

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

---

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLAN"

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: DEPENDENCIA  
ECONOMICA Y ESCASAS ALTERNATIVAS

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

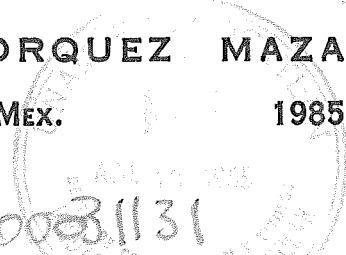
JOSE BOJORQUEZ MAZA

ACATLAN, EDO. DE MEX.

1985

7747194-1

11-00031131





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

## AGRADECIMIENTOS

A mis padres:

Nelia y Augusto, por el apoyo y paciencia que siempre me brindaron.

A mis hermanos:

Augusto  
Luis  
Nelia  
Gabriel  
Maria del Socorro(†)

A mi profesor y amigo;

Román Vidal Tamayo, asesor del presente trabajo.

A mis maestros y compañeros universitarios.

A mis familiares y amigos.

A mi amiga Rocío por la ayuda que prestó para la realización de la tesis.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: DEPENDENCIA ECONOMICA  
Y ESCASAS ALTERNATIVAS

Introducción

CAPITULO I

MARCO TEORICO E INSTITUCIONAL

- 1.1. Origen de la industrialización en las economías dependientes
- 1.2. El papel de la empresa Trasnacional
- 1.3. Políticas de Fomento en la I.A.
  - 1.3.1. Establecimiento y Desarrollo
    - 1.3.1.1. Período 1908-1925
    - 1.3.1.2. Período 1926-1947
    - 1.3.1.3. Período 1947-1960
    - 1.3.1.4. Período 1960-1972
    - 1.3.1.5. Período 1972-1976
  - 1.3.2. Decreto 1977
  - 1.3.3. Plan de Desarrollo Industrial 1979-1982
  - 1.3.4. Decreto 1981

## CAPITULO II

### MARCO GENERAL DE LA ECONOMIA MEXICANA

- 2.1            Antecedentes
- 2.1.1        Desarrollo estabilizador
- 2.1.2        La economía mexicana 1970-1976
  
- 2.2            La economía nacional 1976-1982
- 2.2.1        Año de 1976
- 2.2.2        Año de 1977
- 2.2.3        Año de 1978
- 2.2.4        Año de 1979
- 2.2.5        Año de 1980
- 2.2.6        Año de 1981
- 2.2.7        Año de 1982

\* \* \* \*

CAPITULO III  
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
Y LOS AGREGADOS MACROECONOMICOS

- 3.1 Producto Interno Bruto
- 3.2 Consumo Intermedio
- 3.3 Excedente Bruto de Explotación
- 3.4 Impuestos indirectos menos subsidios
- 3.5 Inversión en activos fijos
- 3.6 Capital
- 3.7 Personal ocupado
- 3.8 Remuneración salarial
- 3.9 Salario medio
- 3.10 Productividad del trabajo
- 3.11 Matriz de insumo-producto
- 3.12 Exportaciones
- 3.13 Importaciones
- 3.14 Balanza Comercial
- 3.15 Producción y Ventas

\* \* \* \*

## CAPITULO IV

### DIAGNOSTICO Y CONCLUSIONES

- 4.1 Industria Automotriz y Dependencia Económica
  - 4.1.1 Dependencia financiera
  - 4.1.2 Dependencia tecnológica
  - 4.1.3 Dependencia comercial
  
- 4.2 El Estado y la Industria Automotriz
  - 4.2.1 Función del Estado
  - 4.2.2 Estado mexicano y la industria automotriz
  
- 4.3 Conclusiones
- 4.4 Recomendaciones

\* \* \* \*



## I N T R O D U C C I O N

Considerada uno de los sectores productivos más dinámicos de la economía mexicana, la industria automotriz registró un crecimiento medio del 20.1% entre 1977 y 1981, cifra comparable solamente con la tasa de crecimiento del sector petrolero nacional, y significativamente superior al comportamiento del Producto Interno Bruto del país (8.4%) en igual período.

Sin embargo, en el año de 1982 la industria productora de partes y vehículos automotrices registró una fuerte contracción en su nivel de producción (-0.5%), como efecto de la crisis económica-financiera que cimbró la estructura productiva nacional en ese año.

La reducción en los volúmenes de producción de partes y vehículos automotrices repercutió seriamente en el ritmo de producción manufacturera, ya que la industria automotriz es una de las ramas de mayor demanda derivada, entre el vasto campo de industrias. De ahí que, el consumo de la rama de automotores marque, en muchos de los casos, los niveles de producción de otras industrias como, por ejemplo, la siderurgia, del hule, vidriera, textil, etc.

Durante el período 1976-1982, el desenvolvimiento de la rama automotriz ha sido duramente criticado por algunos sectores de la población. En 1981, la industria automotriz contabilizó, en forma exclusiva, el 57.7% del déficit de la balanza co-

mercial mexicana. Durante los siete años que abarca este estudio, el déficit del sector alcanzó un monto de \$6,897 millones de dólares.

Pues bien, con la finalidad de conocer cuál fue el desenvolvimiento de la industria automotriz entre los años de 1976 a 1982, determinar el impacto del comportamiento del sector en la economía nacional, y analizar la conexión de la rama con el fenómeno de la dependencia mexicana a las grandes compañías trasnacionales, se ha desarrollado el presente trabajo.

- Creemos que la industria automotriz juega uno de los papeles más importantes en la dependencia de la economía mexicana. Entendiendo el fenómeno dependiente desde dos claras perspectivas; primero, como el condicionamiento del desarrollo de las economías pobres al crecimiento de otras economías más poderosas, en segundo término, como la internacionalización de las relaciones de dependencia en las economías locales, al convertirse las corporaciones trasnacionales en la vértebra de la industrialización básica de estas economías.

El trabajo se ha dividido en cuatro secciones principales. En el primer capítulo se analiza el origen de la industrialización en las economías dependientes y el papel de la empresa trasnacional en este mecanismo. Además, se establecen los antecedentes históricos del desarrollo de la industria automotriz en México y el marco institucional, es decir, los decretos y regulaciones oficiales aplicados al sector en el período de estudio.

En segundo plano, el siguiente capítulo define el marco económico general del país durante el período 1976-1982, como requisito indispensable para analizar los fenómenos económicos que se presentaron y que, obviamente, afectaron el desenvolvimiento del sector automotriz nacional en ese lapso.

El tercer capítulo incluye un análisis conciso de la participación de la industria automotriz en los agregados macroeconómicos del país, y el comportamiento que registraron éstos en el período de análisis.

Finalmente, el cuarto capítulo comprende tres secciones definidas: el diagnóstico, las conclusiones y las recomendaciones a las que el autor de la tesis llega después del análisis económico previo.

La industria automotriz es un enorme y complejo campo de estudio para los distintos profesionistas de las ciencias sociales. Las implicaciones, facetas y perspectivas desde la cual se puede contemplar son muchas y muy variadas. En este trabajo, el desarrollo de la industria automotriz se vislumbra como un fenómeno directamente relacionado a la estructura de la dependencia nacional y a las decisiones de las grandes compañías internacionales controladoras del mercado automotriz mundial. El análisis realizado intenta servir como punto de referencia para futuros trabajos sobre este importante sector económico nacional.

## CAPITULO I

### MARCO TEORICO E INSTITUCIONAL

#### 1.1 Origen de la industrialización en las economías dependientes.

En los inicios del siglo actual la economía se encuentra dominada por los grandes monopolios, la concentración de la producción y del capital ha llegado a un elevado grado de desarrollo.

Esta nueva fase en el desarrollo del capitalismo corresponde a la etapa imperialista de su evolución, teniendo las siguientes características básicas: la existencia de los monopolios como unidades productivas esenciales; fusión entre industria y capital bancario, constituyendo el capital financiero; exportación de capitales aunada a la exportación de mercancías; constitución de "trusts" o "Holdings" internacionales y la finalización del reparto territorial del mundo entre las potencias capitalistas. (7)

Las economías latinoamericanas mantienen su enlazamiento al sistema como economías primario-exportadoras, y sus sectores económicos más dinámicos están mayoritariamente controlados por el capital internacional.

Dos antecedentes se destacan en el proceso de industrialización de las economías dependientes: por una parte, el desplazamiento del centro de gravedad del sistema económico mundial de Inglaterra a los Estados Unidos, y la crisis mundial de 1930.

(7) V.Lenin, Imperialismo Fase Superior del Capitalismo, Ed. Progreso, México, p.765.

En este período los E.U. asumen la dirección del proceso capitalista mundial, y América Latina se integra al área de influencia política y económica del capital americano.

La crisis de los treinta, por su parte, ocasionó la destrucción del patrón oro como base del sistema monetario internacional, que permitía el libre funcionamiento del mercado mundial de capitales y el comercio exterior.

Asimismo, la contracción de la actividad económica en los países industrializados, la contención de las importaciones, y la suspensión de inversiones desató una violenta crisis en las economías dependientes.

Se calcula que el comercio exterior tuvo una reducción del 50% en términos de valor entre 1929 y 1933 con respecto a los años anteriores. Asimismo, de 1929 a 1930 la exportación de capitales de Inglaterra, E.U. y Francia fue de \$3,300 millones de dólares, mientras que de 1931 a 1932 no exportaron capitales y al mismo tiempo retornaron ----- \$1,600 millones de dólares a su lugar de origen. (8)

Esta crisis modifica profundamente el proceso evolutivo de las economías latinoamericanas, particularmente,

(8) C. Furtado, La Economía Latinoamericana, Siglo XXI, México, 1978, p.146.

en aquellas en las que se había iniciado a finales del siglo pasado un proceso de industrialización localizado en los sectores de consumo corriente o tradicional. Este es el caso de Brasil, Argentina, Chile y México.

La contracción en el comercio internacional de mercancías forzó a estas economías a expandir el sector industrial ligado al mercado interno, en un esfuerzo de sustitución total o parcial de bienes que anteriormente eran adquiridos en el exterior.

Así, la reducción de las importaciones generó un proceso inflacionario considerable, provocando constantes acomodados en la tasa de cambio de estos países (devaluación), lo que ocasionó que la tasa de rentabilidad interna aumentara favoreciendo al sector industrial ligado al mercado interno.

El proceso de sustitución de importaciones se inicia en el sector de bienes de consumo que se tradujo, posteriormente, en un aumento de la demanda de bienes intermedios y equipos en general.

La segunda guerra mundial dio un nuevo impulso a la política de sustitución de importaciones en los países dependientes más avanzados, al presentarse condiciones internacionales semejantes a la crisis de 1930.

Al finalizar la guerra, el proceso de sustitución se amplía al sector de bienes de capital. Los créditos y bienes de capital americanos se canalizaron, inicialmente, hacia las ramas de energía, transporte y siderurgia. A finales de los años cincuenta y principios de 1960, las inversiones de bienes de capital se incrementan considerablemente en todos los sectores económicos, pero sobre todo, en el manufacturero.

Hay que señalar dos aspectos determinantes en este proceso de sustitución de importaciones-industrialización de las economías dependientes: el proceso significa un ajuste en la forma de acumulación capitalista, del crecimiento hacia fuera al crecimiento hacia dentro, con características nuevas en la forma de apropiación de la plusvalía generada en los países dependientes. En segundo lugar el proceso se da dentro del marco estructural de la economía dependiente. No existió ninguna ruptura con la estructura del sistema, sino un cambio en el mecanismo de crecimiento. (9)

Por eso para las economías latinoamericanas, en la medida que crecen y se amplían las ramas industriales y la tecnología se desarrolla, se incrementan los insumos importados. El crecimiento de estas economías estará entonces íntimamente ligada a la participación e intervención del capital externo en la producción que, mediante las empresas

(9) O.Sunkel y P.Paz, Op.cit., p.355.

transnacionales, se convertirán en la vanguardia del desarrollo industrial de las economías dependientes.

## 1.2 El papel de la empresa Transnacional

Integrando parte esencial del proceso de industrialización de las economías latinoamericanas (L.A.), la empresa transnacional (E.T.) constituye el eje central de este fenómeno, abarcando todos los sectores de la economía y, en particular, el sector manufacturero.

Pero, ¿qué es la empresa transnacional? En términos formales, la empresa transnacional es aquella cuyo origen, dirección y propiedad corresponde a residentes de un país desarrollado, de economía de mercado, y que realizan actividades productivas a escala internacional. Es un agente económico cuyo comportamiento se define sobre la base de estrategias globales a nivel mundial; concebida en función de sus objetivos a largo plazo y de las condiciones económicas y políticas en el país de origen, en el que actúan y en el mercado internacional. (10)

La génesis de las corporaciones transnacionales fue definida por Lenin a principios de siglo. Para él, el monopolio es un producto de la concentración de la producción en un grado muy elevado de su desarrollo, el capitalismo

(10) F. Fajnzilber, Las Empresas Transnacionales, F.C.E., México, 1975, p.20.



monopolista se caracteriza por la explotación de un número cada vez mayor de naciones pequeñas o débiles por un puñado de naciones riquísimas o fuertes.(11)

La presencia del capital monopolista en las economías latinoamericanas data desde principios de siglo. Sin embargo, es a partir de la segunda guerra mundial cuando la expansión de la empresa trasnacional se efectúa en magnitudes sustanciales. A mediados de la década de los sesenta se establecen ya, la mayor parte de las filiales actuales de las empresas trasnacionales de los E.U. (62%). A finales de la misma década, el 50% de las filiales de E.T. de Alemania, Japón, Francia y Bélgica se establecen en A.L. (12)

Por consiguiente, el período de sustitución de importaciones va acompañado de la instalación de las filiales de la E.T. Lo que por el lado del subdesarrollo se vislumbra como una política nacionalista en busca de "desarrollo autónomo", por el otro lado es una política de reproducción del capital a escala internacional, vía la introducción de la corporación trasnacional en los mercados nacionales.

Las razones que determinan el establecimiento de las ET en las economías latinoamericanas son variadas y de di-

(11) V. Lenin, El Imperialismo fase Superior del Capitalismo, Edit. Progreso, México, p. 795.

(12) F. Fajnzilber, Op.cit., pag. 32.

versa índole. Al carácter proteccionista de las economías LA, se añade la existencia de un contingente de mano de obra barata que incrementa sustancialmente los beneficios del capital externo. Hay que agregar a ello, la abundancia de recursos naturales utilizados como materia prima para la industria, la existencia de un mercado nacional conformado y con perspectivas de crecimiento y la ausencia de empresas locales capaces de competir en el mercado local dado su escaso desarrollo tecnológico.

En un principio, la acción de las ET manufactureras estuvo básicamente orientada a satisfacer la demanda del mercado interno de los países en los que actúan, de ahí la marcada preferencia de las ET por ubicarse en países cuyo mercado interno es de mayor magnitud y con altos promedios de ingreso por habitante. Por ejemplo, en AL más de la mitad de las filiales de las ET están localizadas en Brasil, Argentina y México.(13)

En la actualidad, las nuevas transformaciones en el patrón de acumulación capitalista reduce el peso del mercado interno como elemento decisivo para el establecimiento de las corporaciones multinacionales.

Pedro Vuskovic afirma: "el sello fundamental del nuevo esquema de acumulación capitalista está marcado por

(13) F. Fajnzilber, Op.cit., pag. 34.

un acelerado proceso de internacionalización del capital del que se hacen cargo las grandes empresas trasnacionales, y un gigantesco redespiegue industrial que configuran nuevos esquemas de división internacional del trabajo". (14)

La industria trasnacional ubicada en los países dependientes internacionaliza su producción. Se persigue convertir estas economías en economías exportadoras, en la que los niveles inferiores de salario se constituyan en la base de sustentación de producciones industriales para el mercado mundial. El caso de la industria automotriz es un ejemplo ilustrativo de esta nueva modalidad.

1.3 Políticas de Fomento en la Industria Automotriz (IA).

1.3.1. Establecimiento y Desarrollo (15)

El establecimiento y desarrollo de la Industria Automotriz en México se inició a principios de este siglo, ello si se toma en cuenta la aparición del primer vehículo como punto de partida. Sin embargo, el establecimiento de las primeras plantas automotrices se da tiempo después.

Se ha dividido el proceso de crecimiento de este sector a partir de las características en la producción de

(14) P. Vuskovic, el nuevo orden económico Internacional, Revista Comercio Exterior, México, Marzo 1978, Vol. 28, Núm.3, p.262.

(15) La elaboración de esta sección está basada en M. Camarena, La industria automotriz en México, ISS-UNAM, México, 1981, ps. 19-28, e investigación propia.

vehículos de la publicación de documentos oficiales que han influido en su evolución.

1.3.1.1 Período de 1908 a 1925

Se caracteriza básicamente por la aparición de los primeros coches en México. Estas primeras unidades fueron importadas completamente. No existe en el país ensambladoras ni industria de autopartes. La participación oficial se limita únicamente al control y cobro de impuestos a la importación.

1.3.1.2 Período de 1926 a 1947

Se inicia el establecimiento de fábricas ensambladoras en el país; Ford en el año de 1925, General Motors en 1935 y Automex en 1938. El gobierno promueve la instalación mediante la reducción a la tarifa de importación de partes automovilísticas (50% menos en relación a la importación de autos completos). No existe control de precios ni programas de producción que cubrir. La importación de vehículos armados en el extranjero no tiene restricciones, lo que ocasiona la compra de 80,000 unidades importadas entre 1936 y 1940.

1.3.1.3 Período de 1947 a`1960

Concluída la Segunda Guerra Mundial, la expansión internacional de las trasnacionales automotrices se traduce en inversiones considerables a sus filiales en Latinoamérica. El mercado mexicano no es la excepción.

Las fábricas armadoras proliferan, su número se eleva a 18 a mediados de los años cincuenta. Las marcas y modelos también se incrementan, en igual lapso existen en el país 75 marcas y 117 modelos. Asimismo, se inicia en México el período de sustitución de importaciones y la participación gubernamental en la política de industrialización es de mayor peso. Sin embargo, en el caso de la industria automotriz la política estatal es irregular, discontinua y, en apariencia, sin un programa coherente. Por ejemplo, en 1947 se introducen cuotas a la importación de autos terminados, disminuyendo la de autopartes. Para 1951 se invierte la política, las restricciones a la importación son ahora para los componentes, liberándose la de autos terminados. Por primera vez el Estado interviene en campos no tocados antes: control de precios, cuotas de producción y el índice mínimo de integración nacional. Sin embargo, hasta este momento la rama automotriz nacional es prácticamente de ensamble, no existe el sector productor de autopartes.

1.3.1.4 Período de 1962 a 1972

La presión del capital privado nacional y del capi-

tal estatal para formar parte en la producción automotriz, transforma la política de industrialización del sector. Resultado de esta posición, que se venía gestando desde 1960 es el decreto sobre la Integración de la Industria Automotriz de 1962. Los objetivos esenciales del decreto fueron: desarrollo de la IA como una actividad que integrase la industria de autopartes y estimulara la creación de nuevas industrias conexas; control a las importaciones, prohibiéndose la de autos terminados; estímulo a las exportaciones; 60% de integración mínima de partes nacionales y elevar el ingreso y empleo internos vía la industrialización de este sector. En 1963 se emite un decreto complementario que tiene como meta definir la política fiscal de apoyo y estímulo para la industria. Las concesiones son: extensión de impuestos de importación de maquinaria y equipo por 5 años, para los materiales y componentes, de 4 años. También se redujo hasta un 80% los impuestos de ensamblado. Los nuevos requisitos en la producción automotriz ocasionan la salida de la mitad de las fábricas automotrices existentes en el país hasta ese momento. A partir de 1962 se comienza a integrar la industria de autopartes al sector terminal, el desarrollo de la rama adquiere un dinamismo nuevo.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

	1962	1966
Capital invertido	\$32 millones de dólares	\$150 mill.de dólares
Producción de autos	65,000 unidades	113,600 unidades
Número de trabajadores	9,000 personas	22,000 personas
Salarios y prestaciones	\$238 mill.de pesos	\$705 mill.de pesos

FUENTE: elaborado con datos de AMIA.

1.3.1.5 Período de 1972 a 1976

En el año de 1972 se emite un nuevo decreto que persigue lograr la especialización productiva de los fabricantes mediante la estandarización y tipificación de los productos. Los aspectos significativos del documento son: 60% de integración nacional el sector de autopartes; para 1973 las empresas terminales deberán exportar el 40% del valor total de las importaciones (este porcentaje aumentará año con año hasta equilibrar los valores); a partir de 1974 la industria terminal sólo podrá producir tres líneas de automóviles y siete modelos por línea. Además, el decreto contempla crear incentivos fiscales para la exportación. Durante este período, la industria automotriz crece sustancialmente, los indicadores económicos del sector lo demuestran. En 1975 se registra el nivel más alto de producción de esta etapa. Un año después, la crisis económica nacional de 1976 repercute seriamente en el comportamiento del sector, lo que ocasionó que

en 1977 la producción de unidades disminuyera a un nivel inferior al logrado en 1973. La crítica situación del sector al final de este período, demandaba el replanteamiento de los objetivos y programas de desarrollo de la industria. La respuesta institucional para reactivar el sector se expresa a través del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz publicado el 16 de junio de 1977.

### INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(millones de pesos corrientes)

	1972	1976
Valor bruto de producción	15,840	39,112
Pib automotriz	4,006	9,813
Formación bruta de capital	696	1,587
Exportaciones	1,020	4,365
Importaciones	3,478	10,079
Producción total de vehículos (1)	29,791	324,979

-----  
(1)unidades

Fuente: Elaborado con base en "La industria automotriz en México". SPP. 1981.

#### 1.2.2 Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz. 1977

El objetivo central de este nuevo decreto es fomentar y acelerar el crecimiento en el sector automotriz,



convirtiéndola, a mediano plazo, en generadora neta de divisas.

El documento establece que a partir de 1978 y años subsecuentes, los grados mínimos de integración serían:

GRADOS DE INTEGRACION

(%)

	1978	1981
Automóviles	50	75
Camiones	65	85
Tractocamiones/Autobuses	70	90
Tractores agrícolas	65	85

Por su parte, los productos de la industria de autopartes deberán según el decreto, obtener una integración mínima de un 80% en 1981.

La nueva política de fomento fijó como medio para el logro de sus objetivos los siguientes estímulos fiscales:

- reducción hasta del 100% del impuesto general de importación de maquinaria.
- reducción del 100% de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.

- devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos causados por los componentes y vehículos exportados.

En su última parte, el decreto constituye la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz que será la encargada de expedir las reglas y disposiciones administrativas "más convenientes" para la aplicación del decreto.

1.3.3 Plan de Desarrollo Industrial  
1979 - 1982.

Dos años después al decreto de fomento del sector automotriz, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial editó el Plan Nacional de Desarrollo Industrial 1979-1982. Este, plantea utilizar como pivote para el logro de sus objetivos la plataforma de producción petrolera como proveedora de flujos de capital suficientes para el desarrollo de la industria nacional.

Las metas de mayor jerarquía que se plantean son: orientar la industria hacia la satisfacción de los consumos básicos de la población, la conquista del sector externo y la solución al problema del desempleo nacional.

El plan se estructura en base a dos modelos económicos de crecimiento: una trayectoria base y la trayectoria del plan.

En referencia al estudio que realizamos, el sector automotriz presenta en el plan las tasas de crecimiento más altas después del sector petrolero-petroquímico. Las cifras que se emitieron para la rama automotriz son:

➤ TASAS DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL DE  
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
(porcientos)

	82/77		85/80	
	T.B.(1)	T.P.(2)	T.B.	T.P.
Valor agregado	10.0	12.4	9.8	15.1
Producción Bruta	10.2	12.6	10.1	15.3
Importación de bienes	4.7	5.7	4.4	6.7
Exportación de bienes	21.1	25.4	16.2	27.5
Empleo	5.2	5.6	5.8	7.4
Formación Bruta de Cap. Fijo	2.2	2.2	24.3	38.3

-----  
(1) Trayectoria base (2) Trayectoria del Plan

FUENTE: Elaborado con datos del Plan Nacional de Desarrollo Industrial.  
1979-82. Sepafin.

1.2.4 Decreto para la Racionalización de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1981.

A mediados de 1981 el sector público emitió un nuevo decreto que presenta una política opuesta a los documentos publicados con anterioridad. El nuevo decreto prohibió la importación de componentes de lujo y establecía para el año de 1982 una producción similar a la de 1981.

Asimismo, las importaciones de partes automotrices en 1982 deberán ser igual al año anterior. La producción de unidades tendría como requisito el que los vehículos cubrieran el mínimo de integración fijado.

## CAPITULO II

### MARCO GENERAL DE LA ECONOMIA MEXICANA

#### 2.1. Antecedentes

Para fines de este trabajo se ha establecido como marco histórico de referencia el período 1976-1982. Este lapso se define por características y problemas propios del proceso económico del momento. Sin embargo, no se puede aislar este período del desenvolvimiento histórico de la economía mexicana, ya que el mismo responde al modelo de desarrollo adoptado por el país años atrás.

En consecuencia, es necesario analizar las etapas precedentes al año de 1976 para poder clarificar así, cuáles son los aspectos económicos de estructura y de coyuntura, que en forma global determinan el marco económico general del período analizado en el presente estudio.

##### 2.1.1 Desarrollo Estabilizador

Se ha denominado "desarrollo estabilizador" al período de la economía nacional en el cual se inicia el despegue industrial del país, en el que se definen las bases de la estructura industrial mexicana.

El período abarca del año 1954 a 1970, caracterizado como una etapa de crecimiento económico contínuo y estable. El Producto Interno Bruto (Pib) creció durante estos años a una tasa anual de crecimiento promedio de 5.9% entre 1955 y 1961, pasando a ser de 7.6% de 1962 a 1970.

Diversas condiciones coadyuvaron a registrar las tasas de crecimiento del llamado "milagro mexicano": estabilidad cambiaria; baja tasa de crecimiento del índice de precios; fuertes inversiones públicas destinadas, básicamente, a la construcción de la infraestructura; fuerza de trabajo abundante y barata; producción superavitaria de alimentos de origen agrícola y a bajos precios; favorables condiciones económicas internacionales, etc. Asimismo, estas circunstancias "favorables" fueron acompañadas de un flujo permanente de inversión privada de magnitud considerable. Capital nacional y extranjero se mezclan para constituirse en la columna vertebral de la planta industrial mexicana.

Pero, ¿cuáles son los ejes alrededor de los cuales se organizó este esquema de desarrollo?

"a) una creciente dominación oligopólica de la producción y, en particular, el predominio del capital bancario;

b) un proceso de acumulación del capital y por tanto del desarrollo económico-férreamente dependiente del exterior;

c) un esquema de dominación política centrado en la incorporación subordinada al aparato burocrático estatal de las organizaciones de masas, en particular de los trabajadores del campo y de la ciudad." (16)

En este sentido, "en el período del desarrollo estabilizador el intervencionismo estatal había subordinado su gestión al logro del crecimiento económico nacional al ritmo mas elevado posible, con el imperativo de modernizar la economía sin conceder prioridad al costo social que conlleva." (17)

Para ello, el Estado empleó los instrumentos económicos y políticos propios con el objetivo de coadyuvar en el proceso de acumulación adoptado.

En cuanto a la política industrial, ésta se caracterizó por: el alto proteccionismo adoptado, vía la discriminación de aranceles y permisos selectivos a la importación, los incentivos fiscales, bajas tarifas de los servicios proporcionados por el sector paraestatal, subsidios y control de la fuerza de trabajo.

Por su parte, la política agrícola se basó en el sacrificio del campo en aras del desarrollo industrial.

(16) P. Casanova y E. Florescano, México Hoy, Siglo XXI, México, 1979, p. 36.

(17) L. Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, Ed. El Caballito, México, 1978, p. 14.

Para esto, la inversión pública en el sector agrícola mantuvo una tendencia al decrecimiento relativo durante todo el período. En 1950 del total de inversión pública realizado ese año, el 20% fue destinado a apoyar el sector, en 1960 el margen de inversión se redujo al 7%.<sup>(18)</sup> Asimismo, la política de precios de garantía utilizada, fue dirigida a incentivar a la industria, subordinando y convirtiendo en tributario al sector agrícola.

A su vez, la política fiscal fue paulatinamente convirtiendo al Estado en un fuerte deudor internacional puesto que su desequilibrio presupuestal se cubrió con deuda externa, buscando mantener además la paridad cambiaria estable sin importar los riesgos financieros que ello pudiera ocasionar.

Por último, la política financiera fue orientada a obtener altos márgenes de ahorro mediante un doble mecanismo: bajos precios y altas tasas de interés. Aún más, el financiamiento se canalizó a las empresas de mayor tamaño (transnacionales generalmente) abandonando el apoyo a la mediana y pequeña industria.

En síntesis, el desarrollo estabilizador fijó como objetivo el crecimiento de la economía mexicana en base a la industrialización acelerada, sin embargo, la política

(18) L. Angeles, Op.cit. p.22.



de desarrollo puesta en vigor generó contradicciones, desequilibrios y limitaciones estructurales que el país padece hasta el presente. "Las políticas asumidas por el Estado dieron como resultado, junto al crecimiento de la industria, un marco económico antiexportador, antiagrícola, antiabsorbedor de mano de obra, antidistribuidor de ingreso, etc." (19)

(19) L. Angeles, Op-cit., p.34.

### 2.1.2 La economía mexicana de 1970-1976

Al finalizar la década de los sesenta, el modelo de crecimiento adoptado durante el desarrollo estabilizador mostraba claramente signos de agotamiento.

Así, aunque se había logrado una infraestructura industrial de gran magnitud; sin embargo, ésta creció con carencias y distorsiones que demostraron su limitación a principios de los años setenta:

"La industria se desenvolvía ya sin una agricultura que le diera sustento sólido, con creciente penetración del capital extranjero, con un fuerte grado de concentración (tanto en términos de propiedad de los medios de producción, como en unas cuantas regiones del país), con múltiples subsidios y protección desmedida, con un grado de eficiencia que no le permitía competir con industrias foráneas y, todo ello, para satisfacer la demanda de un reducido mercado urbano que copiaba los patrones de consumo norteamericano" (20)

El crecimiento distorsionado de la industria fue ocasionado, entre otras cosas, por una política de sustitución de importaciones que demandaba tecnologías cada vez más complejas, mayores cantidades de capital y un mercado en continuo crecimiento.

(20) Carlos Tello, La política económica en México. 1970-1976, Siglo XXI, México, 1979-p28.

Al respecto, durante el período -- señalado Se había llegado a una sustitución de importaciones con rendimientos decrecientes en virtud de precisar la importación de bienes de capital que no se producían en el país y arrojaba un saldo negativo considerable" (21)

A principios de este período la producción agrícola presentaba un agudo rezago resultado de largos años de abandono por parte de la inversión y gasto público. Sin inversión, sin asistencia técnica, sin organización y con precios controlados, fueron factores que coadyuvaron a la crisis del sector.

Los primeros síntomas de agotamiento aparecen con las fuertes presiones inflacionarias, contracción de la inversión privada, fuerte desequilibrio externo y un considerable déficit fiscal.

La respuesta planteada por los encargados de la dirección económica nacional a los problemas citados anteriormente presentó variaciones continuas a lo largo del período 1970-1976. Esta política ha sido definida de "freno y arranque", con decisiones improvisadas y sin cohesión general, en muchos de sus casos.

Así, el año de 1971 se caracterizó por una política contraccionista cuyo objetivo era lograr una tasa

(21) Luis Angeles. Op.cit. p.55.

de crecimiento del PIB del 5%, cifra menor a la obtenida en los años del desarrollo estabilizador. La medida empleada fue reducir la inversión pública un 9.4% con respecto al año anterior. Resultado: en 1971 el PIB nacional registró una tasa de crecimiento de -3.4%.

Posteriormente, en 1972 la brújula de la política económica cambió a la dirección opuesta, el gasto público se incrementó en 24.6%, al mismo tiempo que la oferta monetaria crecía buscando con ello incrementar el consumo privado. En 1972 el Pib creció un 7.3% como efecto del incremento sustancial del gasto público y a costa de un fuerte endeudamiento externo.

En 1973, la política de expansión se mantuvo. El sacrificio fiscal se incrementó aumentando más el déficit financiero estatal. Los precios empezaron a crecer a tasas nunca antes conocidas (13%).

En 1974, de nuevo la brújula cambia de dirección, el gasto público se reduce en 3.4% (términos reales), la política contraccionista retorna a escena. El índice de precios al consumidor registra una tasa de crecimiento de 23.7%, el déficit fiscal pasa de representar el 6.0% del Pib en 1973 al 6.3% en 1974.

Sin embargo, el Pib logró incrementarse en 3.4% con respecto al año anterior, ello a costa de incrementar el desequilibrio externo en un 117.6%.

Las condiciones económicas del momento y el creciente desnivel entre los precios internos y los externos originó la sobrevaloración de la moneda mexicana. Las consecuencias fueron inmediatas, en 1974 la fuga de capitales fue de \$520 millones de dólares.

En los siguientes dos años las circunstancias se complicaron aún más: disminución de la inversión bruta fija, índices de inflación acelerados, crecimiento constante del déficit fiscal y la deuda pública, especulación, fuga de capitales y, finalmente, devaluación.

El Pib en el año de 1975 se redujo en 4.1%, en 1976 solamente creció el 1.7%. La fuga de capitales en 1975 alcanzó la cifra de \$460 millones de dólares. Un año después, el monto de capitales golondrinos alcanzó los \$1,883 millones de dólares.

En 1976, se marca el final y el comienzo de una etapa más en el desarrollo económico del país. Por primera ocasión un organismo económico internacional defi-

niría los lineamientos económicos a seguir para "ajustar" las difíciles condiciones de la economía mexicana.

Sin embargo, no todo el panorama era sombrío, unos años atrás se empezaba ya a vislumbrar un potencial económico que podría solucionar los graves problemas de la economía nacional: el petróleo.

## 2.2 La economía nacional 1976-1982

En el año de 1976 la crisis de la economía mexicana se expresó con toda su fuerza. Sin embargo, aunque muchos consideraron que las posibilidades de crecimiento de la economía en esos años eran nulas, a partir del año de 1978 hasta el año de 1981 el país logró crecer a tasas superiores al 8% anual, una de las más altas del mundo en esos momentos.

Para otros, sólo un milagro podría haber sacado al país de la crisis económica de 1976, y ese milagro se presentó: los recursos petroleros.

Utilizando como una plataforma de "relanzamiento" de la economía mexicana el petróleo, sin embargo, no logró modificar los añejos problemas de la estructura productiva nacional ni las relaciones intra e intersectoriales. Este "milagroso" recurso no fue utilizado para in-

ducir cambios en la estructura de acumulación nacional ni su articulación con la internacional, sino que agravó los niveles de dependencia y fragilidad de la economía mexicana a la mundial. Reflejo de esto se presentó en 1982, cuando la baja de los precios internacionales del crudo constituyó el detonante de la crisis económica nacional de ese año.

En 1982, las difíciles condiciones de la economía nacional no sólo se asemejan en gran parte a las vividas seis años atrás, sino que incluso las superaron. Un análisis del comportamiento de algunas de las variables macroeconómicas más importantes de ese lapso se presentan a continuación como marco indispensable de referencia para ubicar a la industria automotriz en el desarrollo económico nacional.

#### 2.2.1 Año de 1976

Las dificultades económicas de los dos años anteriores al período de estudio alcanzaron su punto más álgido en 1976 cuando se registró una notable alza en la tasa de inflación y una marcada reducción en el ritmo de la actividad económica.

Si en años anteriores la participación estatal fue un factor determinante en el desempeño de la economía,

en 1976 cesó su esfuerzo por sostener el ritmo de la actividad económica y renunció, finalmente, a sostener el tipo de cambio.

Los indicadores son elocuentes, la inversión bruta total se redujo 5.6% en términos reales, resultado de la contracción en la inversión pública (-12.4%) básicamente y, en forma paralela, de la privada (-0.2%).

Junto a la disminución de la inversión, la reducción del consumo y el gasto gubernamental influyeron para registrar una baja tasa de crecimiento del Pib nacional nunca antes conocida, 3.9%.

La contracción en el gasto del gobierno no impidió, sin embargo, que el endeudamiento público creciera a una tasa 37.4% superior a 1975. Además, los intereses de la deuda pública se incrementaron un 41.6%.

A estos malestares se añade: el índice de precios al consumidor se incrementó un 27.2%, la producción industrial registra un índice de crecimiento de 2.6% (en 1975 fue de 4.7%) y la fuga de capitales alcanzó un monto de \$1,883.6 millones de dólares.

Las medidas adoptadas para contrarrestar estas deficiencias fueron inútiles, el 31 de agosto de ese año



se abandona el tipo de cambio fijo histórico de \$12.50 pesos por dólar, estableciéndose un régimen de flotación cuyo nivel inicial fue de \$20.50 pesos.

El 27 de octubre se firma un acuerdo con el Fondo Monetario Internacional para establecer una línea de crédito en apoyo a la balanza de pagos mexicana, y se diseña un programa de ajuste económico a corto y mediano plazo supervisado por ese organismo.

#### 2.2.2 Año de 1977

Los obstáculos económicos presentes en 1976 se prolongaron seriamente durante 1977, acentuados por los efectos devaluatorios del peso mexicano.

Entre los acuerdos de política económica adoptados en 1977 ante el FMI destacan los siguientes: control salarial, reducción en los niveles de desequilibrio externo y disminución del déficit fiscal. En el primer caso, la política salarial provocó una reducción real de los salarios del 14.8% como efecto de la rigidez en los incrementos salariales y con relación a una tasa inflacionaria de 20.7%

En cuanto al desequilibrio externo, este disminuyó como resultado de la reducción en las importaciones

en 9.0% y no del aumento en las exportaciones, con ello el saldo negativo de la balanza se redujo en un 49.7%.

Aunque el gasto y la inversión pública en 1977 tuvieron una reducción significativa (-26.7%), sin embargo, la insuficiencia de los ingresos fiscales y el efecto cambiario aumentó la deuda externa de \$19,600 a \$22,912 millones de dólares.

La insuficiencia en la inversión y la contracción productiva contribuyeron en 1977 a registrar un incremento del PIB nacional de 3.2%, inferior al crecimiento poblacional y la menor tasa de crecimiento del período de estudio, con excepción del año de 1982.

### 2.2.3 Año de 1978

El aumento del gasto público (9.3%), y en forma especial aquel que se canalizó al sector energético, se convirtió en un factor decisivo en la recuperación de la economía nacional en 1978. Gracias a ello, el PIB de ese año registró un incremento del 8.2% en relación a 1977.

El dinamismo presentado por la economía en 1978 fue resultado del incremento en el ritmo de explotación petrolera que contribuyó, en forma importante, a generar expectativas de un mercado en pleno crecimiento visto con buenos ojos por el sector privado. La demanda interna en 1978 aumentó a una tasa de 9.2% con respecto al año anterior.

En el caso de la oferta, el volumen de producción industrial obtuvo un alza del 10% superior a 1977. Las ramas que más destacan en el comportamiento industrial fueron la petrolera (15.1%), petroquímica (18.0%), construcción (13.3%) y la manufacturera (9.0%).

Del sector manufacturero, la rama metalmecánica determinó el alto crecimiento registrado, en especial la industria automotriz (32.9%) y la de bienes de capital (22.6%) sectores ampliamente conectados al proceso de ex-

plotación petrolera.

La insuficiencia en la oferta de bienes para satisfacer un acelerado crecimiento de la demanda interna fue cubierta con un fuerte incremento en las importaciones, 38.2% mayor a 1977. Ni el considerable aumento de las exportaciones petroleras (80%) fue capaz de compensar las compras externas de mercancías, como efecto de ello fue un saldo deficitario de la balanza comercial de \$2,611 millones de dólares, 69% superior al año anterior.

Esta tasa de importaciones se justificó oficialmente en base a la escasez de insumos, lo que ocasionó que el índice de precios al consumidor aumentara en 16.2%.

La cuenta de capital registró ingresos netos por \$3,224 millones de dólares (44.7% mayor a 1977), de los cuales un 80.3% corresponde a la deuda pública. De estos últimos, 46.2% fueron canalizados a Pemex. El proceso de petrolización se iniciaba.

#### 2. .4 Año de 1979

En 1979, la economía nacional se movió bajo una fuerte presión de la demanda agregada que, sin correspondencia por el lado de la oferta, motivó un índice de pre-

cios al consumidor de 20.0%.

El impulso acelerado del crecimiento de la demanda interna fue ocasionado por un notable aumento del gasto de inversión pública (representó el 36.5% del PIB). Así el PIB nacional creció un 9.1%, el máximo crecimiento del período analizado.

Asimismo, el índice de producción industrial obtuvo un incremento del 103%, cifra similar a la registrada un año antes. De nueva cuenta las industrias con mayor dinamismo fueron la petrolera y petroquímica, construcción y manufacturas.

En cuanto al comercio exterior, la situación no fue tan agradable. Las importaciones de mercancías aumentaron a una tasa del 51.6%, lo que en términos monetarios representa un monto de \$12,003 millones de dólares. Las estadísticas indican una abierta política de liberación de compras externas, incluyendo las adquisiciones de bienes de consumo (aumentaron 53.9% más que 1978).

Por el lado de las exportaciones, éstas crecieron un 45.1%. La participación del sector petrolero pasó de 29.3% al 42.8% en este año en el total de ventas externas.

El saldo negativo en cuenta corriente del país llegó a los \$4,864 millones de dólares, 80.6% superior a 1978.

El capital a crédito contratado este año fue de \$4,268 millones de dólares, 35.7% mayor a 1978. La participación del sector público en este renglón es del 73.7%, con lo que la deuda pública al 31 de diciembre de 1979 llegó a \$29,757 millones de dólares.

El considerable crecimiento económico mexicano en 1979 era acompañado en forma paralela por un enorme déficit financiero del sector público que, aún con los ingresos petroleros, aumentaba su deuda externa considerablemente.

#### 2.2.5 Año de 1980

En 1980 el PIB nacional aumentó el 8.3%, con lo que se completó un período de tres años consecutivos con un crecimiento promedio superior al 8.0%. Sin embargo, a partir de este año se empezaron a resentir deficiencias y desviaciones en el comportamiento de los agregados económicos, lo que más tarde llevaría al colapso de la economía mexicana en 1982.

Es posible afirmar que el aumento del PIB fue resultado del enorme gasto público ejercido en este año,

el cual creció en términos reales un 18.3% con respecto a 1979 y representa el 33% del PIB.

La mayor parte de la inversión pública fue canalizada de nuevo al sector petrolero que aumentó su producción a una tasa de 21.7%.

Este incremento en la rama petrolera no fue simultáneo en relación al resto de los sectores industriales, los cuales disminuyeron sus ritmos de crecimiento.

El desempeño de algunos indicadores económicos empezaba a ser preocupante:

- el índice de precios al consumidor fue de 29.1%.
- el déficit en cuenta corriente fue de \$6,634 millones de dólares, 35% mayor a 1979.
- las exportaciones petroleras aumentaron únicamente un 0.9%.
- el pago por servicios financieros fue de \$5,876 millones de dólares, 44.3% mayor a 1979.

- el 67.3% de las exportaciones nacionales consistieron en hidrocarburos.
- las importaciones de bienes de consumo aumentaron en 142.1%.
- la contratación de créditos externos fue por \$10,653 millones de dólares.
- la fuga de capitales sumó \$2,087 millones de dólares, dos veces mayor a 1979.
- un constante proceso de dolarización en la captación bancaria.

Los signos evidenciaban que el crecimiento de la economía nacional sufría distorsiones que día con día complicaban los objetivos económicos de las autoridades gubernamentales y predecían un panorama sombrío para 1981.

#### 2.2.6 Año de 1981

Las limitaciones económicas de 1980 se complicaron aún más con la inestabilidad de los precios internacionales del crudo, cuyo movimiento a la baja a mediados



de 1981 marcó el inicio de los acontecimientos que desembocaron en la aguda crisis de 1982.

Aunque en 1981 el PIB nacional aumentó un 7.9% en relación al año anterior, fue el gasto público el factor que artificialmente incrementó el producto interno bruto (la relación gasto público a PIB fue del 36%).

Por el lado de los ingresos gubernamentales, la insuficiencia interna de ellos se niveló a través de crédito externo que \$4,126 millones de dólares contratados en 1980 pasó a la cifra de \$14,505 millones de dólares en 1981. Aún más, de esta cifra, el 25.8% corresponde a créditos contratados a corto plazo, señal inequívoca de la crisis financiera que se avecinaba.

Por su parte, el déficit en cuenta corriente alcanzó la sorprendente cifra de \$11,704 millones de dólares, 73.1% mayor a la obtenida en 1980. Este saldo negativo en la balanza en cuenta corriente (nunca antes registrado en la historia de México) fue efecto de tres factores determinantes: reducción del precio internacional del crudo, sobrevaluación del peso e incremento de las tasas de interés internacionales.

El indicador de la fuga de capitales (rubro de errores y omisiones de la balanza de pagos) contabilizó la cifra de \$5,506 millones de dólares, más de la tercera parte de los créditos obtenidos por el país ese año.

En 1981, la crisis financiera era una realidad, sin embargo, los efectos en los índices de producción industriales se presentaron al último trimestre del año, alcanzando su climax en 1982. El Banco de México consideró que la producción industrial en 1981 creció un 8% en relación a 1980.

Las medidas correctivas comenzaron demasiado tarde; control discriminatorio de las importaciones y el gasto público a mediados de ese año. El escenario triunfalista se derrumbaba.

#### 2.2.7 Año de 1982

Las dificultades y contradicciones financieras se acentuaron en forma dramática durante 1982. El año se inició con un intenso proceso de especulación y dolarización del sistema financiero mexicano. La incapacidad polí-

tica y económica del sector público para solucionar los complejos problemas financieros de ese momento, dieron como resultado que el 17 de febrero el peso se devaluara hasta \$45 pesos por dólar en ese mes.

Las medidas correctivas aplicadas en el afán de mantener la libre convertibilidad de la moneda fracasaron y el proceso especulativo aumentó, en agosto se devaluó de nuevo el peso.

La situación ya era incontrolable; la salida adoptada por el gobierno mexicano fue nacionalizar el sistema bancario nacional el primero de septiembre de 1982.

A fines de diciembre, el dólar se cotizó en el mercado libre a \$148.50 pesos por dólar.

Paralelamente, otros indicadores económicos presentan un comportamiento negativo al finalizar el año:

- los precios al consumidor aumentaron un 98.8%.
- el PIB disminuyó en 0.5%.
- el índice de producción industrial cayó en 1.1%.

- los ingresos turísticos se redujeron en un 20.1%
- el pago por concepto de intereses de la deuda exterior aumentó en 42.3%
- la inversión bruta fija decreció 16.8%
- el personal ocupado se redujo en 0.8%
- la fuga de capitales alcanzó un monto de \$6,580 millones de dólares.
- la deuda pública externa llegó a los \$57,988 millones de dólares.

Irónicamente, la balanza comercial registra un superávit de \$6,584 millones de dólares, como efecto de la paralización productiva.

A fines de 1982, el Banco de México redujo sus reservas en \$3,184 millones de dólares, el país está al borde de la bancarrota.

### CAPITULO III

#### La Industria y los Agregados Económicos

##### 3.1 Producto Interno Bruto

Uno de los sectores industriales más dinámicos durante el período de 1976 a 1982 fue, sin duda, el sector automotriz. La velocidad de crecimiento demostrada en el producto generado por la rama justifica el argumento anterior. Así, entre 1977 y 1981 el producto interno bruto de la industria automotriz creció a una tasa media anual del 20.1%, superior en forma considerable al crecimiento promedio del PIB nacional el cual fue de 8.4% en el mismo lapso.

La comparación con el producto manufacturero al crecimiento de la industria también la supera, ya que se incrementó a una tasa media del 8.6%. A su vez, la subdivisión de productos metálicos, maquinaria y equipo (sector al cual pertenece la industria automotriz) lo hizo a un ritmo del 12.1% \*

Tomando en consideración el período de 1976 a 1982, el crecimiento medio automotriz fue del 7.1%, in-

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.1

cremento inferior al PIB nacional, lo que se atribuye a la sustancial caída del PIB automotriz en el año de 1982. (\*)

La industria automotriz, es una rama cuya producción registra una alta sensibilidad a las variaciones del PIB nacional. Así, de 1977 a 1981 la industria automotriz creció a una tasa 100% mayor al incremento de la producción nacional y, por el contrario, en los años críticos de la economía mexicana los niveles de producción automotriz disminuyeron a un ritmo mayor al producto nacional. En 1976 el producto interno bruto nacional marcó una tasa de crecimiento de 3.9%, (porcentaje menor al obtenido un año antes), la industria automotriz decreció un 8.6%, en 1977 el crecimiento del PIB nacional fue de 3.7% y la producción automotriz volvió a descender, ahora un 5.0%. En 1982 las cifras son más elocuentes, el PIB nacional decreció un 0.5%, la rama automotriz disminuyó un 23.6%. (\*)

Por otro lado, la aportación del producto automotriz al PIB nacional se ha modificado año con año en el lapso de estudio. En el año de 1981, el PIB automotriz registró un monto de \$16,671 millones de dólares, lo que representó una aportación del 1.8% al PIB nacional (la mayor en el período de análisis). Asimismo, la industria participó con el 7.4% del PIB manufacturero y el 33.8% de la rama metálica, maquinaria y equipo. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.1

En el año de 1976 la participación de la industria automotriz en el PIB nacional fue de 1.3%. La caída productiva de 1982 no logró disminuir aún más el índice de 1976, sin embargo, cerca estuvo de conseguirse, ya que su participación alcanzó el 1.4% del producto interno bruto nacional, el 5.8% del manufacturero y el 29.6% de la rama metalmecánica.

En cuanto al comportamiento de los sectores que integran la industria automotriz, la industria terminal creció, aparentemente, a un ritmo menor al sector de autopartes entre 1976 y 1982. (6.4% y 8.0%, respectivamente). Sin embargo, de 1977 a 1981 la industria terminal promedió una tasa anual de 22.6%, en tanto que las autopartes lo hicieron al 16.7%.

Además, la industria terminal contribuyó en una mayor magnitud de producto en el total del PIB automotriz. En 1981, por ejemplo, la industria terminal aportó el 59.9% del PIB automotriz, un año después este se redujo al 55.5%.(\*).

(\*). Elaborado con datos del cuadro 3.1

CUADRO 3.1

- 53 -

PRODUCTO INTERNO BRUTO  
(Millones de pesos Base 1970)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C.* 76-82(%)
a) Nacional	633,831.3	657,721.5	711,982.3	777,162.9	841,854.5	908,764.8	903,838.6	6.1
T.C.A. + (%)		3.7	8.2	9.1	8.3	7.9	-0.5	
b) Industria Automotriz	8,437.1	8,018.3	10,233.1	11,988.0	12,478.0	16,671.0	12,737.0	7.1
T.C.A. + (%)		-5.0	27.6	17.1	12.4	23.7	-23.6	
Participación b/a (%)	1.3	1.2	1.4	1.7	1.6	1.8	1.4	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.



### 3.2 Consumo intermedio

El ritmo de crecimiento del consumo intermedio nacional durante el período de estudio alcanzó una tasa pro medio anual del 5.7%. comparativamente menor a la registrada por el sector autmotriz en igual lapso, 7.3%. (\*)

Ahora, tomando en consideración el período 1977-1981 las diferencias entre el consumo nacional y el automotriz se amplían sustancialmente. En el primer caso la tasa de crecimiento media anual fue del 8.7%, en tanto que para la industria automotriz la cifra llegó al 20.0%. (\*)

En el año de 1981, la industria automotriz registró el nivel máximo de consumo realizado durante todo el período, alcanzando un monto de \$32,036 millones de pesos (base 1970-100), 20.3% mayor al obtenido en 1980. Sin embargo, un año después el consumo de la rama cayó en un 20.8% menos que 1981, resultado de la contracción productiva general de 1982. (\*)

Asimismo, no se debe de olvidar que el consumo intermedio es un parámetro económico de sustancial importancia para poder cuantificar la demanda de un sector con relación a las distintas ramas que integran la economía de un país. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.2

En el caso de la industria automotriz, el consumo intermedio de la rama posee una participación en el consumo nacional comparativamente mayor al porcentaje establecido en el PIB de ambos casos (ver sección 3.1.1 de este trabajo). Así, el sector automotriz aportó el 4.0% del consumo nacional en 1976 (la aportación al PIB nacional fue de 1.3%), incrementándose al 5.4% en 1981 (el mayor porcentaje del lapso de estudio) y con el 4.4% en 1982. (\*)

En este último, aunque el consumo de la industria registró una fuerte caída, su participación en el total nacional se mantuvo constante, lo que da una idea de la importancia del sector en la demanda nacional.

Aún más, en relación con la rama de Productos metálicos, maquinaria y equipo (sector al que pertenece la industria), la industria automotriz participó con el 46.3% del consumo de este sector en los años de 1981 y 1982, respectivamente.

Por lo que se refiere al consumo particular de los dos sectores que integran la industria, entre 1976 y 1982 la industria terminal realizó 70.7% en promedio anual del consumo intermedio de toda la rama. Así, la demanda realizada por el sector terminal se constituye como el elemento vital de los niveles de consumo realizados por toda la industria, factor destacado que no se puede olvidar al realizar el diagnóstico final de la industria.

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.2

CONSUMO INTERMEDIO  
(Millones de pesos Base-1970)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. 76-82 *
a) Nacional	415,800.3	425,416.9	465,499.3	478,067.5	548,060.8	593,625.4	578,288.1	5.7
T.C.A. +		2.3	9.4	5.7	14.6	8.3	-2.6	
b) Industria Automotriz	16,596.0	15,423.8	20,093.8	23,530.2	26,635.6	32,036.8	25,370.3	7.3
T.C.A. +		-7.1	30.3	17.1	13.2	20.3	-20.8	
Participación b/a (%)	4.0	3.6	4.3	4.9	4.9	5.4	4.4	

\* TAsa media de crecimiento

+ TAsa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

### 3.3 Excedente Bruto de Explotación

Entre 1976 y 1982 el excedente bruto de explotación de la IA registró una tasa media de crecimiento del 67.3%, cifra significativamente superior a la tasa media de crecimiento del total nacional que fue del 37.7%.(\*)

Durante 1977 y 1978 se obtuvieron los mayores crecimientos anuales en este rubro, lo que se originó como efecto de la liberación de precios decretada en el primer año para el mercado de automóviles. Si en 1976 el excedente bruto de explotación disminuyó un 35.9% con respecto al año anterior, en 1977 el porcentaje de aumento fue de 136.1% y en 1978 de 129.7%. A partir de 1979 hasta finalizar el período de estudio, el crecimiento anual promedio de este indicador fue del 40%.(\*)

En 1982, el excedente de explotación registra un crecimiento del 40.7%, cifra que para muchos sería un porcentaje alto de crecimiento dadas las condiciones económicas ese año para la industria automotriz, sin embargo, la cifra resultaría menos halagadora de lo que parece si se considera que las estadísticas de este rubro han sido presentadas en términos corrientes, de ahí que, tomando los efectos del proceso devaluatorio, es probable la inexistencia de utilidades en este año, aunque algunos analistas no lo consideren así.(\*)

(\* ) Elaborado con datos del cuadro 3.3

Por otra parte, la participación del excedente bruto de explotación automotriz en el total nacional se incrementó sustancialmente entre el inicio y el final del período, al pasar de 0.5% en 1976 al 1.4% en 1982 (un año antes se alcanzó el 1.7% de participación, el mayor en el período de estudio). (\*)

En lo referente a la aportación generada por los dos sectores que componen la industria automotriz al volumen de excedente de explotación, la industria terminal obtuvo una tasa media de crecimiento del 92.7%, en comparación con el 54% de crecimiento del sector de autopartes. (\*)

La caída en la demanda de vehículos automotrices en los años críticos del período tiene un claro reflejo en el volumen de excedente absorbido por cada sector, en este caso llevando la peor parte la industria terminal. Así, en 1970 la IT registró el 22.9% del total generado por el total de la industria. En 1982 la IT absorbió el 23.5% y el resto fue para el sector de autopartes. (\*)

Por el contrario, en los años de mayor crecimiento de la economía nacional las circunstancias fueron a la inversa, la IT se apropió del 59.2% de los excedentes de la industria automotriz en 1977, por ejemplo. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.3

CUADRO 3.3

EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACION  
(Millones de pesos corrientes)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. 76-82(%)
a) Nacional	670,669.5	916,670.3	1,118,565.4	1,525,044.7	2,142,909.4	2,876,012.1	4,581,296.1	37.7
T.C.A. + (%)		36.7	28.4	29.5	40.5	34.2	59.3	
b) Industria Automotriz	3,106.6	7,333.9	16,844.9	23,485.4	32,462.1	48,268.1	67,896.1	67.3
T.C.A. + (%)		136.1	129.7	39.4	38.2	48.7	40.7	
Participación b/a (%)	0.5	0.8	1.4	1.5	1.5	1.7	1.4	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

### 3.4 Impuestos indirectos menos subsidios

En el año de 1976 la aportación de la IA en el global nacional de este indicador fue del 1%, seis años después el porcentaje permaneció idéntico. Solo durante 1980 esta cifra llegó a ser del 2.0%. (\*)

En cuanto al ritmo de crecimiento medio, mientras la tasa de crecimiento nacional aumentó un 53.2% promedio anual entre 1976 y 1982, el sector automotriz lo hizo a una escala ligeramente menor, 52.7%. (\*)

Sin embargo, entre los años de 1977 y 1981 los impuestos indirectos de la IA aumentaron a una tasa superior al conjunto de la economía mexicana, en el primer caso fue del 60% y en el segundo del 45.2%. Este fenómeno es resultado del sustancial incremento de las ventas automotrices en el lapso que, al mismo tiempo que aumentó los ingresos de la industria, repercutió en forma proporcional en la captación de impuestos indirectos pagados por el sector. (\*)

Por lo que respecta a los sectores componentes de la industria, la IA participó con el 50.7% de los impuestos indirectos aportados por la industria en 1976, y para 1982 este porcentaje pasó a ser del 89.3%. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.4.1

En otro orden de cosas, la participación de la industria automotriz terminal en el sacrificio fiscal (subsídios recibidos) entre 1976 y 1981 ascendieron a un total de \$29,457.5 millones de pesos corrientes, cifra que representó el 28.9% del sacrificio fiscal nacional en el período. (\*)

La tasa media de crecimiento del sacrificio fiscal en ese lapso destinados al sector automotriz fue del 15.2% en tanto que el crecimiento del subsidio a nivel nacional lo hizo al 19.7%. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.4.2



CUADRO 3.4.1

- 62 -

IMPUESTOS INDIRECTOS MENOS SUBSIDIOS

(Millones de pesos corrientes)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. 76-82(%)
a) Nacional	72,387.7	107,124.6	138,236.2	206,931.7	354,812.2	476,343.4	935,785.6	53.2
T.C.A. + (%)		48.0	29.0	49.7	71.5	34.3	96.4	
b) Industria Automotriz	718.1	1,244.2	1,182.3	1,559.4	7,253.6	8,163.4	9,055.9	52.7
T.C.A. + (%)		73.3	-5.0	31.9	365.1	12.5	10.9	
Participación b/a (%)	1.0	1.2	0.8	0.7	2.0	1.7	1.0	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

Cuadro 3.4.2.

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN EL SACRIFICIO FISCAL\* 1970-1981.

(Millones de pesos)

	Subsidios a la* INDUSTRIA TERMINAL		SACRIFICIO FISCAL T O T A L		PARTICIPACION (%)
	Valor	Variación (%)	Valor	Variación (%)	
1970	1,567.7	---	3,797.0	---	41.3
1971	1,360.5	-13.2	3,776.6	-1.6	36.0
1972	1,605.6	18.0	3,661.8	-3.0	43.8
1973	2,016.1	25.6	4,555.5	24.4	44.3
1974	2,978.5	47.7	7,125.8	56.4	41.8
1975	3,203.8	7.6	10,181.5	42.9	31.5
1976	3,234.4	1.0	9,540.0	-6.3	33.9
1977	3,256.0	0.7	10,248.0	7.4	31.8
1978	4,641.1	42.5	16,128.0	57.4	28.8
1979	7,646.1	64.7	22,417.0	39.0	34.1
1980	4,128.0	-54.0	20,274.0	-9.6	20.4
1981	6,552.0	58.7	23,424.0	15.5	28.0
<hr/>					
TMCA (%)	1971-77	11.0	15.2		
	1978-81	19.1	23.0		
	1971-81	13.9	18.0		

Excluye la devolución de impuestos a la exportación.

FUENTE: SEPAFIN: S.P.P. y SEPAFIN.- La Industria Automotriz en México.  
SEPAFIN.- Dirección General de Industrias.

### 3.5 Inversión en activos fijos

Uno de los argumentos mayormente utilizados para justificar la instalación de empresas trasnacionales en el país ha sido, según sus apologistas, los altos niveles de inversión en activos de estas empresas que generan un proceso multiplicador a otros sectores.

Tradicionalmente, a la industria automotriz se le considera una de las ramas que más alta contribución realizan en este sentido. De acuerdo con las estadísticas oficiales, la inversión total efectuada por esta industria en el período de 1977 a 1982 alcanzó un monto de \$545,370 millones de pesos (a precios de 1980). (\*)

El ritmo de crecimiento promedio anual de la inversión automotriz entre 1977 y 1982 registró una tasa del 35.6%, Si se tomara en consideración únicamente de 1977 a 1981, el porcentaje se incrementó al 39.0%. (\*)

Por su parte, la formación bruta de capital fijo a nivel nacional obtuvo un crecimiento del 5.4% de 1976 a 1982 en promedio anual, y entre 1977 y 1981 la tasa media fue del 21.0% (estas cifras tienen base 1970=100). (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.5

Entre 1975 y 1978, el promedio de participación de la industria nacional automotriz en la formación bruta de capital fijo nacional registró la cifra de 20.0% (datos con base a las Cuentas Nacionales 1980-1982.)

En cuanto al comportamiento de los sectores que componen la industria, del total de inversión efectuada por toda la industria de 1977 a 1982, el 55.6% correspondió a capital de inversión del sector terminal. La inversión de este último obtuvo un crecimiento anual promedio del 56.8% entre 1977 y 1982. (\*)

Por su parte, la industria de autopartes obtuvo una tasa promedio del 19.7%, en el mismo lapso. El total de inversión en activos fijos realizados por esta industria alcanzó un monto de \$242,240 millones de pesos (base 1980=100). (\*)

En el año de 1977, la industria de autopartes contribuyó con el 69.8% de la inversión total realizada por el sector automotriz. Sin embargo, paulatinamente durante el transcurso del período esta proporción fue disminuyendo hasta representar el 37.4% al finalizar el lapso. (\*)

Por el otro lado, la industria terminal incrementó

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.5

sustancialmente su participación en la inversión total al finalizar el período de estudio. Diversas razones se atribuyen al incremento de estas inversiones, contándose entre los más destacados los siguientes: un país petrolero con amplias perspectivas de crecimiento, niveles de salario minúsculos en relación al pagado en los Estados Unidos, energéticos baratos (tanto electricidad como productos petrolíferos) e incentivos fiscales de magnitud considerable.

CUADRO 3.5

INVERSION TOTAL EN ACTIVOS FIJOS  
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1977-1982  
(millones de pesos a precios de 1980)

<u>A Ñ O</u>	<u>TOTAL</u>	<u>INDUSTRIA TERMINAL</u>	<u>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</u>
1977	34 390	10 410	23 980
1978	53 240	24 180	29 060
1979	72 540	37 070	35 470
1980	99 120	55 330	43 790
1981	128 390	77 350	51 040
1982 e)	157 690	98 790	58 900
TMCA*	35.6	56.8	19.7
77-82			

FUENTE: Comisión Intersecretarial de la Industria  
Automotriz, SEPAFIN.

\* Tasa de crecimiento medio anual.

e) Estimado en base a inversiones programadas

### 3.6 Capital

La presencia de capital trasnacional en la industria automotriz es una constante casi general en las empresas que conforman la rama.

La magnitud de participación de este capital en la propiedad de las fábricas productoras, es mucho más acentuada en la industria terminal respecto a la de autopartes.

Así, de 18 empresas productoras de automóviles, camiones ligeros y pesados, autobuses integrales, trailers y tractores agrícolas, 5 operan con capital 100% trasnacional, 8 empresas con capital mixto y 5 son de propiedad nacional. Sin embargo, en el caso de las empresas de propiedad nacional, éstas se encuentran ampliamente ligadas al capital automotriz internacional, ya que adquieren tecnología y patentes extranjeras para producir sus vehículos en México. Por ejemplo, Dina, la empresa estatal de mayor relieve entre las empresas de capital nacional, fabrica autobuses integrales bajo convenio de General Motors Truck, filial de G.M. Corporation.

En cuanto a la producción de automóviles en cambio, éste es un campo exclusivo del capital trasnacional.

De 7 empresas terminales productoras de estos vehículos, 5 son de propiedad netamente extranjera y dos tienen participación de capital estatal: VAM (en coparticipación con American Motors) y Renault.

Para darse idea de la magnitud de capitales manejado por el sector productor de automóviles, los activos de 7 empresas al finalizar 1982 ascendieron a \$375,669.2 millones de pesos, cifra superior en 587% a los activos declarados en 1980, y 20 veces más grandes a los activos de 1976. Estas empresas, además, poseen una importancia económica considerable y se sitúan entre las 100 empresas más importantes de México (esta clasificación aparece en la Revista Expansión, clasificación realizada a partir del volumen de ventas contabilizado en un año). (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.6.2



CUADRO 3.6.1

RANGO ENTRE LAS "500 EMPRESAS MÁS IMPORTANTES" DE MEXICO  
DE 7 DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL

	1977	1982	Capital Foráneo (%)
Chrysler	7	10	100.0
Ford	9	6	100.0
General Motors	18	12	100.0
Renault	-	60	40.0
Nissan	35	22	100.0
Vam	55	67	38.5
Volkswagen	13	8	100.0

Fuente: Revista Expansión, Las 500 empresas más importantes.

CUADRO 3.6.2.

ACTIVOS DE LAS EMPRESAS SELECCIONADAS  
(millones de pesos corrientes)

	1976	1980	1982
	17,406.3	54,682.4	375,669.0
T.C.(%)		214.1	587.0

Fuente: Elaboración propia basada en la Revista Expansión, Las  
500 empresas más importantes de México. Informes anuales

La participación del capital nacional en el sector terminal se present<sup>a</sup> elementalmente en las empresas fabricantes de camiones y tractocamiones. En el caso de autobuses integrales y camiones destaca Dina, empresa con capital estatal, y cuyo capital ha sido proporcionado por Somex y Nafinsa. Lo mismo acontece con Mexicana de Autobuses, S.A. (MASA), fabricante de autobuses integrales, perteneciente a Somex.

Las fábricas de capital mixto son poseedoras de capital nacional proveniente de diversas instituciones y grupos financieros. Por ejemplo, la compañía de tractores agrícolas John Deere tiene acciones del grupo Banamex, Agromak pertenece a Alfa y a Ford. En el caso de Autotransportes Mexicana, S.A. la coinversión se constituye con capital del grupo HermeseInternacional Harvester.

CUADRO 3.6.3

INDUSTRIA TERMINAL: PROPIEDAD DEL CAPITAL

---

	<u>Extranjera</u>	<u>Mixta</u>	<u>Nacional</u>
Chrysler	X		
Ford	X		
General Motors	X		
Nissan	X		
Reanult		X	
VAM		X	
Volkswagen	X		
Dina			X
Autotransportes Mexicana, S.A.		X	
Kenworth		X	
Trailer de Monterrey			X
Traksomex			X
Victor Patrón			X
MASA			X
Agropak		X	
Tractores agrícolas		X	
Jhon Deere		X	
Internacional Harvester	-	X	

---

Fuente: Amia y M. Camarena, "La Industria Automotriz en México", IIS, UNAM, 1981, p39.

Por lo que respecta a la industria de autopartes, ésta se integra por numerosas empresas medianas y pequeñas cuya propiedad es 100% capital nacional. Sin embargo, en las principales empresas productoras de partes automotrices está presente el capital internacional.

En el caso de la industria de autopartes la propiedad de las empresas legalmente está constituida por el mínimo del 51% para los capitalistas mexicanos, modalidad distinta con respecto a la industria terminal.

• Distintos grupos financieros nacionales se interrelacionan con el capital trasnacional para constituir las más destacadas empresas de la industria de autopartes. Borg and Beg, filial de la empresa norteamericana del mismo nombre, opera en copropiedad con Somex en la producción de amortiguadores y suspensiones.

En el caso de Spicer, la participación de capital nacional es a través del grupo Desc, sociedad de fomen

to industrial de gran importancia económica en el país. El socio extranjero de Spicer es la empresa internacional Dana Corporation. Spicer se dedica a la fabricación de ejes, básicamente.

Otra empresa de renombre en la industria de autopartes es Eaton Manufacturera, productora de ejes y embragues. Los socios son Banamex, Serfin y Eaton Corporation.

Asimismo, Banamex es copropietario de las empresas A.C. Mexicana, Lister Blackstone e Inyecdiesel, S.A.

Otro grupo financiero nacional que participa en forma combinada con el capital foráneo es ICA, importante consorcio de la industria constructora, y la cual es propietaria de Tremec, S.A. junto con General Motors y Clark Equipment. Los productos fabricados por Tremec son básicamente transmisiones.

El capital estatal está presente en Bujías Champion, Motores Perkins y Equipos Automotores Mexicanos.

En una muestra de 13 empresas de la industria de autopartes consideradas entre las 500 empresas más im-

portantes de México, 11 compañías operan con capital mixto, es decir, la propiedad de las empresas no es exclusivamente nacional, sino que un porcentaje considerable de acciones de estas pertenecen al capital trasnacional.

CUATRO 3.6.5.

RANGO ENTRE LAS 500 EMPRESAS MAS IMPORTANTES DE MEXICO DE 13 DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE AUTOPARTES.

<u>EMPRESA</u>	<u>1977</u>	<u>1982</u>	<u>Participación Ext.</u>
A.C. Mexicana	392	232	Si
Automanufacturas	219	204	Si
Borg and Beck	381	339	Si
Bujías Mexicanas	457	433	Si
Cummins	191	189	Si
Eaton	230	172	Si
Motores Perkins	111	124	Si
Moresa	125	120	Si
Producciones Aut.	-	386	?
Raimsa	354	362	?
Spicer	79	-	Si
Super Diesel	433	354	Si
Tremec	68	65	Si

-----  
Fuente: Revista Expansión y M. Camarena, La Industria Automotriz en México, IIS-UNAM, 1981.

CUADRO 3.6.6.

ACTIVOS DE 13 EMPRESAS REPRESENTATIVAS DE LA  
INDUSTRIA DE AUTOPARTES  
(millones de pesos corrientes)

	1976	1980	1982
	6,049.8	21,548.8	65,880.2
+T.C.(%)		256.2	205.7

---

+T.C.: Tasa de crecimiento

Fuente: Elaboración propia con base a Revista Expansión.

Como se puede observar, los activos de las empresas representativas del sector han aumentado considerablemente entre el inicio y el final del período de estudio, el porcentaje de incremento entre uno y otro año es de 981%.

Por otra parte, alrededor de estas empresas existen un número considerable de fábricas productoras de autopartes que fungen como maquiladoras de las empresas de mayor tamaño y que, finalmente, sus ritmos de producción son determinados por el consumo que ejerce el sector terminal, controlado éste por el capital trasnacional.

CUADRO 3.6.7  
10 EMPRESAS AUTOMOTRICES QUE COTIZAN EN LA  
BOLSA MEXICANA DE VALORES

Empresa	Control Extranjero (%)	Accionista Ext.
Kelsey Hayes	51.0	Kelsey Hayes
Moresa	50.9	TRW
Super Diesel	11.0	?
Eaton	40.0	Eaton Corp.
Spicer	33.0	Dana Corp.
Tremec	34.0	GM-Clark Equip.
Chrysler	100.0	Chrysler
John Deere	49.0	Jhon Deere
Perkins	33.0	Perkins Motors
A.C. Mexicana	49.0	Champion Spark

-----  
Fuente: Revista Expansión, Centro de Información y Estudios Nacionales y M. Camarena, La Industria Automotriz en México IIS-UNAM, 1981.

Otra forma de interrelacionarse el capital nacional y el foráneo en este sector se presenta a través de la Bolsa Mexicana de Valores, mediante la emisión de valores, inversionistas mexicanos apoyan el financiamiento y desarrollo de algunas importantes empresas del sector.



Asimismo, no es de pocos conocido el hecho de que muchos proyectos de ampliación de las plantas del sector automotriz terminal se realizan mediante el financiamiento de las instituciones bancarias nacionales. Así el capital de los ahorradores mexicanos se pone al servicio del capital foráneo.

### 3.7 Personal Ocupado

Aparentemente existe una relación directa entre el personal ocupado y el crecimiento del producto interno bruto. Esto significaría que, al crecer el Pib aumenta proporcionalmente el personal ocupado y viceversa.

Lo cierto es que, en el caso de la industria automotriz, éste parece haber sido el comportamiento en el período de estudio que se analiza. Así, en 1976 y 1977 el Pib automotriz disminuyó en 8.6 y 5.0% respectivamente y el personal ocupado también se redujo con cifras de -3.5 y 12.6%. Posteriormente, a partir de 1978 hasta 1981, las tasas de crecimiento positivas del Pib de esta industria fueron acompañadas análogamente por las del personal ocupado. (\*)

La crisis en 1982 originó una caída del Pib de la rama en un 23.6%, y el personal ocupado decreció en un

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.7

M-00031131

18.0%, de acuerdo con las estadísticas oficiales. Asimismo en este año se registró la tasa de ocupación más baja de todo el período de análisis. (\*)

En promedio, la tasa media de ocupación de la industria automotriz entre 1976 y 1982 creció al 3.6% anual. Pero, en el lapso de 1977 a 1981 esta cifra se incrementó al 14.6%. (\*)

Por su parte, la media anual de ocupación a nivel nacional de 1976 a 1982 creció al 4.1%, y al 5.4% de 1977 a 1981. (\*)

Asimismo, la participación de la industria en la ocupación nacional registró un promedio de 0.6% en todo el período, con un nivel máximo de 0.7% alcanzado en 1981. (\*)

En cuanto a los sectores que integran la industria, el sector de autopartes registra un mayor número de ocupaciones medias remuneradas respecto al ramo terminal. En promedio, entre 1976 y 1982 la industria de autopartes participó con el 60.4% del total de ocupaciones de la industria automotriz. Además, la brusca caída del Pib automotriz en 1982 tuvo efectos más desfavorables en los niveles ocupacionales de la rama de autopartes. En el primer caso, la reducción de empleo en 1982 para la indus-

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.7

tria de autopartes fue de 18.3%, en tanto que los empleos de la industria terminal se redujeron en 17.5% durante 1982. (\*)

Finalmente, a simple vista las ocupaciones directas generadas por la industria automotriz resultan de una escasa magnitud, sin embargo, se debe tener en consideración el incuantificable, pero ciertamente, gran volumen de ocupaciones que en forma indirecta se relacionan con esta industria.

Entre ellas se encuentran los empleados del sector distributivo, (vendedores, administrativos, técnicos, mecánicos, trasladistas, etc.), es decir, las concesiones de venta automotriz, talleres de autoservicio, seguros, y un sinnúmero de obreros maquiladores y de otras industrias conexas.

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.7

CUADRO 3.7

- 80 -

PERSONAL OCUPADO  
(Número de ocupaciones medias remuneradas  
de asalariados)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. 76-82(%)
a) Nacional	15,550,000	16,238,000	16,844,000	17,676,000	18,795,000	20,043,000	19,863,000	4.1
T.C.A. + (%)		4.4	3.7	4.9	6.3	6.6	-0.9	
b) Industria Automotriz	29,948.0	81,237.0	73,735.0	107,874.0	121,131.0	140,272.0	115,050.0	3.6
T.C.A. + (%)		-12.6	15.4	15.1	12.3	15.8	-18.0	
Participación b/a (%)	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.7	0.6	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

### 3.8 Remuneración salarial

Durante el período 1976-1982, la tasa media de crecimiento de las remuneraciones salariales por la industria automotriz fue del 32.7%, porcentaje ligeramente menor al registro nacional, el cual fue de 35.2% en igual lapso. (\*)

Sin embargo, entre los años de 1977 a 1981, la remuneración salarial de la industria creció un promedio anual de 36.6%, en tanto que las remuneraciones salariales del país lo hicieron al 32.2% anual. Asimismo, el porcentaje automotriz salarial superó al obtenido por todo el sector manufacturero, ya que este fue de 29.4%. (\*)

El total de remuneraciones salariales percibidas por la industria automotriz durante el período de análisis alcanzó un monto de \$147,430.5 millones de pesos corrientes. (\*)

Por otro lado, la participación de las remuneraciones salariales de esta rama en el total nacional, presentan un porcentaje casi constante a lo largo del período de estudio. El parámetro indicador de esta relación define el límite inferior en 1.3% y el límite superior en 1.5% (registrados en 1976, 1979 y 1981). En relación al sector ma-

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.8.

nufacturero, el porcentaje de participación fue de 6.4% en 1976, de 7.4% en 1981 y de 6.4% en 1982. (\*)

Por lo que respecta a la distribución salarial entre los dos sectores componentes de la industria automotriz, la diferencia de captación salarial es mínima entre una y otra. De 1976 a 1979, el sector terminal obtuvo un ingreso salarial ligeramente superior, invirtiéndose la situación de 1980 a 1982 a favor del sector de autopartes. Así, por ejemplo, en 1976 la industria terminal absorbió el 52.5% de las remuneraciones de la industria automotriz, en 1982 este porcentaje disminuyó al 48.5%. Del total de salarios contabilizados por toda la rama a lo largo del período de estudio, la industria terminal absorbió el 50.2%, y el 49.8% para la industria de autopartes. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.8.

CUADRO 3.8

- 83 -

REMUNERACION SALARIAL  
(millones de pesos corrientes)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. 76-82(%)
a) Nacional	55,999.6	718,737.8	885,660.6	1,157,160.1	1,542,177.0	2,194,201.4	3,371,968.7	35.2
T.C.A. + (%)		30.2	23.2	30.6	33.3	41.6	53.7	
b) Industria Automotriz	8,113.0	9,555.1	12,666.4	17,233.3	22,468.0	33,249.9	114,145.7	32.7
T.C.A. + (%)		17.8	32.6	36.0	30.4	48.0	32.8	
Participación b/a (%)	1.5	1.3	1.4	1.5	1.4	1.5	1.3	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

### 3.9 Salario medio anual

Si se dividen las remuneraciones salariales percibidas durante un año entre el personal ocupado, la razón que resulta es el salario medio anual por persona ocupada. En el caso de la industria automotriz, la relación indica un nivel salarial sustancialmente mayor en esta rama en comparación con la media nacional.

CUADRO 3.9.1  
SALARIO MEDIO ANUAL  
( pesos corrientes )

	1976	1980	1982
Nacional (1)	35,612	82,030	169,445
Automotriz (2)	90,144	187,233	383,869
2/1 (%)	153.0	128.0	126.5

-----  
Fuente: Elaborado en base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982

Como se puede observar, la media salarial automotriz supera una y media veces más el promedio salarial del país. Además, el ritmo de crecimiento en los salarios medios es mayor también en esta industria. De 1976 a 1980, el salario medio nacional se incrementó un 130.3%, en tanto que el salario medio automotriz lo hacía al 207%, es decir 70 puntos porcentuales sobre la media nacional.



No obstante lo anterior, la media de los salarios de los dos sectores componentes de la industria no es homogénea. La captación salarial se inclina favorablemente al personal ocupado en el sector terminal.

De 1976 a 1980, el salario medio del sector terminal aumentó a una tasa de 211.5%, mientras que en el caso de la industria de autopartes los salarios medios crecían en 151.7%.

En el cuadro siguiente, se determina el salario medio de la industria terminal que, comparándolo con el nivel de salario del país, es superior en 304.5% en el año de 1980.

CUADRO 3.9.2  
SALARIO MEDIO ANUAL  
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
( pesos corrientes )

	1976	1980
Industria terminal (1)	106,523	331,792
Industria de Autopartes (2)	64,183	161,535
1/2(%)	66.0	105.4

Fuente: Elaborado en base a las Cuentas Nacionales, SPP.

Las estadísticas anteriores indican que salario medio entre los sectores componentes de la industria automotriz se ampliaron en un 40% entre uno y otro año considerado en el cuadro. (\*)

El nivel de salario del personal ocupado en la industria terminal es, sin duda, de los mejor remunerados en el país. Sin embargo, ello puede indicar, por un lado, un margen de personal mejor capacitado técnicamente en el sector y, por el otro, una mayor intensidad de la explotación del trabajo en la industria automotriz.

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.9.2.

### 3.10 Productividad del Trabajo

Aunque para algunos economistas resulte una definición con veracidad muy relativa, la división del producto interno bruto entre el número de ocupaciones medias remuneradas al año podría darnos como resultado un índice de la productividad por hombre ocupado de alguna rama.

Tomando como base este supuesto, entre 1976 y 1982 la productividad del trabajo nacional creció a una tasa media del 1.5%, cifra inferior al crecimiento medio anual demostrado por la industria automotriz, el cual registró una tasa del 3.4%. Sin embargo, entre 1976 y 1981 la productividad del trabajo nacional se incrementó al 1.8% promedio anual, en tanto que el automotriz lo hacía al 5.5%. (\*)

En términos totales, la diferencia entre el índice de productividad al inicio y al finalizar el período es considerable. Si en 1976 la productividad nacional registró un índice de 41.4, para 1982 alcanzó el 45.5, lo que significa una desigualdad del 9.9%. En el caso automotriz, el índice de 1976 fue de 90.8, finalizando con un índice de 110.6, es decir, una diferencia de 21.9%. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.10

Las estadísticas indican una enorme desigualdad en los niveles de productividad nacional y automotriz. En 1976, por ejemplo, el índice nacional de productividad del trabajo fue de 41.4 y del 90.9, para el nacional y el automotriz, respectivamente. La productividad automotriz es superior en 119.3%. (\*)

Con el transcurso del período esta desigualdad se fue ampliando. En 1981 llegó al 162% a favor de la industria automotriz, terminando en 1982 con el 143.0%. (\*)

En cuanto a la productividad particular de los segmentos que integran la industria, los índices muestran también diferencias significativas.

En el caso de la industria terminal, su productividad es superior con respecto a la industria de autopartes. En 1981 el índice de productividad de la industria terminal fue de 165.9, lo que implica un nivel productivo 98.4% mayor al sector de autopartes y 266.2% a la media nacional. (\*)

Por el lado de la industria de autopartes, su productividad es mayor a la media nacional, pero menor a la terminal. Sin embargo, la diferencia de productividades del sector terminal y de autopartes se fue acortando entre el inicio y el final del período analizado. En 1976, la productividad de la industria de autopartes fue

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.10

un 51.5% menor al índice de la industria terminal, y en 1982 fue también menor pero ahora por un 37.9%. (\*)

Finalmente, después de haber analizado la relación entre producción y fuerza de trabajo, se podría deducir que la industria automotriz al incorporar proporcionalmente una cantidad menor de personal ocupado en la producción, presenta una composición técnica de capital superior a la media nacional.

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.10

CUADRO 3.10  
PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO

(Miles de pesos de 1970 / ocupación media remunerada)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. %	
								1976-1982	1976-1981
Nacional	41.4	42.3	42.3	44.0	44.8	45.3	45.5	1.5	1.8
Automotriz	90.8	98.7	109.2	111.1	111.3	118.8	110.7	3.4	5.5
Terminal	130.8	137.6	161.0	161.9	165.5	165.9	143.0	1.5	4.9
Autopartes	63.9	73.4	76.0	78.0	76.2	83.6	86.2	5.1	5.5

Fuente: Elaboración propia en base con las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982

### 3.11 Matriz de insumo-producto

De acuerdo con el análisis de la matriz de insumo-producto de 1975, la producción de la industria de vehículos automóviles tiene como destino final más destacado la demanda generada para la formación bruta de capital fijo: es decir, el consumo realizado por las empresas e industrias que contabilizan este producto como un activo de su compañía. Así, la demanda por este concepto representó el 54.5% del consumo de vehículos automóviles en 1975.

El segundo sector que demanda mayor cantidad de vehículos es el consumo privado, el cual demandó el 41.8% de la producción. Asimismo, únicamente el 0.5% de la producción vehicular fue destinada a las exportaciones.

Por el lado del consumo generado por la industria automotriz a otros sectores económicos, las ramas abastecedoras más importantes de la industria de vehículos automóviles son: carrocerías y partes automotrices (49.3%), comercio (20.4%), productos de hule (0.4%), transporte (4.8%), y servicios profesionales (3.1%). (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.11.1

Es importante destacar que la matriz-insumo-producto de 1975 establece que el 37.4% del consumo intermedio realizado por los productores de vehículos automóviles, son insumos de importación.

En el caso de los productores de carrocerías y partes automotrices, el porcentaje de insumos importados en el consumo que efectúan es del 8.7%.

Si se tomara en consideración el año de 1981, año en el que las importaciones llegó a su máximo nivel en todo el período postrevolucionario del país, este podría ser un indicador de que el porcentaje de insumos importados por el sector terminal en ese año superó fácilmente la cifra registrada en 1975.

CUADRO 3.11.1  
DISTRIBUCION DE LA DEMANDA FINAL DE VEHICULOS  
AUTOMOTORES  
(millones de pesos corrientes)  
1970-1975

	1970	(%)	1975	(%)
<u>Demanda Final</u>	<u>100.0</u>		<u>100.0</u>	
Consumo privado	41.8		41.8	
Consumo del Gobierno	0.0		0.3	
Formación bruta de capital fijo	54.5		54.5	
Exportaciones	0.1		0.5	
Variación de existencias	3.6		2.9	

-----  
Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México. 1982-1986 S.P.P. S.E.P. A.F.I.N.



CUADRO 3.11.2

RAMAS ABASTECEDORAS DE LA INDUSTRIA DE VEHICULOS AUTOMOVILES 1975

---

	Participación en los Insumos Nacionales (%).
1. Carrocerías y partes automotrices	49.3
2. Comercio	20.4
3. Productos de hule	9.4
4. Transporte	4.8
5. Servicios profesionales	3.1
6. Imprentas y editoriales	2.4
7. Restaurantes y hoteles	1.5
8. Vidrio y sus productos	1.3
9. Otras industrias químicas	1.2
10. Otros servicios	1.2
11. Servicios financieros	1.0
12. Electricidad	0.6
13. Papel y cartón	0.4
14. Equipos y accesorios electrónicos	0.4
15. Vehículos automóbiles	0.4
16. Prendas de vestir	0.4
17. Otras industrias textiles	0.3
18. Comunicaciones	0.3
19. Servicios de esparcimiento	0.3
20. Refinación de petróleo	0.3
21. Alquiler de inmuebles	0.2
22. Industrias básicas del hierro y el acero	0.2
23. Jabones, detergentes, perfunes y cosméticos.	0.1
24. Otros productos metálicos	0.1
25. Maquinaria y equipo no eléctrico	0.1
26. Industrias básicas de metales no ferrosos	0.1
27. Otros equipos y aparatos eléctricos	0.1
28. Maquinaria y aparatos eléctricos	0.0
29. Aserraderos, incluso triplay	0.0
30. Artículos de plástico	0.0
Total	<u>100.0</u>

---

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México,, 1982 - 1986 Secretaría de Programación y Presupuesto, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

### 3.12 Exportaciones

Durante el período de 1976 a 1982 las exportaciones de la IA presentan una tasa de crecimiento medio anual del 16.8%, al pasar de \$192 millones de dólares al inicio del período hasta \$483 millones de dólares en 1982. En comparación con el crecimiento medio de las exportaciones nacionales (31.9%), la IA presenta un rezago considerable en su tasa de crecimiento. (\*)

Aún más, la participación relativa de las exportaciones con respecto al total de ventas nacionales externas declinó en forma constante durante los años comprendidos en nuestro estudio, con la excepción del año de 1982 cuando se presentó una ligera recuperación. Así, en 1977 las exportaciones automotrices representaron el 5.7% del total nacional, disminuyendo hasta el 1.9% en 1981 (indudable que en este porcentaje influyeron también, las considerables exportaciones de petróleo mexicano en los últimos años del período). En 1982, la participación de la industria en las ventas externas aumentó al 2.3%. (\*)

Sin embargo, la reducción de las ventas internacionales del sector automotriz en los años de mayor crecimiento de la economía nacional (1978-1981) responden, básicamente, al incremento sustancial de la demanda interna

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.12

de estos productos, lo que originó que las posibilidades productivas de exportación se canalizaran a satisfacer las necesidades del consumo local (incluso en 1981 las exportaciones del sector presentan una tasa negativa de crecimiento de 8.4% con respecto al año anterior). (\*)

Por el contrario, en 1976, 1977 y 1982 años críticos en el consumo de productos automotrices, planteó la opción del mercado internacional como puerta de salida de la producción nacional. Así, las exportaciones de la IA en 1982 crecieron un 30.4% con respecto al año anterior (las exportaciones de la industria manufacturera disminuyeron un 2.4%). (\*)

Por lo que respecta los artículos automotrices de exportación y su participación en el total de la industria, éstas presentan variaciones significativas durante el período de análisis. En 1976, por ejemplo, el componente que destacó en las ventas externas fueron las piezas sueltas para autos (39.5%) y los motores (29.3%). Al finalizar el marco de referencia (1982) los motores pasaron al primer sitio en importancia (44.3%) seguidos de las partes sueltas para autos (27.2%). (\*)

La importancia que adquirieron las exportaciones de motores para vehículos automotrices responde a una

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.12

política adoptada por la industria terminal años atrás, inicialmente con motores para los denominados vehículos "comerciales" (camiones y camionetas pick up). Posteriormente, con los cambios tecnológicos desarrollados en el mercado internacional de automóviles se instalaron las primeras fábricas de motores 4 cilindros para autos, cuyo objetivo fue producir esencialmente para el mercado norteamericano. Por ello, en 1982 las exportaciones de motores alcanzaron un monto de \$214 millones de dólares, volumen superior en 263.9% al registro de 1981. (\*)

El producto con mayor valor agregado de la industria, los vehículos terminados, no ha tenido una participación preponderante en las exportaciones nacionales de la industria. En 1976 aportó el 5.1% de las exportaciones totales de la industria, en 1979 el 24.7% y al finalizar el período el 13.9%. (\*)

Es interesante destacar que, tanto las exportaciones de motores como de los vehículos terminados, son productos fabricados por el sector terminal y ambas representan el 60.0% de las exportaciones totales de la industria en 1982. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.12

CUADRO 3.12

- 97 -

EXPORTACIONES  
(miles de dólares)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C.* 76-82(%)
a) Nacional	4'092,918.0	4,418,383.0	6'217,340.0	8'798,245.0	15'307,480.0	19'419,618.0	21'006,133.0	31.9
T.C.A. + (%)		7.8	40.7	41.5	73.9	26.8	8.1	
b) Industria Automotriz	192,342.0	253,468.0	333,912.0	376,822.0	404,372.0	370,337.0	483,095.0	16.8
T.C.A. + (%)		31.8	31.7	12.8	7.3	-8.4	30.4	
Participación b/a (%)	4.7	5.7	5.4	4.3	2.6	1.9	2.3	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982.

### 3.13. Importaciones

Las compras externas de la industria automotriz nacional presentaron una tasa de crecimiento medio anual de 9.3% entre 1976 y 1982, tasa inferior a la registrada por el conjunto de la economía mexicana que fue de 16.0%. Sin embargo entre el año de 1977 y el de 1981, el sector automotriz demandó bienes externos a una tasa promedio anual del 40.9%. (\*)

En términos de valor, 1981 fue el año que contabiliza el máximo nivel de compras externas realizadas durante el período, \$2,518.6 millones de dólares. La liberación de las importaciones para la rama automotriz se inició a partir del año de 1978 cuando éstas crecieron al 39.8% con respecto al año anterior, en 1979 fue del 59.7% superior a 1978. (\*)

Pero, en 1982 la situación se presentó diametralmente opuesta, las importaciones automotrices decrecieron abruptamente en un 51.8% con respecto al año anterior. Los elementos económicos que pesaron para registrar este cambio diametral se analizaron en las condiciones económicas generales, sin embargo, el elemento institucional fue el decreto oficial de agosto de 1981 que prohibía la importación de un considerable número de partes automotrices (básicamente componentes de lujo para vehículos automotrices). La reducción resulta considerable si se compara con el porcentaje de disminución nacional (39.7%), el manufacturero

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.13

(-38.3%) y la industria de productos metálicos, maquinaria y equipo (-39.0%). (\*)

Por lo que respecta a la participación de las compras externas automotrices en relación al total nacional, éstas presentan un comportamiento casi constante durante el período de análisis, constituyéndose como límite inferior el 10.8% del año de 1977 y el límite superior de 12.0% en 1979 (con excepción de 1982 cuando el porcentaje disminuyó al 8.4%). (\*)

En cuanto a los productos automotrices con mayor volumen de importación, la mayor parte de éste se constituye de material de ensamble para autos que representó en 1977 el 70.5%, en 1978 el 68.5% hasta el 48.8% de 1982. El segundo renglón en importancia en este apartado fueron las adquisiciones de refacciones y sus partes que participaron con el 24.4% en 1982. Asimismo, en el caso del material de ensamble la mayor parte de este fue adquirido por la industria terminal. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.13

IMPORTACIONES  
(Miles de Dólares)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C.* 76-82(%)
a) Nacional	6'029,589.0	5'888,767.0	8'143,701.0	11'985,577.0	18'572,205.0	23'929,583.0	14'421,625.0	16.0
T.C.A. + (%)		-2.3	38.3	47.1	54.9	28.8	-39.7	
b) Industria Automotriz	718,760.0	638,826.0	893,004.0	1'426,275.0	1'903,181.0	2'518,607.0	1'213,289.0	9.3
T.C.A. + (%)		-11.1	39.8	59.7	33.4	32.3	-51.8	
Participación b/a (%)	11.9	10.8	11.0	12.0	10.2	10.5	8.4	

\* Tasa media de crecimiento

+ Tasa de crecimiento anual

Fuente: Elaborado con base a las Cuentas Nacionales, SPP. 1980-1982



### 3.14 Balanza Comercial

Desde la implantación de las primeras ensambladoras en México hasta la constitución de la compleja industria automotriz que existe en la actualidad, tradicionalmente el saldo comercial externo de la rama automotriz ha sido desfavorable para el país. Sin embargo, el período 1976-1982 se caracteriza por un incremento desmedido en los niveles tradicionales registrados en este balance.

Durante este período, el crecimiento promedio anual del déficit en la balanza comercial automotriz fue de 5.5%, pero si se considerase exclusivamente el lapso comprendido entre el año de 1977 y 1981 el déficit aumentó a una tasa del 53.6% anual. (\*)

Como consecuencia de la velocidad en el incremento de los saldos comerciales negativos de la IA, la participación en el déficit nacional se constituyó en uno de los principales elementos negativos de la balanza comercial mexicana. En el lapso de estudio, el déficit nacional alcanzó la cifra de \$22,473 millones de dólares, de los cuales \$6,897 millones de dólares correspondieron al sector automotriz, es decir el 30.7% del total. (\*)

En el año de 1980 el saldo negativo automotriz representó el 47.2 del déficit de la balanza comercial me-

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.14.2

xicana, en 1982 alcanzó el porcentaje de 57.7% (\$2,148 millones de dólares). (\*)

Durante 1982, la significativa reducción en las importaciones automotrices no fue suficiente para convertir el saldo comercial automotriz a signo positivo y aunque a nivel nacional se registró por primera vez desde 1950 un superávit en la balanza comercial mexicana, la industria automotriz contabilizó un déficit de \$730 millones de dólares (saldo 66.0% menor al registrado un año antes). (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.14.1

CUADRO 3.14.1

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ  
(miles de dólares)

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	S A L D O
1950	55 340	- - -	( 55 340)
1955	93 774	- - -	( 93 744)
1960	146 727	- - -	( 146 727)
1965	202 846	- - -	( 202 846)
1970	256 708	26 388	( 230 320)
1975	750 329	122 010	( 628 319)
1976	718 760	192 342	( 626 418)
1977	638 826	253 468	( 385 358)
1978	893 004	333 912	( 559 092)
1979	1 426 275	376 822	(1 049 453)
1980	1 903 181	404 372	(1 498 809)
1981	2 518 603	370 337	(2 148 270)
1982	1 213 607	483 095	( 730 094)

Fuente: Informes del Banco de México

CUADRO 3.14.2

PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL

(Millones de Dólares)

ANO	BALANZA COMERCIAL DE MEXICO	BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ	RELACION 2/1 %
1950	( 62.3)	( 55.3)	88.8
1955	( 145.1)	( 93.7)	64.6
1960	( 447.7)	( 146.7)	32.8
1965	( 458.3)	( 202.8)	44.3
1970	( 1,038.7)	( 230.3)	22.2
1975	( 3,637.0)	( 628.3)	17.3
1976	( 2,644.4)	( 526.4)	19.9
1977	( 1,054.7)	( 385.4)	36.5
1978	( 1,854.4)	( 559.1)	30.1
1979	( 3,162.0)	( 1,049.5)	33.2
1980	( 3,178.7)	( 1,498.8)	47.2
1981	( 3,725.4)	( 2,148.3)	57.7
1982	6,584.5	( 756.2)	11.1

Fuente Informes del Banco de México

### 3.15 Producción y ventas de vehículos

En un apartado anterior se determinó cuáles son las principales empresas de la industria automotriz y cuál es el origen del capital del que se constituyen. Resulta de importancia establecer la participación de las empresas de la industria terminal en la producción vehicular total, y definir el peso de aquellas constituídas con capital foráneo o nacional en la producción automotriz nacional.

Entre 1976 y 1982 la producción total de vehículos (autos, camiones, autobuses integrales y tractocamiones) presentó una tasa de crecimiento media anual del 6.4%, en tanto que en el lapso 1977-1981 el ritmo de crecimiento se aceleró a 16.4%. (\*)

Si se toma en consideración que las unidades de producción son "vehículos" (lo que significa una unidad de medida constante), se observa que entre 1976 y 1982 la producción vehicular creció un 45% de uno a otro año. Ahora, en comparación con 1981, año en que la producción alcanzó su máximo nivel, el porcentaje de diferencia con respecto al año de inicio fue del 83.7%. (\*)

Este considerable incremento, implica que la capacidad productiva del sector casi se duplicó en el pe-

(\*) Elaborado con datos de la gráfica 3.15.1

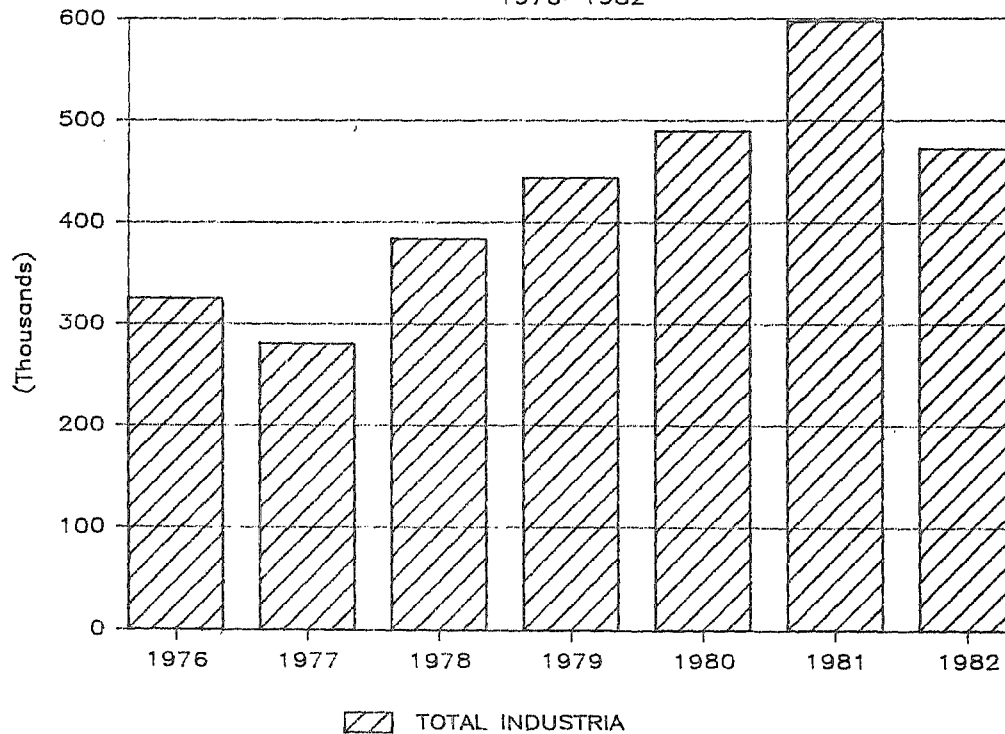
río de estudio, lo que implicó un enorme flujo de recursos para conseguir la planta productiva adecuada para ese nivel de producción.

En primer término, por lo que respecta a la producción de autos, la tasa media de crecimiento en los siete años de nuestro estudio fue del 5.9% y de 1977 a 1981 aumentó al 17.3%. (\*)

Aunque la producción de automóviles fue más lenta que la producción de camiones en el período de análisis, sin embargo la aportación en el conjunto de la producción vehicular representó el 65.4%, el 59.5% y el 63.6% entre 1980 y 1982, año por año, respectivamente. (\*)

(\*) Elaborado con datos de la gráfica 3.15.2

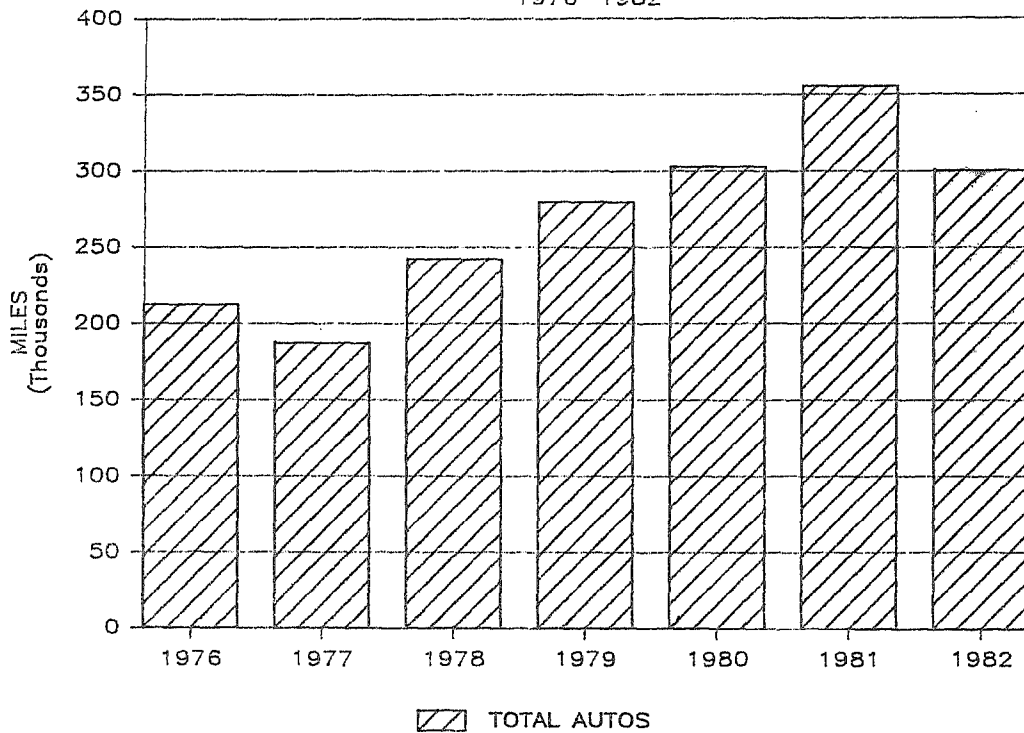
# PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS 1976-1982



Fuente AMIA

# PRODUCCION TOTAL DE AUTOS

1976-1982

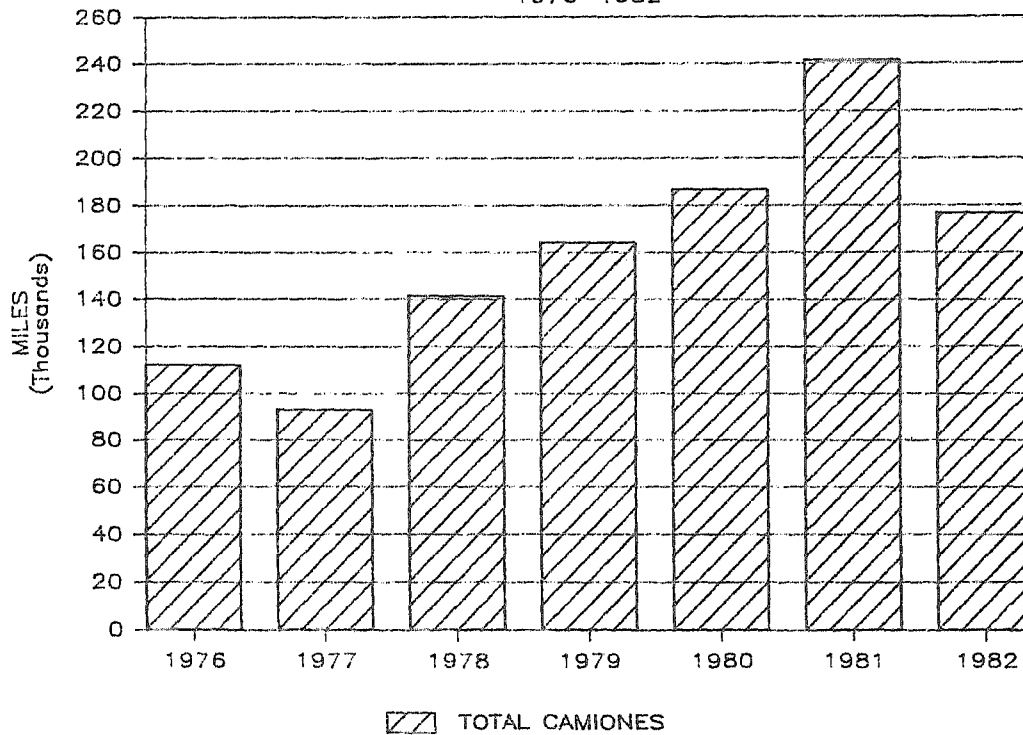


Fuente: AMTA



# PRODUCCION TOTAL DE CAMIONES

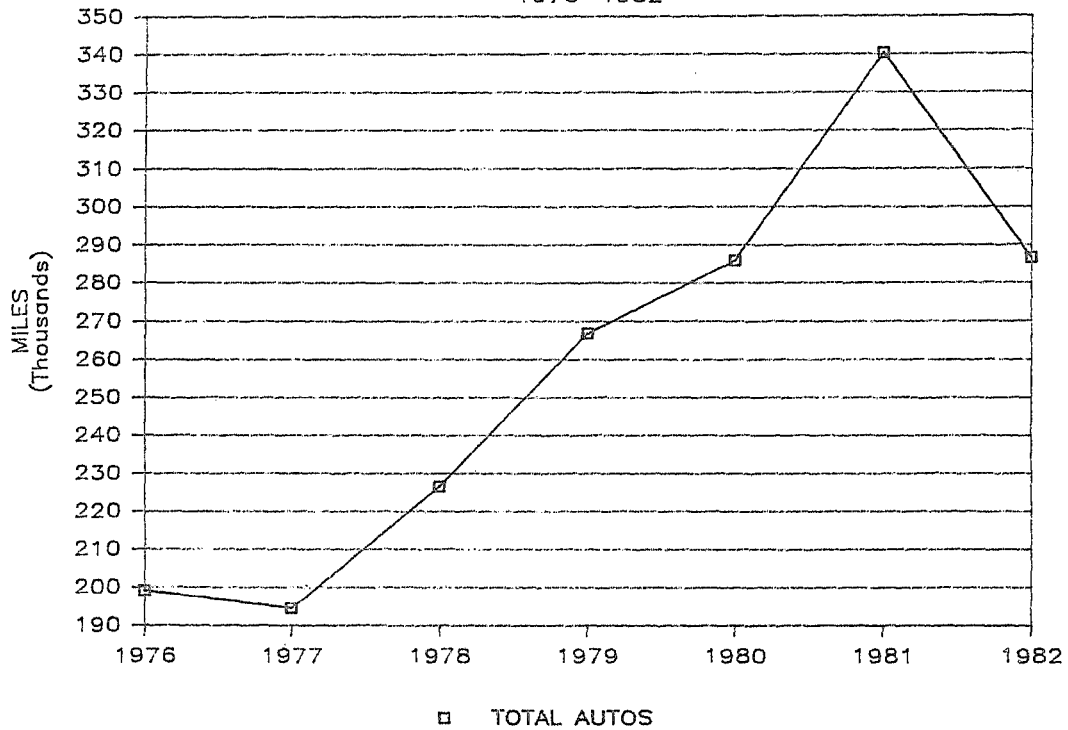
1976-1982



Fuente: AMIA

# VENTA TOTAL DE AUTOS

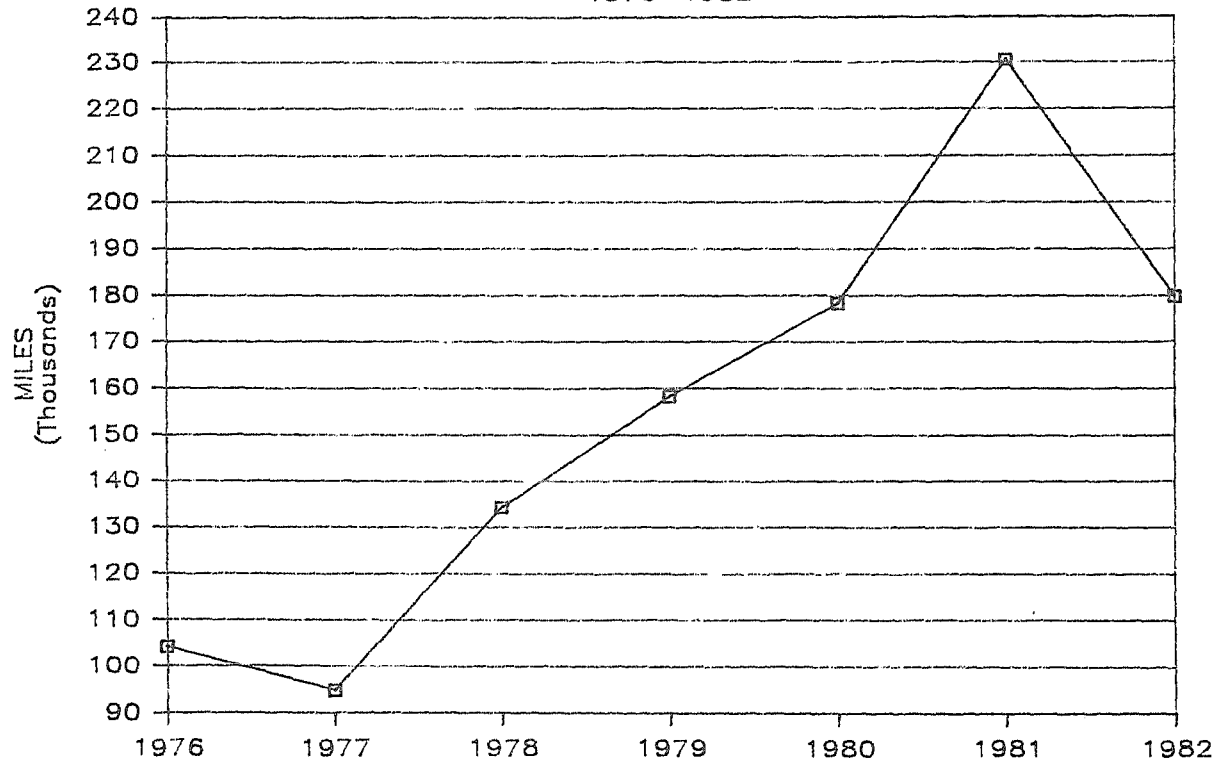
1976--1982



Fuente: AMIA

# VENTA TOTAL DE CAMIONES

1976-1982



Fuente: AMIA

□ TOTAL CAMIONES

En 1981 se alcanzó la producción más alta de automóviles desde la implantación de la industria en México, el número de unidades producidas ascendió a 355,497 automóviles, lo que representa un volumen mayor en 67.2% al registrado en 1976 y 218% superior con respecto a 1970.

Por su parte, la producción de camiones, autobuses integrales y tractocamiones creció 7.9% anual en promedio de 1976 a 1982, tasa que aumentó a 26.4% entre 1977 y 1981, mayor a la tasa de producción de automóviles. Y es que, el crecimiento de la producción de camiones va íntimamente ligado al ritmo de crecimiento de la actividad productiva del país. (\*)

Asimismo, la disminución de la dinámica de producción nacional en los años críticos repercute con mayor violencia en este segmento productivo. Si en 1977 la producción de autos decreció en 11.7%, la de camiones lo hizo al 16.4%. En 1982, el fenómeno se repite, la contracción productiva de automóviles fue de -15.8%, en tanto que la de camiones fue de -25.8%. (\*)

Por ellado de las ventas automotrices, las tasas medias de crecimiento de ambos segmentos fueron ligeramente superiores a las logradas en la producción vehicular, tomando en consideración el período de 1976 a 1982. Así el segmento de automóviles obtuvo una tasa de

(\*) Elaborado con datos de la gráfica 3.15.3

6.3%, mientras que la venta de camiones creció al 9.5%.(\*)

En cuanto a los porcentajes de participación de las empresas en el volumen de ventas anuales, durante 1981 se vendieron 340,363 autos, de los cuales 87.5% corresponden a ventas efectuadas por 5 empresas de capital 100% transnacional. Un año después, este porcentaje se amplió al 89.5%. (\*)

Asimismo, Vehículos Automotores de México (VAM), la empresa automotriz con mayor volumen de capital estatal en este ramo, disminuyó su participación de 6.8% en 1981 al 2.8% en 1982, prácticamente la desaparición de la empresa en el mercado de autos.(\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.15.5

GRAFICA 3.15.5

MERCADO MEXICANO DE AUTOMOVILES VENTA MAYOREO

	1976	%	1977	%	1978	%	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
CHRYSLER	33248	16.70	39247	20.18	43758	19.31	50349	18.86	56850	19.87	57730	16.96	39590	13.81	24166	12.58
FORD	21945	11.00	24897	12.80	33404	14.74	35899	13.45	38533	13.47	53365	15.68	36667	12.79	27553	14.35
GM	18724	9.40	15798	8.12	22847	10.08	25908	9.71	17278	6.04	26345	7.74	22450	7.83	14362	7.48
NISSAN	23580	11.80	24016	12.35	28309	12.49	35289	13.22	36093	12.62	47340	13.91	47828	16.68	41743	21.74
DINA	23863	12.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
RENAULT	0	.00	18411	9.47	14611	6.45	15879	5.95	21460	7.50	19464	5.72	22048	7.69	19803	10.31
VAM	19916	10.00	17591	9.05	19329	8.53	20971	7.86	20900	7.31	23071	6.78	8126	2.83	1230	.64
VW	57861	29.10	54511	28.03	64329	28.39	82611	30.95	94927	33.19	113048	33.21	110052	38.38	63195	32.91
TOTAL	199137	100.00	194471	100.00	226587	100.00	286906	100.00	286041	100.00	340363	100.00	286761	100.00	192052	100.00

Fuente : AMIA

GRAFICA 3.15.6

MERCADO MEXICANO DE CAMIONES VENTAS MAYOREO

	1976	%	1977	%	1978	%	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
CHRYSLER	22681	21.76	20603	21.74	33937	25.24	40262	25.43	48921	27.43	56881	24.66	36029	20.02	15959	19.76
FORD	23552	22.60	25495	26.90	35875	26.68	38524	24.33	47756	26.77	57870	25.09	50055	27.82	20345	25.19
GM	18033	17.30	18190	19.19	28144	20.93	28558	18.04	20946	11.74	33798	14.65	30258	16.82	18175	22.50
NISSAN	7044	6.76	6182	6.52	7228	5.38	10695	6.76	11227	6.29	18842	8.17	19573	10.88	9976	12.35
VAW	2753	2.64	2432	2.57	3098	2.30	4520	2.85	6385	3.58	10523	4.56	7223	4.01	1989	2.46
VW	12537	12.03	10852	11.45	8073	6.00	10570	6.68	13550	7.60	16966	7.36	17273	9.60	8585	10.63
IH	1161	1.11	917	.97	988	.73	1031	.65	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
DINA	14079	13.51	8315	8.77	14483	10.77	19373	12.24	21567	12.09	25351	10.99	14926	8.30	4873	6.03
MASA	640	.61	969	1.02	920	.68	1184	.75	794	.45	758	.33	686	.38	160	.20
KENWORTH	1148	1.10	428	.45	886	.66	1930	1.22	2458	1.38	3023	1.31	1300	.72	180	.22
VICTOR P	113	.11	0	.00	130	.10	432	.27	643	.36	649	.28	119	.07	30	.04
T. DEL N.	66	.06	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
RENAULT	0	.00	42	.04	1	.00	1149	.73	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
FAMSA	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	3900	2.19	5716	2.48	2029	1.13	420	.52
T DE M	110	.11	68	.07	89	.07	97	.06	223	.13	273	.12	81	.05	6	.01
AUTO CAR	313	.30	276	.29	589	.44	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
TRAK SOM	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	355	.20	65	.08
TOTAL	104230	100.00	94769	100.00	134441	100.00	158325	100.00	178370	100.00	230650	100.00	179902	100.00	80763	100.00

Fuente AMIA

Las cosas se presentan muy parecidas en el segmento de ventas de camiones, aunque de menor cuantía como en el caso de los autos. En 1981 las empresas de capital foráneo vendieron 79.9% de los camiones producidos en México. Un año después el porcentaje ascendió al 85.1%. (\*)

Dina, la mayor empresa con capital estatal del sector, obtuvo una participación del 13.5% en 1976, finalizando 1982 con una penetración en el mercado de 8.3%. (\*)

Finalmente, tomando en consideración el volumen total de vehículos vendidos, en el año de 1981 las empresas trasnacionales vendieron el 84.4% del total de vehículos, y para 1982 aumentaron su participación a 87.8%. (\*)

(\*) Elaborado con datos del cuadro 3.15.6



## CAPITULO IV

### DIAGNOSTICO Y CONCLUSIONES

#### 4.1 Industria automotriz y dependencia económica.

Hablar de industria automotriz es referirse a un sector determinante en el desarrollo del capitalismo internacional, es hablar de una industria que vincula numerosos y distintos sectores productivos.

La industria automotriz es elemento esencial de la expansión internacional del capital, del proceso de acumulación capitalista. Entre sus méritos destaca el logro de mayores niveles de eficiencia e intensidad del trabajo, y la difusión de nuevos sistemas organizativos y de producción.

Industria con una alta concentración de capital, el sector automotriz no tiene fronteras, su influencia económica abarca todos los mercados nacionales. El ritmo de crecimiento de esta industria marca, en muchos casos, el desenvolvimiento industrial de algunos países.

Así el carácter monopólico del sector no sólo se circunscribe al capital, sino que evidentemente adque-

re la exclusividad de los procesos productivos y organizativos utilizados, es decir, el monopolio tecnológico.

Con esta base, la aparición de la industria automotriz en los países subdesarrollados se constituye como una ramificación del tronco trasnacional. Su nacimiento esta ligado a la expansión de la empresa automotriz trasnacional, le une a ella un lazo indisoluble de dependencia.

Se puede manejar el concepto de dependencia desde dos perspectivas: "como un proceso de INTERNACIONALIZACION de las relaciones de dependencia al insertarse los países atrasados en una constelación mundial de poder en un sistema capitalista de mercado que se articula a escala planetaria- y otro, con la INTERNALIZACION de esas relaciones, al transformarse las corporaciones trasnacionales en la vértebra de la industrialización básica, del desarrollo tecnológico y del sistema de mercado doméstico, al interior de las propias naciones atrasadas." (22).

En el primer caso, actualmente se encuentra en construcción el nuevo "auto mundial", vehículo que estará constituido por componentes de distintos países productores de autopartes. En el caso de México, las grandes empresas trasnacionales han invertido vastos

(22) A. García, "Los límites del modelo liberal de crecimiento económico" Trimestre Económico, F.C.E., México, Julio-sept. 1978, pag. 630.

recursos destinados a la construcción de fábricas de motores (se ubican en Aguascalientes, Chihuahua y Toluca), cuya producción se comercializa en el mercado norteamericano.

Con respecto a la internalización de las relaciones de dependencia, el análisis presentado en el capítulo anterior demuestra una considerable importancia económica de la industria automotriz en el proceso de acumulación nacional, en el que burguesía y Estado han fincado permanentemente sus esperanzas como una alternativa más para superar la crisis.

Sin tratar de ser esquemáticos, se pueden distinguir tres categorías de dependencia económica: la dependencia financiera, la comercial y la tecnológica. Las tres forman parte de un mismo compuesto, aunque cada una de ellas conserva un carácter específico.

En las siguientes páginas se analizan las formas particulares que adopta esta trilogía relacionando a la industria automotriz con la economía mexicana.

#### 4.1.1. Dependencia financiera

La dependencia financiera o dependencia capital

-dinero se presenta bajo dos aspectos muy relacionados: la propiedad de las empresas y las inversiones externas efectuadas.

En el caso de la industria automotriz nacional, la propiedad de las empresas más importantes del sector terminal (y con un porcentaje muy amplio en las autopartes) es de capital trasnacional (ver sección 3.6). Por su parte, el capital local se asocia con el foráneo para compartir los frutos de la acumulación.

Esta interrelación genera una dependencia las decisiones adoptadas en la matriz de las trasnacionales. La propiedad del capital externo le permite establecer el tamaño de las fábricas locales, el ritmo de crecimiento productivo, el nivel tecnológico y las ampliaciones.

Los planes y proyectos de la trasnacional se constituyen en el determinante de lo que es y puede llegar a ser la industria automotriz local. Sin embargo, también los factores internos influyen en el desenvolvimiento de la industria nacional aunque, finalmente, la concepción de la industria local está directamente relacionada a la planeación del capital automotriz trasnacional.

Así, el sector terminal se encarga de definir los ritmos productivos, la industria de autopartes y el sector distributivo automotriz se mueven a la cadencia marcada por la industria terminal.

Para evitar un estancamiento en el nivel de producción automotriz, es un requisito la ampliación permanente de la capacidad productiva. En consecuencia, es necesaria la canalización de recursos financieros para construir e incrementar la planta de producción.

La importación de capitales externos o inversión foránea destinada con este fin es la causa más directa de la tesis de la dependencia económica.

Las estadísticas indican que el flujo de capitales importados de 1977 a 1981 alcanzó un monto de \$545,370-millones de pesos (base 1980-100), lo que significó un crecimiento anual promedio del 35.6%. Además, la participación del sector automotriz representó el 20% promedio de la formación bruta de capital fijo nacional durante ese período.

Pero, ¿qué influyó para que los volúmenes de inversión varíen entre período y período, entre año y año? Las inversiones externas fluyen por razones de coyuntura. En el momento que se asegura los máximos beneficios y ganancias, el capital trasnacional de inversión aumenta sustancialmente.

Este argumento es válido de acuerdo al análisis realizado en el período de 1976 a 1982, ya que la

afluencia de capital trasnacional en la rama fue en grandes volúmenes y casi permanente. Los factores de coyuntura que aseguraban altas ganancias fueron: un mercado con amplias perspectivas de crecimiento, vía la explotación petrolera. La bonanza económica favorecería el aumento del ingreso disponible de los consumidores, reflejándose en un aumento de la demanda en automóviles.

Además, los precios de los energéticos básicos eran mínimos, lo que reeditaría en un margen mayor de ganancias.

Asimismo, un factor imprescindible en el incremento de la tasa de ganancia para el capital lo constituyó, sin duda, lo bajo de los niveles de salario local.

A estos factores de carácter interno se suman los internacionales. En estos años, la cerrada competencia internacional en el mercado automotriz obligó a las compañías norteamericanas a intervenir en una cruzada por la reducción en los costos de producción, ante la amenaza de los automóviles japoneses que incrementaban su penetración en el mercado del vecino país.

El desplazamiento de los autos norteamericanos se hacía en base a la producción de automóviles de tamaño reducido, con motores que disminuían significativamente el consumo de combustible.

Como consecuencia, dos decisiones de la matriz trasnacional afectaron el desenvolvimiento de la industria automotriz nacional: primero, aumentaron las inversiones para la construcción de plantas de motores los cuales fueron comercializados en el mercado norteamericano; segundo, el sobrante del stock norteamericano de partes para la fabricación de automóviles de gran tamaño fue canalizado al mercado nacional. Así, mientras en los Estados Unidos las empresas automotrices fabricaban autos compactos, en México consumían automóviles de gran tamaño, obsoletos en el mercado norteamericano.

Ante tal evidencia, se puede asegurar que existe una interrelación entre los factores coyunturales nacionales e internacionales, sin embargo, las decisiones definitivas que enmarcan el crecimiento de la industria automotriz nacional dependen en primera instancia de los centros de poder del capital trasnacional automotriz.

#### 4.1.2 Dependencia tecnológica

Cuando se hace referencia al término "tecnología", no solo se toma en consideración el grado de desarrollo alcanzado por las fuerzas productivas en un momento determinado, sino que dicho concepto abarca una connotación de mayor envergadura. La tecnología moderna es parte integrante e indisoluble de la fase imperialista del capitalismo, es un producto del capitalismo y un elemento imprescindible en el proceso de acumulación capitalista.

Sin embargo, "la tecnología es un patrimonio exclusivo de unos cuantos países industriales, y su transferencia es un proceso complejo determinado ante todo por el hecho de ser una mercancía. Su compra y venta tiene lugar en un lugar caracterizado por una competencia encarnizada, por presiones de todo tipo y por correlaciones de fuerzas" (23).

Cuando se dice que existe dependencia tecnológica, significa que los países productores de ésta tienen el control absoluto de sus patentes, del know-how y de la maquinaria y otros aparatos. Asimismo, las empresas transnacionales poseen la capacidad financiera para pagar una mercancía con tal alto precio, y adoptan la tecnología que consideran apropiada en los mercados dependientes.

(23) J. Castañeda y E. Mett, "El economismo dependentista", Siglo XXI, México, 1981, pag. 51.



La industria automotriz nacional es un ejemplo de esta clase de dependencia. Con una composición orgánica de capital superior a la media nacional, sin embargo, la maquinaria y equipo instalado en el país dista mucho de asemejarse a las condiciones tecnológicas de producción empleada en los países industriales. En la actualidad, Japón, Alemania y los E.U., día a día aceleran la automatización de la producción de vehículos mediante el uso de robots y sistemas electrónicos sofisticados.

En el caso de México, el proceso productivo que se practica es el que se denomina "sistema repetitivo", el cual se caracteriza por la combinación y agregación progresiva de partes estáticas, cada una de las cuales viene elaborada separadamente, en ciclos de trabajo paralelos. Esto supone el uso de la cadena de montaje como elemento esencial del capital fijo de la rama, que resuelve el problema de la discontinuidad en la producción. La diferencia con respecto a la producción industrializada es que esta labor se realiza en México con un porcentaje considerable de fuerza de trabajo.

Con relación al know-how, es una regla casi general en la industria terminal el control de los puestos directivos (tanto administrativos como de ingeniería) por ejecutivos extranjeros.

Por su lado , la industria de autopartes debe de producir mercancías cuyas especificaciones son determinadas por la rama terminal, la cual a su vez presta asesoría técnica.

Asimismo, los autos producidos en el país vienen codificados en libros cuyo diseño y programación fueron desarrollados no por ejecutivos locales, sino por los centros de dirección trasnacional, sin importar que el vehículo pueda o no satisfacer las necesidades del mercado doméstico.

Como resultado de la combinación de alta composición orgánica de capital y de una mejor organización productiva, la industria automotriz en México posee un alto índice de productividad considerablemente superior a la media nacional (ver sección 3.10).

En 1976, la productividad automotriz fue 119% mayor al promedio nacional, incrementándose a 162% en 1981 y concluyendo con 143% en el último año del período analizado.

Sin embargo, en el caso particular de la industria terminal, el índice de productividad fue 266% superior al nivel nacional en 1980, y 98% mayor al sector de

autopartes.

En el último caso, su productividad es menor al sector terminal pero superior en casi 100% al promedio nacional. Más atrás se encuentran algunas empresas que actúan como maquiladoras de las de mayor tamaño, y cuyos niveles de productividad se asemejan a la media nacional.

Así, la diferenciación tecnológica es un elemento más de la división internacional del trabajo, cuya extensión no sólo compete el plano internacional, sino que se ramifica al interior de las economías locales, en un proceso que incrementa la apropiación de plusvalor por parte de las empresas tecnológicamente más avanzadas.

Si para incrementar la captación de plusvalía es necesario poseer una tecnología desarrollada, es también de vital importancia para el capital trasnacional y local contar con una fuerza de trabajo a bajo costo que permita maximizar los beneficios.

En cuanto al sector automotriz se refiere, los salarios promedio anual aumentaron 207.5% entre 1976 a 1978 (a precios corrientes), en tanto que fue - - - de 130.3% el promedio nacional.

Tomando en consideración únicamente la industria terminal, el salario medio anual de ésta fue 304.5% mayor al promedio nacional y 105.4% del sector de autopartes.

El origen del diferencial existente en los salarios automotriz y nacional ha sido interpretado con distintos argumentos. Para algunos, las condiciones técnicas de producción de la rama exigen una mayor especialización y captación técnica y profesional del personal ocupado en el sector, lo que implicaría un mayor costo de la fuerza de trabajo empleado.

Para otros, el alto índice de productividad de la rama permite al capitalista ceder un salario más alto a sus empleados. Y, finalmente, aquellos que consideran que el riesgo, la intensidad y el ritmo de trabajo en la industria automotriz es acelerado, lo que significa una explotación del trabajo de mayor magnitud al del resto de la economía. De ahí que, el pago al factor trabajo en la industria reditúe en forma mínima el esfuerzo realizado en la producción.

Los tres razonamientos parecen tener un alto índice de veracidad, y en la práctica no se excluyen, se complementan. La intensidad de la explotación de la fuerza de trabajo combinado con el avance tecnológico reper-

cute en un nivel de productividad elevado. Mayor productividad significa ganancias superiores, y así el capitalista puede ceder un salario superior al nivel nacional.

Esta circunstancia convierte al empleado y obrero del sector automotriz en un asalariado con mejores condiciones salariales respecto al resto de los sectores económicos, el empleado automotriz es un asalariado de "elite"

Sin embargo, al interior de la rama los diferenciales de salario existentes reflejan de nueva cuenta la división internacional del trabajo; en la cúspide el sector terminal, después una variedad amplia de salarios en el sector de autopartes, y más atrás las maquiladoras.

Estadísticamente los datos demuestran que el salario medio automotriz superó significativamente el promedio nacional, sin embargo, la forma en que el salario automotriz se distribuye entre los empleados y obreros se esconde al utilizar un promedio general.

No existen estadísticas confiables al respecto, sin embargo, se conoce algo del funcionamiento distributivo de las remuneraciones salariales. Por ejemplo, en el caso de la industria terminal los ejecutivos provenientes de la central trasnacional perciben salarios en dólares

(en el caso de las industrias norteamericanas), al nivel salarial del país de origen y con prestaciones "corporativas". El pago de esta costosa mano de obra se contabiliza con cargo a los gastos de la empresa subsidiaria local.

En segundo plano aparecen los ejecutivos nacionales, con un salario superior a la media local pero que, irónicamente, perciben sueldos semejantes a los recibidos por un obrero norteamericano. Se estima que este último recibe un promedio de \$15.91 dólares la hora de trabajo (24). De considerar un tipo de cambio de \$200 pesos por dólar, y con un ritmo de trabajo promedio similar al nacional (8 horas diarias), el obrero norteamericano percibe \$763,680 pesos mensuales. Esto da una idea del diferencial de salario entre uno y otro país en el sector automotriz.

Finalmente están los empleados administrativos y los obreros con salarios muy por abajo del nivel salarial norteamericano. Esta consideración no debe ser olvidada, pues constituye uno de los factores determinantes de las grandes inversiones realizadas por la empresa trasnacional en México. El costo barato de la fuerza de trabajo nacional permite al capital trasnacional emplearla en sustitución de la maquinaria y el obrero norteamericano cuyo costo es mucho mayor. Aún más, en las economías subdesarrolladas, la existencia de un enorme ejército industrial de reserva

(24) J.O. Quiroz, "Tecnología, reestructuración capitalista y composición de clase en la I. Terminal", Revista de la UAG, México, Año 2 # 8, sept-oct 1982, pag. 15.

presiona constantemente a la reducción del salario real obrero, transformándose en fuente permanente de ganancias para el capitalista trasnacional y local.

#### 4.1.3 Dependencia comercial

Se entiende por dependencia comercial a dos fenómenos interrelacionados: por una parte, la necesidad de importación de insumos para la fabricación de los vehículos automotrices y la exportación de los productos de fabricación local a través de los canales comerciales de la propia trasnacional; por otro, la dependencia comercial doméstica, ya que la demanda de insumos del sector terminal a los productores de autopartes la vincula permanentemente a ésta.

Por el lado de las compras externas, a partir del decreto del año 1960 se planteó la necesidad de aumentar al máximo la sustitución de importaciones, con el objeto de equilibrar la balanza comercial de la rama.

Los resultados de esta política durante el período analizado no fueron halagadores. Incluso las estadísticas indican que, cuanto mayor fue el crecimiento de la economía, simultáneamente aumentaron las importaciones de la industria automotriz. La justificación del sector terminal ante tales hechos fue el afirmar que la oferta

nacional de autopartes fue insuficiente para satisfacer la demanda del sector. Recuérdese que, entre 1977 y 1981 el sector automotriz demandó bienes externos a una tasa de crecimiento promedio anual del 40.9%, y el volumen total de importaciones entre 1976 y 1982 alcanzó un monto de \$9,311.0 millones de dólares.

Sin embargo, este considerable volumen de egresos por importaciones, debería incrementarse los pagos por patentes, tecnología, servicios financieros y remisión de utilidades, para poder cuantificar con precisión el total de flujo monetario que la industria terminal extrajo del país. Algo parecido acontece con el sector de autopartes, aunque supuestamente las utilidades netas permanecen en el país.

En el caso de las exportaciones automotrices, éstas crecieron a una tasa considerablemente menor al ritmo de las importaciones, disminuyendo su participación en el total de ventas externas nacionales de 1976 a 1982. Sin embargo, un comportamiento especial de este rubro se presentó durante los años económicos críticos del período de análisis. Durante 1977 y 1982, las ventas internacionales automotrices crecieron a un nivel superior a la tendencia promedio de nuestro período (ver cuadro 3.1.12). Para algunos analistas, la severa contracción del mercado doméstico obligó a las empresas a buscar salida a las mercancías producidas, y el sector externo fue una de ellas.



Asimismo, no se debe perder de vista que la mayor parte de las exportaciones automotrices realizadas en el período estaban constituídas por motores y vehículos terminados (60% del total), productos fabricados por Volkswagen, General Motors, Chrysler y Ford.

No sería entonces atrevido afirmar que, el volumen de exportaciones de la rama está en función de la decisión de la matriz para consumir productos locales, y no de una política nacional de ventas internacionales automotrices. Aún más, las grandes inversiones realizadas por el capital trasnacional permite suponer un incremento sustancial de las exportaciones en un futuro próximo, como estrategia de la corporación trasnacional, lo que convertiría al país en una gran fábrica maquiladora. De suceder esto, ello no exenta a México de seguir importando grandes volúmenes de partes automotrices para poder exportar.

Por su parte, el comportamiento de la balanza comercial de la industria automotriz deja mucho que desear. Tradicionalmente el saldo ha resultado negativo para el país, pero entre 1976 y 1982 este alcanzó niveles exagerados. (Ver. 3.14).

El volumen total de déficit de la industria en los años de estudio registraron un monto de \$6,896.9 - millones de dólares, lo que representó el 30.7% del déficit nacional en todo el período. Asimismo, en 1981 cuando el panorama económico nacional se empezaba a complicar aceleradamente, el déficit automotriz representó el 57.7% del total de saldo negativo de la balanza comercial mexicana. Cabría preguntarse cuál fue la razón que justificó oficialmente el haber aceptado que este solo sector contabilizara más del 30% del déficit nacional comercial, y si tal esfuerzo resultó provechoso para México.

Ante tales hechos, la dependencia comercial del sector automotriz nacional respecto al capital transnacional es evidente, por medio de ésta se continúa con el proceso de extracción de plusvalor nacional, con la descapitalización del país.

En relación al mercado interno, el sector automotriz participa con el 4% del consumo intermedio nacional. El volumen de insumos demandados por la rama automotriz alcanzó un monto de \$32,036 millones de pesos (base 1970-100) en todo el período. Este volumen es superior significativamente en comparación con cualquier otro sector industrial de la rama manufacturera de productos metálicos maquinaria y equipo.

Del total de adquisiciones arriba anotadas, el 70.7% promedio corresponde a demanda generada por la industria terminal. Por consiguiente, el peso en el consumo de la industria corresponde al sector terminal.

No pocas ramas industriales están altamente relacionadas al consumo automotriz. La industria siderúrgica, del hule, vidriera, textil, eléctrica, papelería, etc. resienten los efectos del ritmo productivo de la industria automotriz.

Para algunos analistas, esta dependencia comercial resulta un hecho de importancia relativa, sin embargo, ¿qué repercusiones tendría en la demanda local el retiro de alguna de las empresas terminales de la producción en México? Aunque remota, esta posibilidad es factible. Años atrás, General Motors cerró sus fábricas en Argentina. Si el capital trasnacional ve amenazada su propiedad, o las ganancias se reducen permanentemente, puede contemplar la posibilidad de retirarse, con los efectos colaterales.

Finalmente, se puede asegurar que el ciclo de producción del automóvil prolonga sus influencias a otros espacios de la producción, sintetizando las labores de diferentes obreros, de diferentes industrias. Asimismo, el capital trasnacional amplía su base social con pequeños y medianos empresarios nacionales provenientes de las distribuidoras, pequeños talleres de servicio, fabricantes de partes y --

accesorios, etc., los cuales se subordinan a los grandes monopolios multinacionales y sirven como base de apoyo a sus acciones. (25).

#### 4.2 Estado e Industria Automotriz

En este apartado se analiza la función teórica que el Estado cumple en el sistema de acumulación capitalista, y las formas concretas que esta relación adoptó a favor de la industria automotriz nacional durante el período de estudio.

##### 4.2.1 Función del Estado

Marx consideraba que "el gobierno del Estado no es más que una junta que administra los negocios comunes de toda la clase burguesa" (26). Para él, el Estado es el órgano de dominación de una clase, el cual representa sus intereses generales. Sin embargo, las demás clases sociales, aunque no tienen cabida sus intereses en ese órgano, sí se manifiestan políticamente.

En el Dieciocho Brumario, la aportación marxista a la teoría del Estado se enriquece al inferir que, de-

(25) J.O. Quiroz, Op. cit., pag. 97

(26) C.Marx yF. Engels, "El manifiesto del partido comunista", Obras Escogidas, Ediciones de Cultura Popular, México, Pag. 35.

bido a la centralización creciente y a la acumulación de poder político en manos del Estado, este adquiere un cierto grado de autonomía con respecto a las clases dominantes y a la sociedad civil. ( 27).

Sin embargo, las acciones económicas del Estado, no tienen más objeto que reproducir las relaciones de producción capitalistas, responder a las necesidades del capital y dar continuidad al proceso de acumulación capitalista.

En determinadas ocasiones el Estado asume acciones económicas que permiten a éste presentar una imagen de beneficio social para las clases populares, sin embargo, "el verdadero contenido de clase es velado a través de la materialización ideológica que le atribuye la representación del interés general y del bienestar común por encima de las clases" (28).

Dos elementos más de la teoría marxista del Estado son importantes destacar para fines de interpretar el papel desempeñado por éste con la finalidad de coadyuvar a la reproducción del capital automotriz.

En primer lugar, "lo esencial de las actuales intervenciones del Estado, tendería a conseguir que una

(27) F. Valdéz, "Acerca del Estado", Serie Estudios Políticos, Cide, México, 1983, pag. 27.

(28) F. Valdéz, Op.cit., pag. 86.

parte del capital funcione a una tasa de ganancia inferior a la media, o incluso a una tasa nula o negativa, a fin de contrarrestar a favor del capital monopolista la baja tendencial en el contexto actual de la sobreacumulación" (29).

Segundo, para cumplir con este objetivo la planeación estatal requerirá establecer y determinar los mecanismos y elementos necesarios para dar continuidad al proceso de acumulación del capital.

Ante tales planteamientos, es preciso definir cuáles fueron las formas concretas que utilizó el Estado mexicano para apoyar al capital automotriz trasnacionalizado.

#### 4.2.2 El Estado mexicano y la Industria Automotriz

Por distintas vías el Estado mexicano apoyó el desenvolvimiento de la industria automotriz nacional durante el período de estudio.

Entre 1976 y 1982, los subsidios otorgados a la industria automotriz terminal alcanzaron un monto de \$29,457.5 millones de pesos (1980=100)\*, sin considerar el volumen de subsidios que la industria de autopartes recibió.

(29) N.Poulantzas, "Estado, Poder, Socialismo", Siglo XXI, Madrid, 1979, pag. 58.

\*Ver Cuadro 3.4.2

Los subsidios se canalizaron a través de concesiones fiscales, es decir, reducción de impuestos tanto a la importación de maquinaria y partes automotrices, como para el fomento de las exportaciones (Cedis).

Otra forma de subsidio estatal se presentó por medio de los precios reducidos de los energéticos utilizados en la producción. Petróleo, gas y electricidad se pagaron a precios ficticios, en una política añeja que buscaba incrementar el proceso de industrialización nacional.

El Estado promovió también la reproducción del capital de la rama mediante la creación de infraestructura productiva. Se sabe que los terrenos donde se acentaron las nuevas plantas automotrices de motores y vehículos, prácticamente fueron regalados por los gobiernos estatales al capital trasnacional. Pero no queda ahí el apoyo en infraestructura, las instalaciones adecuadas para llevar a eso sitios gas, agua, electricidad, vías ferroviarias, etc., fueron financiadas por el Estado.

Independientemente de estas formas de apoyo estatal al sector automotriz (que representaron un considerable monto financiero de recursos públicos al sector automotriz), durante el lapso de estudio se presentaron dos acciones económicas estatales que adquieren una im-

portancia relevante en el caso automotriz: la liberación sobre el control de precios en los automóviles y la liberalización de las importaciones de partes automotrices.

En el año de 1977, el nuevo documento oficial aparecido con la finalidad de promover el desarrollo de esta industria estipulaba, en sus últimos párrafos, la total liberación del control de precios en el segmento automóviles. Aparentemente el Estado buscaba por este mecanismo promover la "capitalización" del sector, y así esperar una respuesta de la industria vía el incremento en la inversión y la producción automotriz.

El riesgo político y económico que esta acción implicaba era considerable. Dejar al "libre juego" de la oferta y la demanda la fijación de los precios de estos vehículos en un sector con altísima concentración de capital, era ignorar la existencia real del monopolio transnacional que le permite fácilmente concluir un acuerdo para la fijación de precios destinados a asegurar sobre ganancias monopolistas.

El mecanismo de alza de precios en los automóviles era simple. La empresa con mayor penetración en el mercado tenía la posibilidad de dar el "banderazo", de



acuerdo a sus requerimientos financieros y sus expectativas inflacionarias. Al hacerlo, el resto de sus competidores se ajustaban en una proporción similar. El único requisito oficial para dicho incremento, era avisar a la Secretaría de Hacienda que a partir de la fecha tal, la percepción de impuestos aumentaba. Asimismo, se presentaba ante la Secretaría de Comercio las cartulinas con los nuevos precios para ser selladas, Nada más.

Con la desaparición del control de precios, prácticamente sucedió lo mismo con el control de insumos importados en los vehículos. Al no realizar las autoridades la revisión de costos que justificaran los aumentos de precio, no existió supervisión para determinar el contenido nacional de los automóviles. Así, se dieron casos en que algunos vehículos producidos en el país, estaban constituidos de componentes importados casi en su totalidad . Las fábricas de automóviles sólo maquilaron.

Por su parte, la liberalización de las importaciones del sector se dieron entre los años de 1977 a 1981, cuando éstas crecieron a un ritmo del 40.9% promedio anual.

Los permisos otorgados por las autoridades competentes (¿o incompetentes?) emplearon la misma justificación utilizada por el sector trasnacional "la incapacidad de la oferta del sector de autopartes para ajustarse al

ritmo de crecimiento de la demanda terminal".

Suponiendo que dicho argumento fuese aceptado como válido, cabría preguntarse: ¿existió un programa delimitado para efectuarlas? ¿se estableció control alguno sobre la clase de productos que se adquirieron? ¿estuvieron cuantificados los "beneficios sociales" que tal mecanismo reeditaría?

No parece existir evidencias de que esto haya sucedido así. Los permisos de "coyuntura" representaron un porcentaje significativo de los \$6,740 millones de dólares de productos importados entre 1978 y 1981. Incluso se asegura que una gran parte de los productos adquiridos consistieron en componentes de lujo, mercancías que reeditaban una mayor ganancia al capital trasnacional.

De las afirmaciones anteriores se podría deducir que entre 1976 y 1982, no existió un plan estratégico para el fomento de la industria automotriz. El único intento en este sentido, parece ser el Plan Nacional de Desarrollo Industrial 1979-1982, realizado por la Sepafín, y cuyas expectativas y supuestos fueron rebasados por los acontecimientos de los primeros años del período. El plan pasó a la obsolescencia casi al haberse publicado.

Por lo tanto, en México entre 1977 y 1982 se

pretendió desarrollar al sector automotriz por la vía más rápida, por DECRETO. La función del Estado se limitó a responder a las necesidades del capital, a dar continuidad al proceso de acumulación capitalista.

Desde esta última perspectiva (la capitalista), el Estado logró algunas de sus metas. Se incrementó la capacidad de producción de la industria, el crecimiento del consumo intermedio automotriz funcionó como multiplicador de la demanda en otros sectores, el empleo directo e indirecto en los años de auge se incrementó sustancialmente. Se captó un enorme flujo de impuestos provenientes de esta industria etc, etc.

#### 4.3. Conclusiones

a) Los planes y proyectos de las corporaciones multinacionales automotrices se constituyen en el determinante principal de lo que se puede llegar a ser la industria automotriz local. Aunque factores de índole doméstico influyan en el desenvolvimiento de la rama.

\* b) Las inversiones externas automotrices fluyen por razones de coyuntura, en los momentos que el capital trasnacional asegura los máximos beneficios.

c) Existe una estrecha relación entre los facto-

res coyunturales de carácter nacional y externo, sin embargo, la decisión definitiva que enmarca el crecimiento de la rama dependen de los centros de poder del capital trasnacional automotriz.

d) La combinación de alta composición de capital y los mejores sistemas de organización productiva, hacen de la industria automotriz nacional uno de los sectores más productivos de la economía mexicana.

e) La intensidad y ritmo acelerado del trabajo en la rama es la constante en que se realiza la explotación de la mano de obra automotriz, fuente de apropiación considerable de plusvalía.

f) El bajo costo de la fuerza de trabajo nacional permite al capital trasnacional de la rama emplearla en sustitución de tecnología sofisticada utilizada en los países desarrollados.

g) El ciclo de producción del automóvil prolonga sus influencias a otros espacios de la producción, sintetizando labores de diferentes obreros, de diferentes industrias. El capital trasnacional amplía su base social con pequeños y medianos empresarios nacionales provenientes de las distribuidoras, pequeños talleres de servicio, maquiladoras, etc., los cuales se subordinan a los grandes monopolios multinacionales y sirven como base de apoyo a sus acciones.

h) Al déficit de la balanza comercial automotriz del período 1976-1982, habrá que sumar los ingresos por pago de patentes, tecnología, servicios financieros y remisión de utilidades para cuantificar el total de flujo monetario que retornó al país de origen de la empresa trasnacional. Y en el caso del sector de autopartes, se podrían cuantificar también las utilidades que mediante la fuga de capitales se encuentran actualmente en depósitos bancarios en bancos norteamericanos.

i) El Estado mexicano ayudó a incrementar sustancialmente las ganancias del sector automotriz a través de los subsidios, infraestructura, liberación del control de precios en automóviles y la liberalización de las importaciones del sector.

j) Sin supervisión, sin planeación ni programa sectorial, el Estado mexicano intentó desarrollar al sector automotriz por DECRETO.

k) El Estado, por consiguiente, no tiene más objeto que reproducir y dar continuidad al proceso de acumulación capitalista. Desde esta perspectiva se logró aumentar la capacidad instalada de la rama, el empleo, se fomentó el consumo intermedio de otras industrias, etc.

i) En la evaluación final se tiene que tomar en consideración a qué costo económico y social se lograron alcanzar éstas últimas metas.

#### 4.4 Recomendaciones

A estas alturas cualquiera podría afirmar que es muy fácil criticar y difícil aportar argumentos propios que intenten presentar alternativas para el fomento de la industria automotriz. Ciertamente que esto último tampoco resulta algo sencillo de hacer.

Las críticas condiciones económicas del país al finalizar nuestro período de estudio presentaban un panorama sombrío al nuevo gabinete que tomaba la dirección del Estado mexicano. Sin fondos y desacreditado políticamente, las alternativas para superar la crisis son, hasta hoy, limitadas.

Al finalizar 1982 (después del voluminoso apoyo financiero estatal al sector automotriz), el Pib de la rama automotriz decrece un 23.6% en relación al año anterior. El desempleo en la rama aumenta aceleradamente, siendo una de las industrias más afectadas en este sentido.

Ante este resultado, ¿dónde están los millones y millones de pesos canalizados para apoyar al sector automotriz? ¿cuántos obreros han sido despedidos de la industria? ¿cuál es la participación estatal en la rama?

Las respuestas no son muy halagadoras. El monopolio trasnacional absorbió los máximos beneficios; el obrero pagó los platos rotos de la crisis y el Estado cedió su participación en la industria. (VAM fue vendida o regalada a Renault, Dina -a punto de la bancarrota- se fusiona con General Motors. El avance del capital trasnacional es implacable).

Sin embargo, desde la óptica burguesa del desarrollo, el sistema debe buscar salidas y proseguir su desenvolvimiento aún bajo los efectos generados por la crisis. Así, la industria automotriz "nacional" debe encontrarlas.

¡ Todavía el capital trasnacional encuentra abundante y barata mano de obra, energéticos suficientes y con precios reducidos, terrenos y parques industriales casi regalados, etc.

Por ello, si las condiciones para realizar la plusvalía obtenida en la producción no es posible efectuarla en el mercado interno, en el mercado externo sí puede realizarse. No se olvide que las inversiones y activos de la industria trasnacional en México son enormes, y obviamente no van a quebrar sus empresas.

Por su parte, el Estado mexicano tiene que plantear las nuevas reglas del juego para que, una vez más, "la industria automotriz alcance altos niveles de producción y empleo..."(\*) Aparece así el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz en México en 1983.

Los objetivos generales planteados en este documento son muy semejantes al emitido en 1977. Sin embargo, las nuevas condiciones económicas en que transita el país y la industria crearon algunas novedades.

Una vez más se plantea la necesidad de que la industria automotriz deje de ser una carga para la balanza comercial del país, y genere las divisas suficientes para su operación. Asimismo, el decreto considera la necesaria racionalización de la producción de vehículos, ello mediante el control de las líneas y modelos automotrices.

Por otro lado, el documento requiere consolidar la integración de componentes, fomentar la producción de unidades de "interés social" y reestructurar la política fiscal para "eliminar subsidios innecesarios e injustificados socialmente".

(\*) Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz en México en 1983.



Como se ve, el nuevo decreto pretende, en teoría, retomar y delimitar el camino que en este sexenio deberá recorrer la industria automotriz.

Ante esto, si el Estado mexicano no tiene la supervisión suficiente ni la capacidad e interés político para inducir la nueva "racionalización" del sector, de nueva cuenta se podrían presentar los mismos errores cometidos en el período 1976-1982.

Sin embargo, el carácter monopólico de esta industria y las actuales condiciones económicas y políticas del país representan obstáculos difíciles de superar; las alternativas son escasas.

Ante tales circunstancias, la última frase para concluir es: "Industria Automotriz: dependencia económica y escasas alternativas".

## B I B L I O G R A F I A

- Barkin D-Esteva G.                      Inflación y Democracia,  
El caso de México, México,  
Siglo XXI 1979.
- Briones A.                                Economía y Política del Fa-  
cismo dependiente, México,  
Siglo XXI 1978.
- Camarena M.                            Empresas de la Industria  
Automotriz, México, IIS-  
UNAM, 1979.
- Cardoso F.H.-Faletto E.                Dependencia y desarrollo en  
A.L. México, Siglo XXI 1971.
- Castañeda J.-Hett E.                    El economismo dependentista.  
México, Siglo XXI 1978.
- Castro A.-Lessa C.                    Introducción a la economía,  
México, Siglo XXI 1979.
- Colmenares D-Angeles L,  
Ramírez C.                                La devaluación de 1982. Mé-  
xico, Terranova 1982.
- Clavijo F-Sáenz W.                      ¿A qué modelo de industriali-  
zación corresponden las ex-  
portaciones mexicanas? México,  
Trimestre Eco. No.177 FCE 1978  
(pag. 111-117).

- Dos Santos T. Imperialismo y dependencia México, ERA 1981.
- Fajnzilber F. Industrialización e internacionalización en la A.L. México, Lecturas FCE.No. 34,1980
- Fajnzilber F. Las empresas trasnacionales. México, FCE 1977
- García A. Los límites del modelo liberal de crecimiento. México, Trimestre ECO, No. 179 FCE 1978.
- Hansen R. La política del desarrollo mexicano. México, Siglo XXI. 1970.
- Jaguaribe H-Ferrer A.- Woinzeck M. y otros La dependencia política-económica de A.L. México, Siglo XXI, 1970.
- Juárez A. Las corporaciones trasnacionales y los trabajadores mexicanos. México, Siglo XXI, 1979

M-00031131

- Lenin V. El imperialismo, fase superior del capitalismo. Obras Escogidas. México, Editorial Progreso. 1961.
- Larriva J.-Vega A. El comercio exterior de la industria automotriz en México. México, Comercio Exterior No. 12, 1982.
- Marini R.M. Dialéctica de la dependencia. México. ERA 1973
- Miliband R. El Estado en la sociedad capitalista. México, Siglo XXI 1970.
- Othón Quiroz J. Proletariado e Industria automotriz. Una visión histórica. México, CELA/UNAM 1979.
- Othón Quiróz J. Tecnología, reestructuración capitalista y composición de clase en la industria automotriz terminal. México, Revista de la UA Guerrero, 1982.

- Pinto A. Estilos de desarrollo. México, Trimestre ECO. No. 179 FCE 1978.
- Ramírez G. Lecturas sobre el desarrollo económico. México, ENE/UNAM 1979.
- Rodríguez O. La teoría del subdesarrollo de la CEPAL. México, Siglo XXI 1980.
- Street J-James D. Institucionalismo, estructuración y dependencia en A.L. Comercio Exterior NO. 12. 1982.
- Sunkel O-Paz P. El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo. México, Siglo XXI, 1979.