Spicer: Revista de Cuadernos Políticos,
No.8, Edit. ERA., México, Abril, Junio, 1976.

Resumen de Conclusiones

1.- El desarrollo de la Industria Automotriz se inició como producto de la Segunda Revolución Industrial a fines del siglo XIX, experimentándose una transformación en las fuentes de energía y con ella las técnicas de producción y del transporte.

2.- El desarrollo de la Industria Automotriz en los países industrializados siguió el curso clásico del capitalismo, en base a la centralización de empresas y concentración de capitales, deviniendo esto en grandes empresas monopólicas internacionales que son las que dominan la producción y el mercado automotriz en la actualidad.

3.- El desarrollo de la Industria Automotriz de los países atrasados económicamente, o en vías de desarrollo, no puede explicarse en función de la lógica que siguió en los países

industrializados, ya que en estos existió una competencia de capitales nacionales que devino en monopolios, y en los países atrasados estuvo en función de la expansión internacional de estas empresas, por lo que la Industria Automotriz de estos países nace en condiciones de monopolio.

4.- El desarrollo de la industria en los países coloniales o semicoloniales, ha estado supeditado a la ley del desarrollo desigual y combinado: desigual, en el sentido de que sus ramas industriales han crecido de manera desuniforme, habiendo ramas con un crecimiento extramadamente limitado y otros con un desarrollo comparable a la de los países industrializados; combinado en el sentido de una desigualdad estructural en cada rama o industria, encontrándose, procesos de trabajo, tasas de productividad y tecnología, con fuertes diferencias que impiden generalizar la situación de atraso o modernización de la industria o rama industrial. Haciendo complejo absolutizar un nivel de desarrollo productivo, siendo es-

te el caso de la industria automotriz de México en donde nos encontramos. Tecnología altamente avanzada (automatizada) y procesos de trabajo que rayan en lo artesanal.

5.- En función de un análisis comparativo, consideramos que la Industria Automotriz de Argentina, México y Brasil presenta ritmos de crecimiento semejantes; se inicia con automóviles importados, talleres de reparación y mantenimiento, importación de plantas de ensamble y accesorios; instalación de industria de autopartes y procesos de fundición; fábricas de conjuntos armados, motores y equipos de ensamble.

6.- El Estado mexicano ha "estimulado" y apoyado desde sus inicios la reproducción del capital automotriz extranjero: creando una infraestructura complementaria para su funcionamiento y desarrollo; otorgándose subsidios y créditos baratos; concediendo exenciones de impuestos; facilitando la obtención de materias primas y productos auxiliares a bajo

precio; proporcionando mano de obra barata y controlada, manifestado de esta manera a los capitales automotrices en un lugar de preferencia con respecto a otras industrias, destinándose el 70% del subsidio industrial de 1979 a la industria automotriz nacional.

7.- La recesión generalizada que experimentó la economía internacional en los años 1974-1975 se debió a una crisis de sobreproducción que se manifestó, como; el resultado de la super-abundancia de mercancías generando la caída de las ventas, la producción y la reducción de la tasa media de ganancia de los negocios en general.

Podemos afirmar que la economía mexicana experimentó una crisis de sobreproducción en los años 1976-1977; crisis que se manifiesta tardíamente, debido al reforzamiento de la economía nacional en la venta de hidrocarburos y a la sobreexplotación de la fuerza de trabajo medida que se traducía en la política de austeridad que implementó el gobierno mexicano.

8.- Considerando que la economía del sistema entró en un largo ciclo depresivo, que se inicia en el segundo quinquenio de la década de los 60's, conteniendo un agudizamiento de la competencia entre las empresas y de la lucha de clases. El encarecimiento de la energía y de la fuerza de trabajo de los países desarrollados ha generado una verdadera resolución industrial que se manifiesta en una reestructuración industrial a escala mundial, contemplando a los países "subdesarrollados" como campo propicio para el desplazamiento de la producción manufacturera, debido a la abundante mano de obra barata y al control político y organizativo que hay sobre ésta que permite bajar los salarios reales.

México dentro de esta reestructuración industrial contempla una expansión industrial y un "auge" de diversas industrias, entre ellas la automotriz, expresándose no sólo en los aumentos de la producción, sino en las inversiones y exportaciones de autopartes motores y unidades terminadas.

Afirmamos: que este "auge" en la industria automotriz mexicana está sometiendo a la sociedad a múltiples sacrificios que acentuaran los problemas ya existentes, como:

1) La anarquía de la sociedad, al dirigirse el producto de la industria automotriz al consumo individual se crean problemas de: falta de transporte colectivo, contaminación ambiental, derroche de energía, urbanización delincuencia, accidentes de tráfico, etc.

2) Aumento de la explotación de la fuerza de trabajo.

3) Desnacionalización de la industria nacional de capital privado y estatal.

4) Dependencia política y económica a las decisiones del exterior.

5) Monopolización del mercado y de la industria por el capital extranjero.

6) Derrama de beneficios al capital extranjero por medio de altos subsidios directos e indirectos, exenciones de impuestos a la exportación e importación, regalías, etc.

9.- Finalmente concluimos a través de la colaboración de la presente tesis, que así como el capital se reproduce explotando al trabajador es a éste como fuerza de trabajo a la que le corresponde terminar con esta explotación, acabando con la circulación de mercancías, para poder dirigir así la producción a cubrir las necesidades sociales, hasta entonces, poder ver una industria automotriz ajustada al desarrollo social y al del individuo.

CUADRO I

COMPLEJO SECTORIAL AUTOMOTOR

Circulación producción e importaciones de automóviles y camiones (1930-1960)

VEHICULOS DE MOTOR EN CIRCULACION(1) PRODUCCION NACIONAL(2) IMPORTACIONES TOTALES
 TOTAL AUTOMOVILES CAMIONES AUTOMOVILES CAMIONES TOTAL AUTOMOVILES CAMIONES TOTAL

PASAJEROS CARGA

	PASAJEROS		CARGA				TOTAL			
	AUTOMOVILES	CAMIONES	AUTOMOVILES	CAMIONES	AUTOMOVILES	CAMIONES	AUTOMOVILES	CAMIONES	AUTOMOVILES	CAMIONES
1930	28 443	63 073	6 261	18 331						
1931	58 719	62 085	6 287	19 523						
1932	58 560	59 628	5 296	20 702						
1933	97 648	65 445	6 607	24 487						
1934	109 758	74 312	6 973	27 236						
1935	26 126	64 653	6 828	23 792						
1936	101 880	67 165	7 926	25 683						
1937	122 784	78 155	8 489	33 746						
1938	127 023	81 923	8 425	33 620						
1939	142 437	89 372	10 015	39 472						
1940	148 455	93 632	10 141	41 935						
1941	172 002	106 327	11 257	50 572	6 763	7 125	13 888	4 879	3 967	8 846
1942	181 816	113 427	11 145	53 669	2 184	4 399	6 573	2 579	1 078	3 657
1943	181 052	112 041	10 896	50 780	228	70	298	1 736	1 094	2 832
1944	194 706	111 847	12 264	57 293	-----	-----	-----	2 703	3 194	5 897
1945	188 961	113 317	12 407	58 814	-----	822	822	1 959	6 654	8 613
1946	209 375	120 906	12 915	71 673	3 619	6 835	10 454	8 995	16 634	25 629
1947	239 333	134 079	14 790	86 183	11 060	11 780	22 840	10 196	11 495	21 691
1948	272 141	150 251	16 872	99 762	10 598	10 099	21 597	1 434	1 334	2 768
1949	290 368	162 530	16 169	106 321	10 710	11 709	22 419	543	1 374	1 917
1950	308 206	173 000	18 466	111 252	10 519	11 337	21 856	1 654	1 144	2 792
1951	367 361	209 270	19 326	132 708	21 033	24 248	46 081	22 670	14 085	36 755
1952	419 312	236 975	19 590	154 413	20 637	27 300	47 987	13 475	4 757	18 232
1953	461 052	253 354	19 893	179 564	13 791	21 918	35 709	26 267	10 137	36 404
1954	495 496	273 697	20 093	193 491	13 325	20 055	33 380	19 159	9 504	28 663
1955	561 133	308 097	22 320	220 229	12 405	19 870	32 275	19 209	12 298	30 507
1956	594 776	320 429	20 995	240 083	13 134	26 253	39 387	18 515	6 392	24 907
1957	677 043	365 796	22 421	272 523	18 297	22 809	41 106	18 997	5 352	24 349

CUADRO 1
COMPLEJO SECTORIAL AUTOMOTOR
Circulación producción e importaciones de automóviles y camiones (1950-1960)

	VEHICULOS DE MOTOR EN CIRCULACION(1)				PRODUCCION NACIONAL(2)		IMPORTACIONES TOTALES			
	TOTAL	AUTOMOVILES		CAMIONES	AUTOMOVILES	CAMIONES	TOTAL	AUTOMOVILES CAMIONES		TOTAL
		PASAJEROS	CARGA							
1950	694 564	378 836	22 686	273 735	20 373	18 502	38 995	16 058	5 631	21 419
1952	785 701	437 657	25 921	300 856	27 159	23 956	51 118	21 547	3 103	24 650
1960	827 010	433 101	26 176	293 423	28 121	21 606	49 807	32 666	5 707	38 366

- FUENTE: (1) Secretaría de Industria y Comercio-Dirección General de Estadísticas tomado de La Economía Mexicana en cifras. NAFINSA. MEXICO, 1974. D.F.
- (2) Dirección General de Estadísticas tomado de "Industrialisation and Trade Project "Introduction to Mexican Automobile Industry", O.E.C.D. Development Centre, Paris, 1963

CUADRO 2

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO
(UNIDADES)

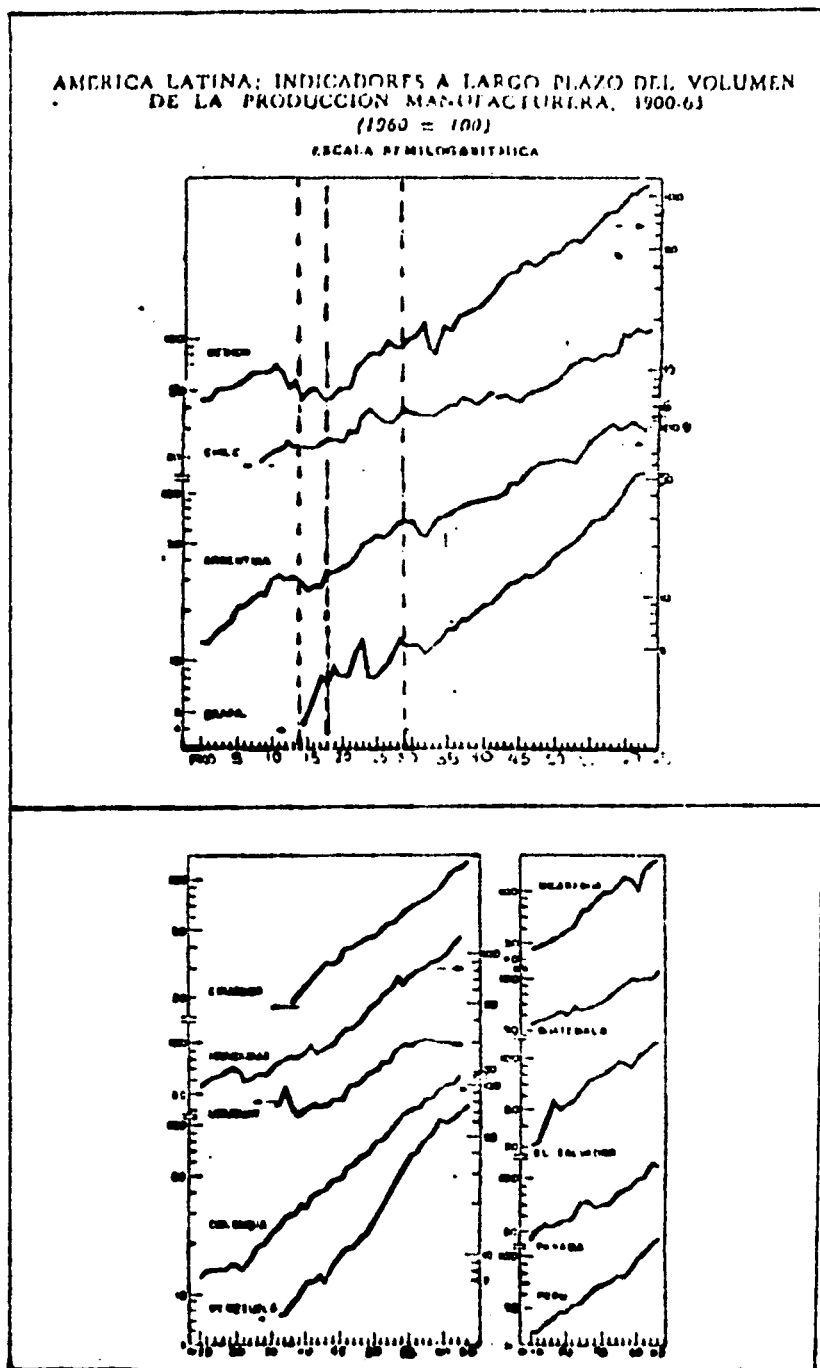
AÑOS	ARGENTINA*	BRASIL	MEXICO
1 9 6 0	89,338	133,041	49,807
1 9 6 1	136,188	145,584	62,563
1 9 6 2	129,880	191,194	66,637
1 9 6 3	104,889	174,191	69,135
1 9 6 4	166,483	183,707	90,752
1 9 6 5	194,536	185,187	97,395
1 9 6 6	179,453	224,574	114,521
1 9 6 7	175,318	225,362	126,991
1 9 6 8	180,976	279,564	146,781
1 9 6 9	218,590	353,694	165,811
1 9 7 0	219,599	416,040	173,266
1 9 7 1	251,237	516,067	210,785
1 9 7 2	268,591	609,470	229,766
1 9 7 3	291,755	749,974	285,513
1 9 7 4	286,312	858,479	350,755
1 9 7 5	240,016	929,805	360,678

TASAS ANUALES DE CRECIMIENTO

1960-1965	16.8	6.9	8.3
1965-1970	2.4	17.6	14.7
1970-1973	10.2	22.0	13.9
1960-1973	9.6	14.2	14.4

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.
Tasas calculadas.

CUADRO 3



Fuente: CEPAL: El proceso de industrialización en América Latina, Naciones Unidas, Nueva York, 1965, p. 18.

CUADRO 4

EMPRESAS DEL COMPLEJO SECTORIAL AUTOMOTOR

Iniciación de actividades de las empresas correspondientes a la etapa terminal del complejo. (1925-1958)

EM P R E S A	FECHA DE ESTABLECIMIENTO
1. Ford Motor Company, S.A.	Julio de 1925
2. Automotriz O'Farril, S.A.	Mayo de 1935
3. General Motors de México, S.A. C.V.	Octubre de 1935
4. Fabricas Auto-Mex, S.A.	Enero de 1939
5. Automotriz de México, S.A.	Septiembre de 1941
6. Automotriz Lozano, S.A.	Diciembre de 1944
7. International Co. of Mexico, S.A. C.V.	Diciembre de 1944
8. Equipos Automotrices, S.A.	Enero de 1945
9. Armadora Mexicana, S.A.	Junio de 1945
10. Willis Mexicana, S.A.	Mayo de 1946
11. Automoviles Ingleses, S.A.	Noviembre de 1946
12. Diesel Nacional, S.A.	Febrero de 1951
13. Autos Packard, S.A.	Mayo de 1951
14. Studebaker Packard de México, S.A.	Marzo de 1953
15. Representaciones Delta, S.A. C.V.	Junio de 1953
16. Volkswagen Mexicana, S.A.	Enero de 1954
17. Planta Peo de México, S.A.	Marzo de 1955
18. Industria Automotriz, S.A.	Noviembre de 1958

FUENTE: Orvaldo Lascurain, Jorge. "Aspectos de la demanda y oferta automotriz", Tesis, ITAM, México, D.F., 1967.

CUADRO 5

FUERZA DE TRABAJO EN LOS SECTORES DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ MEXICANA. 1960-1976.

(Miles de personas).

AÑO	TOTAL	INDUSTRIA		COMERCIO
		Terminal	Auxiliar	
1960	10,600	7,100	3,500	N.D.*
1965	65,000	17,000	25,000	23,000
1970	130,000	29,000	57,000	44,000
1973	145,069	40,069	60,000	45,000
1975	164,939	40,939	70,000	54,000
1976	163,795	39,795	70,000	54,000

* N.D. = No hay datos.

FUENTES: A.M.I.A., A.N.F.P.A., CANACINTRA, A.N.P.P.A., S.I.C.,
Revistas: Business Trends, (Análisis Económico. La Economía
Mexicana). Panorama Económico. Sistema de Bancos de Comercio.

CUADRO 6

FORMACIÓN DEL PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO
DE UN VEHÍCULO

(1970) (Base precio medio de venta en un país desarrollado)

	Base	Argentina	Brasil	México
1. Costo de producción	100,0	194,9	134,6	152,6
Origen nacional		184,7	132,4	105,6
Importado (excl. aranceles)		10,2	2,2	47,0
2. Utilidad bruta fábrica	10,0	19,5	13,5	15,3
3. Aranceles a la importación de partes y materiales		4,7	0,3	6,8
4. Precio ex fábrica	110,0	219,1	148,4	174,7
5. Margen concesionarios	5,5	32,9	43,5	26,2
6. Impuestos sobre las ventas	23,1	37,8	80,4	10,0
7. Precio de venta	138,6	289,8	272,3	210,9

FUENTE: CEPAL, 1974, p. 82.

CUADRO 7
OCUPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL

(Millones de Pesos)

Años	Automóviles y camiones	Tractocamiones y autobuses	Tractores agrícolas --	Total
1960	7,072	---	---	7,072
Obreros	4,802	---	---	4,802
Empleados	2,270	---	---	2,270
1965	16,800	---	---	16,800
Obreros	11,480	---	---	11,480
Empleados	5,320	---	---	5,320
1970	23,825	3,834	1,624	29,283
Obreros	15,567	2,671	609	18,947
Empleados	8,238	1,163	935	10,336
1971	25,809	3,866	1,386	31,061
Obreros	17,028	2,612	556	20,196
Empleados	8,761	1,254	820	10,865
1972	28,042	4,109	1,847	33,998
Obreros	19,265	2,718	969	22,972
Empleados	8,757	1,391	878	11,026
1973	35,551	4,518	2,036	42,105
Obreros	25,812	3,173	1,127	30,112
Empleados	9,739	1,345	909	11,993
1974	37,115	5,673	2,694	45,482
Obreros	27,126	3,961	1,716	32,823
Empleados	9,989	1,692	978	12,659
1975	35,731	5,904	2,982	44,617
Obreros	25,848	4,035	1,912	31,795
Empleados	9,883	1,869	1,070	12,822
1976	36,100	5,150	2,863	44,639
Obreros	25,446	2,867	1,744	29,577
Empleados	10,659	1,903	1,100	13,062
1977	34,395	2,778	2,633	39,806
Obreros	24,218	1,918	1,570	27,606
Empleados	10,177	960	1,063	12,200

FUENTE: CASACITRA, Memoria. op. cit., p. 161.

ANEXO B

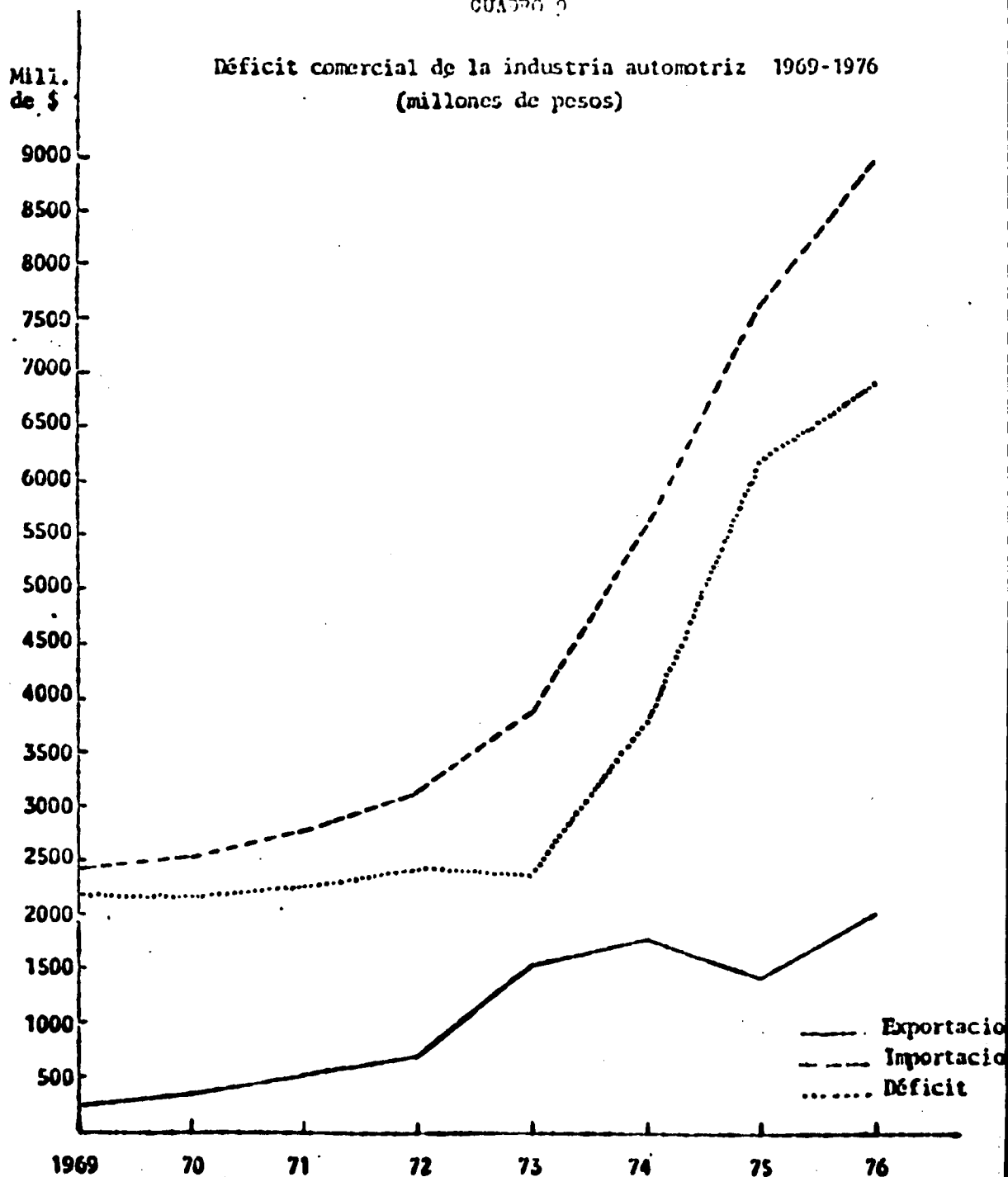
INVERSIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL

(Millones de Pesos)

Años	Automóviles y camiones	Tractocamiones y autobuses	Tractores agricolas	Total
1960				
Activos Totales	1,356	—	—	1,356
Activos Fijos	301	—	—	301
1965				
Activos Totales	3,977	—	—	3,977
Activos Fijos	1,322	—	—	1,322
1970				
Activos Totales	6,282	1,269	1,060	8,611
Activos Fijos	1,855	211	223	2,289
1971				
Activos Totales	6,561	1,437	1,056	9,054
Activos Fijos	1,852	242	253	2,357
1972				
Activos Totales	7,214	1,473	1,109	9,796
Activos Fijos	2,234	260	240	2,734
1973				
Activos Totales	10,504	1,908	1,045	13,457
Activos Fijos	3,155	328	245	3,728
1974				
Activos Totales	12,735	2,906	1,512	17,153
Activos Fijos	3,123	530	259	3,912
1975				
Activos Totales	14,904	3,568	1,923	20,395
Activos Fijos	3,509	591	286	4,386
1976				
Activos Totales	20,471	4,469	2,018	26,958
Activos Fijos	5,237	332	272	5,841
1977				
Activos Totales	23,597	4,565	2,391	30,553
Activos Fijos	5,098	579	427	6,104

CUADRO 9

Déficit comercial de la industria automotriz 1969-1976
(millones de pesos)



CUADRO 10

PRINCIPALES EMPRESAS PRODUCTORAS DE VEHICULOS AUTOMOTORES

	1965	1974	1976	1976
Volkswagen	13,189	114,504	83,452	25.9
Chrysler	27,857	68,839	56,642	17.6
Ford	22,216	55,170	46,174	14.3
General Motors	22,033	40,159	37,624	11.7
Dina	6,608	24,400	36,882	11.4
Nissan	1,105	26,807	34,332	10.6
VAM	6,140	21,800	25,146	7.8
Internacional Harvester	3,137	1,205	1,168	—
Trailers de Monterrey	23	89	7	—
<u>Totales</u>				100.0

FUENTE: "La Industria Automotriz en México en cifras", AMIA, 1976

CUADRO 11

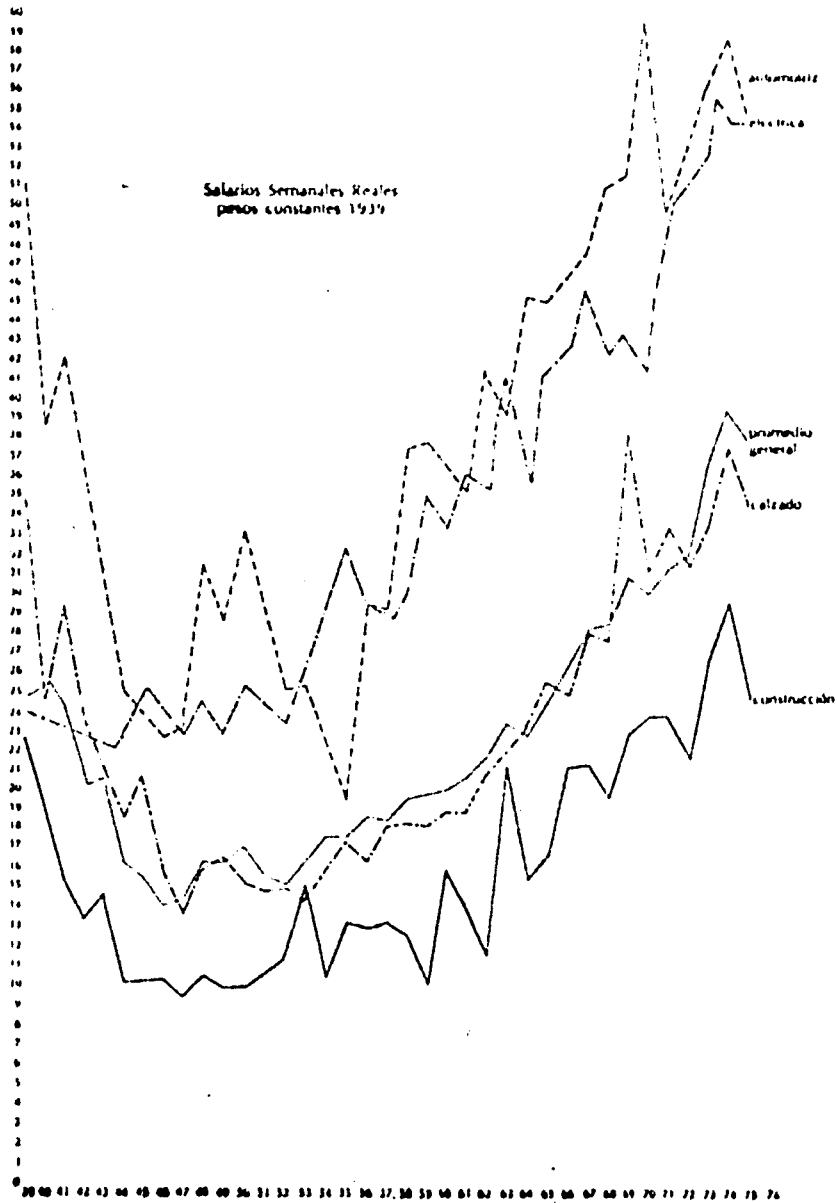
SALARIOS SEMANALES REALES 1930-1975
PESOS CONSTANTES 1930

Años	Promedio general del Distrito Federal	Automotriz	Eléctrica	Calzado	Construcción	Hulera
1975	37.88	56.15	54.22	34.20	24.49	80.23
1974	39.27	50.81	58.25	37.53	29.46	74.99
1973	36.31	51.00	55.73	33.50	26.05	70.71
1972	31.84	51.31	51.79	31.42	21.58	55.02
1971	31.21	48.57	49.20	33.49	23.54	57.19
1970	29.05	41.03	59.59	31.02	23.74	51.04
1969	30.06	43.00	51.30	30.12	22.90	50.98
1968	28.24	42.08	50.00	27.76	19.63	43.57
1967	28.65	45.96	47.26	28.23	21.23	46.91
1966	20.17	42.02	45.95	21.89	21.18	39.00
1965	24.71	41.59	44.86	25.45	16.69	37.96
1964	22.04	35.40	45.13	23.21	15.60	32.72
1963	23.41	41.29	39.01	20.41	21.29	40.19
1962	21.59	35.25	41.33	20.00	11.59	30.54
1961	20.52	35.12	35.39	18.95	14.66	29.54
1960	19.97	33.29	30.59	18.95	15.97	31.78
1959	19.83	35.37	37.73	18.32	10.15	29.17
1958	19.04	29.80	37.40	18.37	12.73	29.55
1957	18.53	28.04	29.17	18.20	17.28	25.82
1956	18.80	29.14	29.59	16.34	13.14	27.18
1955	17.65	32.71	19.52	17.58	13.29	23.14
1954	17.62	29.73	22.00	16.28	10.50	26.34
1953	16.49	20.75	25.25	14.91	15.02	18.27
1952	15.33	23.43	25.15	15.01	11.38	19.77
1951	15.73	31.53	28.97	14.90	10.75	18.31
1950	17.10	25.44	33.21	15.28	10.12	20.26
1949	16.12	22.93	28.67	16.37	9.94	18.35
1948	16.13	24.57	31.46	16.08	10.54	19.09
1947	14.36	18.59	23.08	13.83	9.52	17.51
1946	14.15	17.75	22.80	15.92	10.39	15.42
1945	15.54	20.11	23.87	20.81	10.18	14.19
1944	16.39	19.43	25.06	18.46	10.29	17.31
1943	20.65	25.76	31.65	25.07	14.45	19.90
1942	20.20	24.72	37.73	23.87	13.26	22.25
1941	24.40	24.31	42.00	29.37	15.42	30.31
1940	25.73	25.45	38.65	24.45	19.10	33.00
1939	28.44	24.79	51.11	34.84	22.72	30.52

FUENTES: Ricardo Pascoe, Jeffrey Bortz.

Salario obrero. op. cit., p. 92.

CUADRO 11 BIS



CUADRO 12

	VENTAS TOTALES		(En millones de pesos)	
	1974	%	1975	%
Volkswagen	4407	22.6	5002	20.5
Ford	4020	20.6	4791	19.6
Chrysler	3551	18.2	4598	18.8
Daim	2545	13.0	3751	15.4
General Motors	2530	12.9	2772	11.3
Nissan	1001	5.3	1435	5.8
V.A.M.	997	5.1	1340	5.5
Internacional Harvester	434	2.2	654	2.6
TOTALES	19,485	100.0	24,343	100.0

FUENTE: IDEM

CUADRO 12 BIS

VENTAS DE VEHICULOS MERCADO AUTOMOTRIZ NACIONAL

ANOS	AUTOMOVILES	CAMIONES	TOTAL
1962	41,163	23,990	65,153
1965	66,900	39,495	97,395
1970	132,882	54,743	187,625
1974	234,223	98,147	332,310
1975	231,108	114,789	345,897
1976	199,137	104,230	303,367
1977	194,471	94,769	289,240

FUENTES: CANAGINTSA, Memoria, op. cit., p. 149

PRODUCCION DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS FABRICANTES DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL MUNDO

1971-1979

(en millones de unidades)

CONCEPTO											
EMPRESA	UBICACION GEOGRAFICA	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ^{1/}	
TOTAL		29 340.4	31 264.1	34 306.1	30 160.0	28 993.3	34 352.8	36 759.5	36 438.0	34 512.2	
General Motors	U.S.A.	5 764.4	5 741.4	6 514.4	4 672.7	4 649.5	6 234.0	6 700.3	6 554.7	6 462.6	
Ford Motor	U.S.A.	2 819.1	3 196.9	3 442.6	3 048.0	2 540.2	2 942.1	3 744.7	3 790.1	3 075.1	
Toyota	Japón	2 315.8	2 417.3	2 642.4	2 433.8	2 655.3	2 507.3	3 097.1	2 929.2	2 946.2	
Nissan	Japón	1 613.6	1 885.8	2 063.2	2 002.3	2 280.6	2 572.1	2 595.3	2 422.4	2 350.3	
Peugeot-Citroen	Francia	1 294.6	1 407.6	1 517.4	1 419.4	1 260.3	1 513.5	1 612.8	2 051.5	2 002.4	
Volkswagen-Audi	Alemania Occ. -Bélgica	2 365.6	2 203.4	2 357.5	2 063.5	1 940.0	2 159.8	2 219.5	1 734.0	1 719.3	
Ford	Europa ^{2/}	1 268.8	1 400.3	1 353.1	958.0	1 099.1	1 355.2	1 647.4	1 222.4	1 059.4	
Renault-Saviem-Berliet	Francia	1 207.5	1 351.3	1 451.5	1 527.1	1 427.3	1 724.4	1 793.2	1 421.0	1 502.2	
Fiat-Autobianchi-Lancia-O.M.	Italia	1 572.0	1 628.0	1 690.1	1 498.2	1 231.7	1 372.7	1 340.3	1 463.3	1 432.9	
Chrysler Corporation	U.S.A.	1 518.1	1 693.1	1 933.9	1 538.7	1 222.6	1 775.3	1 710.9	1 615.4	1 231.7	
Toyota Kogyo (Mazda)	Japón	501.1	640.3	739.2	740.1	642.6	716.7	800.0	850.2	971.4	
Opel (G. Motors)	Alemania Occidental	851.2	881.1	895.6	604.4	675.3	938.0	946.3	959.2	968.5	
Mitsubishi	Japón	434.2	444.2	562.8	498.5	520.2	647.6	776.4	972.8	938.5	
Chrysler Europe	Francia-G.B.-España	796.8	847.7	910.7	780.8	719.6	756.6	754.1	898.7	N.D.	
General Motors	Canadá	507.5	459.6	551.0	646.2	598.9	713.7	777.0	854.6	847.4	
Honda	Japón	305.6	330.6	355.0	428.8	413.8	560.1	664.9	742.7	801.9	
Lada (Fiat)	Rusia	170.0	335.0	550.0	650.0	690.0	710.0	725.0	708.0	715.0	
British Leyland	Reino Unido	1 061.0	1 056.3	1 012.5	863.2	738.2	808.4	771.0	743.1	628.4	
Daimler-Benz	Alemania Occidental	411.0	462.1	490.3	512.4	556.5	526.1	562.0	560.7	604.9	
Ford	Canadá	536.9	626.4	613.4	598.6	481.4	527.2	589.3	623.6	502.2	
Isuzu	Japón	135.7	182.9	217.8	248.2	244.8	335.7	340.6	408.2	426.7	
Volvo	Suecia-Holanda	231.3	252.4	274.0	257.5	331.3	335.4	245.0	292.6	352.0	
American Motors	U.S.A.	321.1	343.2	487.0	487.0	467.3	366.2	313.0	359.3	343.2	
Suzuki	Japón	267.4	210.2	243.7	203.9	184.2	201.6	240.0	247.7	344.8	
B.M.W.	Alemania Occidental	164.7	182.9	197.5	189.0	221.3	275.0	290.2	311.8	328.3	
Volavich	Rusia	180.0	205.0	210.0	260.0	300.0	315.0	320.0	300.0	301.0	
Seat (Licence Fiat)	España	255.6	338.4	361.2	364.7	332.1	347.1	352.9	292.4	298.9	
Polekt Fiat	Polonia	50.0	65.0	90.0	104.0	135.0	193.0	200.0	300.0	245.0	
Alfa Romeo	Italia	127.0	143.4	205.0	211.0	191.8	273.2	263.2	224.0	258.2	
Chrysler	Canadá	249.8	292.2	283.3	250.8	286.0	327.6	327.1	274.4	155.2	

^{1/} Cifras preliminares.^{2/} Alemania, Gran Bretaña, Bélgica y España.

FUENTE: Asociación de Fabricantes de Vehículos Automotores de los Estados Unidos

BIBLIOGRAFIA CITADA

- Anguiano, Arturo; El Estado y la Política Obrera del Cardenismo; Edit., ERA. México, 1978.
- De Oliveira, Francisco. Travola, Ma. Angélica; El Complejo Automotor en Brasil, Edit., Nueva Imagen México, 1979.
- Leal, Juan F.; México; Estado, Burocracia y Sindicatos, Edit. El Caballito, México 1979.
- Lifschitz, Edgardo; El Complejo Automotor en México, Edit. I.L.E.T. (Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales). Mimeo., México, 1979.
- Mandel, Ernest; Tratado de Economía Marxista, Tomos I, II., Edit., ERA. México, 1974.
El Capitalismo Tardío, Edit., ERA., México, 1979.
La Recesión Generalizada, Edic. Transición, S.A., México 1979, p.31
La Crisis, Edit. Fontamara, Barcelona, España, 1975
- Niveau, Maurice; Historia de los Hechos Económicos. Edit., Ariel, México, 1975.

- Salama, Pierre; El Proceso de Subdesarrollo, Edit., ERA., México, 1976.
- Semo, Enrique; La Crisis Actual del Capitalismo. Edic. de Cultura Popular, México, Marzo de 1977.
- Ortiz Wadgymer, Arturo; Técnicas de Investigación Económica. Edit. Centro de Economía Aplicada. Facultad de Economía, UNAM., México, 1973
- Wionczek, Miguel; Bueno, Gerardo; Navarrete, Eduardo; La Transferencia Internacional de Tecnología, El Caso México, La Industria de Automotores. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1974
- TESIS Y FOLLETOS
- Aguilar G., Francisco J; El Movimiento Obrero Automotriz en México. 1965 - 1976, Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM., México, 1978.
- Camarena, Margarita; Capital Monopolista e Industria Automotriz en México: Tesis de licenciatura Facultad de Economía, UNAM., México, 1979.

Quiroz, Othon; Proletariado e Industria Automotriz, Una Visión Histórica. Mimeo., Edit. CELA. Centro de Estudios Latinoamericanos de la facultad de C.P. y S. UNAM., México, Septiembre, 1979.

ARTICULOS DE REVISTAS

- Alvarez, Alejandro; Sandoval, Elena; Desarrollo Industrial y Clase Obrera en México. Revista de Cuadernos Políticos. No.4, Edit. ERA. México, Junio de 1975.
- Almeyra, Guillermo; La Clase Obrera en la Argentina Actual. Revista Coyoacan, No.9, Edic. El Caballito, México, Julio 1980.
- Anguiano, Arturo; Crisis y Consolidación del Estado en México. Revista Coyoacan. No.4, Edic. El Caballito. México, Julio-Septiembre 1978.
- Cueva, Agustín; Crisis del Capitalismo y Perspectivas del Nacionalismo en América Latina. Edit., Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. Revista Estudios. No.26, México, 1978.

- Frank, Andre Gunder; Crisis del desarrollo y desarrollo de la Crisis. Revista transición No.16; Edit. Iniciativa Editoriales S.A., España, Enero 1980., -
- Gilly, Adolfo; Los consejos de fábricas: Argentina, Brasil, Italia., Revista Coyoacan, No.5, Edic. El Caballito, México octubre, 1978.
- Humprey, John; Los Obreros del Automóvil y la Clase Obrera en Brasil. Revista Coyoacan, No.9, Edic. El Caballito, México 1980.
- Lucchetti, A.; SEAT: "Una ofensiva de la derecha". Revista transición, No.3, Edit., Iniciativas Editoriales, S.A., Barcelona, España, Diciembre 1978,
- Wolf, Winfried; Los Pormenores de una Reestructuración Industrial. Revista, Inprecop, No.10 "Correspondencia de prensa internacional" Edit. INPRECOP, Madrid, España, Diciembre 1979,

- Trejo Delabre, Raúl; Lucha Sindical y Política: El Movimiento de Spicer. Revista de Cuadernos Políticos, No.8, Edit. ERA. México, Abril, Junio 1976.
- Sotelo, Antonio; Cuellos de botella del transporte nacional. Revista Hoy No.2087. 7 abril 1980. Edit. Revista Ho, S.A., México D.F.
- Navarrete, Jorge E.; Desequilibrio y Dependencia: El Comercio Exterior de México. Revista: Comercio Exterior, Volumen 25 No.12 Edit. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., México, diciembre de 1975.
- NACLA; Car Wars. Report NACLA, Edit., North American Congress of Latin American, Julio, Agosto, 1979, L.A.C., E.U.A.
- Expansión; En 1990: La Peinversión del Automóvil. Revista: Expansión No.10 Edit. Expansión S.A., México, D.F., Mayo 28 de 1980.

ARTICULOS DE PERIODICOS

- Agencia, U.P.I.; Cambios Internacionales de la Industria Manufacturera; Excelsior (México, D.F., 23 de febrero, 1981).
- Gil, Teresa; El Establecimiento de las filiales de G.M. y Chrysler dará fuerte impulso a Saltillo. Uno más Uno (México, D.F., 30 de junio de 1980)
- Miguel López, Jesús; García Sordo, Mario; 7,419 Millones de Subsidio a Armadores de Autos, I. Uno más Uno; (México, D.F., 12 de Marzo de 1980).
- La Industria de Autopartes se vería perjudicada con el GATT, II.; Uno más Uno; (México, D.F., 13 de Marzo de 1980)
- Las dos Armadoras de Autos con Capital Mexicano, en problemas, III; Uno más Uno, (México, D.F., 14 de Marzo de 1980)
- En 7 años el Costo de la vida subió 123%, los Autos, 300%, IV; Uno más Uno. (México D.F., 15 de Marzo de 1980)

Cumbre; Edit., Cumbre, S.A., 12 Volúmenes.
México, D.F., 1958.

DOCUMENTOS

AMIA, Publicaciones; Boletines y Compendio sobre "La industria Automotriz de México en Cifras, 1976". Edit. AMIA. (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, C.V.), México, D.F.

CANACINTRA. Análisis Sectorial; III Congreso Nacional de la Industria de Transformación. Edit. CANACINTRA. México, D.F., 1977.

CANACINTRA. Memoria; Primer Simposio de actualización Operacional de la Industria Automotriz. Edit., CANACINTRA. (Cámara Nacional de la Industria de Transformación). México, 1978.

S.P.P., Publicaciones; La Industria Automotriz en México. Estadísticas. Edit. Secretaría de Programación y Presupuesto. México, D.F., 1981.

DOCUMENTOS OFICIALES

Decretos;

Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de Octubre de 1972.

Fomento de la Industria Automotriz.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de Junio de 1977

Acuerdos;

Número 101-075 por el que se otorga subsidio en favor de las empresas de la industria terminal automotriz y de autopartes. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 27 de Enero de 1978.

Número 101-129 que establece las bases para la aplicación de los estímulos fiscales a que se refiere el Artículo 36 del Decreto para el Fomento de la industria automotriz. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 23 de Febrero de 1978.