

170
24



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
Facultad de Economía

El Comportamiento de la
Industria Automotriz Mexicana
en los Ochenta

T E S I S

Que para obtener el título de

LICENCIADO EN ECONOMIA

p r e s e n t a

JORGE ORLANDO TELLITUD SALGADO

FALLA DE ORIGEN

México, D. F., 1989



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I.	
CONTEXTO MACROECONOMICO	3
I.1 Productos Internos: Relaciones Comparativas.	
I.2 Elementos Estructurales de la Recesión.	
I.3 Empleo, Salarios y Productividad.	
I.4 Actividad Productiva e Inversión.	
I.5 Comportamiento de la IED en el período 1980-1988.	
I.6 Desarrollo de la Industria Manufacturera dentro del contexto de la recesión de la economía nacio <u>n</u> al y la coyuntura del comercio internacional.	
CAPITULO II.	
ESTRUCTURA PRODUCTIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	18
II.1 Líneas generales de los procesos de centraliza- ción de capital en la industria automotriz de - 1980-1986.	
II.2 Descripción del origen del capital en las 30 em- presas más importantes de la industria automoto-- triz en México.	
II.3 Situación y relaciones de las subramas terminal y de partes.	
II.4 Relevancia de las inversiones extranjeras direc- tas en esta rama.	
II.5 Papel de la transferencia de tecnología. Los - pagos al exterior.	

- II.6 Detalle de la Participación de la Industria Automotriz (IA) en el PIB Manufacturero.
- II.7 El Empleo en la IAT.
- II.8 Productividad
- II.9 Comportamiento del Salario.
- II.10 Movimiento Laboral.
- II.11 Crisis y Mercado Interno Automotriz en los Ochenta.

Pág.
50

CAPITULO III.

EL COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO EN EL PERIODO 1980-1987.

- III.1 Breve descripción de la trayectoria de la Industria Automotriz en México entre 1962 y 1987.
- III.2 El Comercio Exterior de la Industria Automotriz dentro del contexto de la apertura comercial.
- III.3 Estructura de las Exportaciones.
- III.4 Estructura de las Importaciones.
- III.5 Apéndice.

CAPITULO IV.

75

ALGUNOS ASPECTOS TECNOLOGICOS Y SOCIALES DEL PROCESO DE - MODERNIZACION DE LA PLANTA INDUSTRIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

- IV.1 Marco Teórico
- IV.2 El Caso México
- IV.3 Las Maquiladoras Automotrices

Conclusiones

89

Notas

94

Bibliografía

99

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

Ante la situación de crisis de la economía mexicana y la recuperación de los mercados en los países desarrollados, se han dado, en lo que va de la presente década, algunos cambios en la industria automotriz (IA) mexicana, diferentes a los generados durante el período 1962-1980.

Probablemente el principal cambio operado en los años ochenta dentro de la IA es la creciente orientación exportadora de la rama. Antes de 1980 esta industria -- presentaba un déficit crónico en su balanza comercial y era una de las que más -- contribuía al de la industria manufacturera; en cambio a partir de 1983 la balanza comercial de la IA es superavitaria y hasta la fecha.

En función de la producción exportadora se está dando una reestructuración en la industria automotriz: se han introducido departamentos con mayor modernidad en al gunas de las antiguas plantas y se construyeron otras nuevas en las regiones Norte y Centro Norte del país.

Sin embargo la modernización de la IA no ha sido general, las empresas tradiciona les que producen para el mercado interno no se han renovado.

La actual reestructuración en la IA debe verse como un proceso coyuntural y no co mo producto del desarrollo interno de la economía mexicana, ese proceso se dá con base en la coincidencia de una crisis en la economía nacional y la recuperación -- de la demanda internacional. Es producto del nuevo papel asignado por las trans nacionales a México dentro de la división internacional del trabajo. La moderni-

zación tecnológica es sólo parcial, limitada y deformante y su peso específico - dependerá de las fluctuaciones del mercado mundial.

Las nuevas plantas ensambladoras y las maquiladoras automotrices de exportación - son una base para una mayor integración a la economía de EUA.

El capítulo I de esta tesis servirá para marcar el contexto dentro de cuyos márgenes se dá al análisis del comportamiento de la IA en los ochenta.

El capítulo II sienta bases para interiorizarse en los procesos ocurridos en la - IA, al examinarse en él, aspectos estructurales de la producción, esfera ésta que es a la vez espejo y origen del comportamiento que la rama pueda tener en los mercados internos y externo.

En el capítulo III se verán diversas causas que originaron el que a partir de - - 1983 la industria automotriz se convirtiera en su balanza comercial, en superavitaria y una de las principales ramas exportadoras.

En esto han confluído diversos factores como son la crisis económica nacional y - la consecuente reducción del mercado interno, la relativa recuperación de la economía de los países desarrollados, la competencia internacional por abaratar costos, la política de apertura comercial impulsada por el Estado Mexicano, las facilidades ofrecidas por éste a la inversión extranjera, los procesos de centralización de capitales a escala internacional.

Por último, en el capítulo IV se describirán algunos cambios tecnológicos operados en empresas exportadoras de la industria automotriz, así como algunos indicadores económicos de la industria maquiladora de exportación de partes automotrices, y los efectos globales sobre el empleo.

CAPITULO I

CONTEXTO MACROECONOMICO

En este capítulo se hará básicamente, una exposición a grandes rasgos del comportamiento de la industria manufacturera en los años ochenta, ligándolo a aspectos generales de la rama automotriz, dentro del panorama de algunas variables macro-económicas fundamentales.

I.1. PRODUCTOS INTERNOS: RELACIONES COMPARATIVAS.

Se puede caracterizar el período 1980-1987 como de recesión. Aunque se hayan dado repuntes en el Producto Interno Bruto Manufacturero, la tendencia ha sido a la caída, si bien se han producido pequeñas recuperaciones de aquél en 1981, 1984, 1985 y 1987, también se han dado drásticas bajas en 1982, 1983 y 1986. Entre 1980 y 1986 crece sólo, en total, un 0.7% y 1.4% el PIB Industrial; 99.3% el PIB Manufacturero y 104.0% el PIB Industrial entre 1970-1980.

En el lapso 1970-1980 el PIB Automotriz crece en mayor proporción, haciéndolo en un 159.6%, con una tasa media anual del 10.0%; con la recesión de los ochenta sufre un decremento drástico del 23.4%, con una disminución promedio anual del 4.3% de 1980 a 1987 (Los incrementos se hicieron con base en pesos de 1970).

De la tendencia anterior se desprende la importancia de la dinámica de la rama automotriz dentro del subsector manufacturero, ya que en los períodos de crecimiento crece más que el promedio de éste y en los de recesión se ve afectado negativamente también en mayor proporción.

Hay que señalar, sin embargo, que a pesar de lo anterior la rama automotriz, en pleno período recesivo, sigue manteniendo un elevado peso específico en lo que toca a su participación en el subsector (ver cuadro 1).

Partiendo de los datos contenidos en el cuadro 1, comprobamos que se puede observar una relación directa entre PIB Manufacturero y el Automotriz; la participación de la industria automotriz crece con el repunte y desciende con la recesión. Pero el crecimiento de la industria automotriz ha sido uno de los que más ha contribuido al aumento del PIB Manufacturero, y en las épocas de recesión la industria automotriz, a pesar de su fuerte desplome, ha evitado una mayor contracción en la industria manufacturera. A este respecto es fundamental señalar que, en los ochenta, la actividad de la industria automotriz no se ha desplomado totalmente, y ha apoyado al subsector gracias a la salida que encontró en los mercados externos.

Cabe adelantar aquí, que las exportaciones automotrices se han convertido en las más importantes después del petróleo y sus derivados. Sin embargo el aumento de las exportaciones manufactureras en general, y automotrices en particular, no son producto de un crecimiento interno que haya desbordado las fronteras nacionales; sino que se debe a la coyuntura internacional, es decir, al repunte de los mercados en los países desarrollados y al papel asignado por las transnacionales a México en la división internacional del trabajo.

I.2. ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LA RECESION.

Los principales elementos estructurales que han ocasionado la caída del PIB total son: disminución del consumo privado que es un reflejo de la contracción del mer-

PIB TOTAL, INDUSTRIAL*, MANUFACTURERO 1980-1987

(Millones de Pesos de 1970)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 1/	TMCA %
1) PIB Total	841,854.6	908,764.8	903,838.6	856,173.6	887,647.4	912,334.1	878,185.1	943,285.8	1.6
2) PIB Industrial	296,046.0	321,418.0	316,163.0	290,632.0	303,364.0	318,124.0	300,391.8	nd	0.2
3) PIB Manufacturero	209,681.9	224,326.2	217,852.2	202,026.3	211,683.5	223,886.1	211,160.3	215,383.5	0.4
4) <u>PIB AUTOMOTRIZ</u>	14,608.9	17,322.6	14,137.9	9,876.9	11,877.8	14,376.7	11,176.2	12,132.5	-2.6
5) Automóviles	7,877.2	9,658.3	7,079.7	4,176.0	5,277.7	6,759.7	4,853.5	5,906.9	-4.0
6) Carrocerías, motores y accesorios para automóviles	5,600.7	6,305.6	5,657.3	4,521.0	5,445.3	6,530.6	5,505.7	4,708.3	-2.4
7) Equipo y material de transporte	1,131.0	1,358.7	1,400.9	1,179.6	1,154.8	1,086.4	817.0	1,517.3	4.2
Tasa 4)/3) en %	6.9	7.7	6.4	4.8	5.6	6.4	5.2	5.6	

*PIB INDUSTRIAL incluye minería, manufacturas, construcción y electricidad. 1/ estimado

FUENTE: SECOFI, Subdirección de la Industria del Transporte y Coordinación Industrial

cado interno; la caída de los salarios reales; aumento del desempleo; alza de -- las tasas de interés y las restricciones crediticias; disminución de la formación bruta de capital, producto del descenso de la demanda efectiva; incremento de la especulación, por ser más rentables las inversiones financieras respecto a las in dustriales; caída de las exportaciones petroleras; caída de la inversión pública y privada.

A precios de 1970 se presentaron los siguientes indicadores para 1985 y 1986: en 1985 el crecimiento del consumo privado fue 2.1 y en 1986 decrece 5.5%; la formación bruta de capital creció 6.4% en 1985 y -11.7% en 1986; las exportaciones de petróleo descendieron en 1985 y 1986, 7.7 y 10.4% respectivamente (1).

I.3. EMPLEO, SALARIOS Y PRODUCTIVIDAD.

El deterioro del salario real se puede apreciar en el cuadro 2. Ha caído 27.3% - de 1980-1985, mientras el valor agregado se ha incrementado 6.8%, lo que significa que ha aumentado el trabajo no pagado respecto a los salarios.

En el período 1975-1980 el empleo manufacturero se incrementa 18.1 con una tasa - de crecimiento promedio anual de 3.8%. De 1980 a 1987 el empleo en la industria manufacturera presentó un decremento de 7.6 y un promedio anual de -1.12%. Res-- pecto a la industria automotriz (IA), para el mismo período la variación fue de - -16.7% y el promedio anual de -2.5%.

Se repite aquí la misma situación que con el PIB: Las caídas o aumentos en el -- personal empleado en la IA son más que proporcionales a las variaciones en el em-- pleo de la industria manufacturera (ver cuadro 3).

CUADRO 2

PARTICIPACION DE LOS SALARIOS EN EL VALOR AGREGADO DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA: 1980-1985
(Millones de Pesos de 1970)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985 ^{e/}	Δ % 1980-1985
Remuneración de asalariados	70,159.0	75,971.7	72,735.2	51,568.5	49,579.3	50,962.5	-27.3
PIB = VA	209,682.0	224,326.0	217,852.0	202,026.0	211,684.0	223,987.0	6.8
Salarios / VA	33.4	33.8	33.3	25.5	23.4	22.7	

e=estimado

FUENTE: Elaborado con base en la Economía Mexicana en Cifras 1986, NAFINSA.

CUADRO 3
PERSONAL OCUPADO EN EL SECTOR MANUFACTURERO Y AUTOMOTRIZ
1980-1987

AÑO	INDUSTRIA MANUFACTURERA (1)	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (2)	PARTICIPACION Tasa (2)/(1) en%
1980	2 416 842	121 131	5.0
1981	2 542 537	135 592	5.3
1982	2 485 284	118 713	4.8
1983	2 309 678	94 313	4.1
1984	2 360 880	108 507	4.6
1985 ^e	2 415 180	117 345	4.9
1986 ^e	2 318 573	114 942	5.0
1987 ^e	2 232 786	100 901	4.5

e = estimado

Fuente: S.T.P.S. Dirección de Análisis Económico Laboral.

El desempleo es un factor que favorece el deterioro de los salarios reales y el incremento de la productividad; existe una mayor oferta de trabajo que su demanda, lo que abarata el precio de la fuerza de trabajo (ver cuadro 4). Se observa, sin embargo, que el salario mínimo nominal y real de la IA, es superior al salario mínimo general; éste representa aproximadamente la mitad del salario mínimo de la IA, y se ha venido reduciendo su participación respecto al salario automotriz. El salario real general de 1980-1988 ha caído -45.9%, y el de la industria automotriz (IA) -39.3%.

CUADRO 4
 SALARIO MINIMO GENERAL Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1980-1988.
 (Pesos Diarios)
 Base 1978=100

	Salario Promedio Ponderado Anual General (1)	Salario Real General (2)	Salario Promedio Ponderado Anual (3) IA	Salario Real (4) IA	Participación Tasa (2)/(4) en %
1980	140.69	94.2	217.91	145.9	64.5
1981	183.05	95.7	280.97	147.0	65.1
1982	257.07	84.6	392.95	129.4	65.4
1983	433.63	70.0	666.22	108.6	65.1
1984	668.87	65.9	1066.21	105.1	62.7
1985	1037.29	64.8	1769.78	110.6	58.5
1986	1790.18	60.0	3127.16	104.9	57.2
1987	3878.19	51.1	7337.49	96.7	52.8
1988	7111.10- ^{1/}	50.9	12356.85	88.5	57.5

^{1/} Enero-Marzo

Fuente: S.T.P.S., Dirección de Análisis Económico Laboral.

La crisis ha deteriorado en general, en mayor proporción al empleo y a los salarios que al PIB; éste ha observado crecimientos mínimos gracias al incremento de la productividad por la intensificación del trabajo. Se tiene el ejemplo de la IA en la que se presenta una relación directa entre desempleo y productividad. De 1980 a 1985, el personal ocupado disminuyó 22.3% con un decremento promedio anual de 5.0%; en cambio se incrementó la productividad 29.3%, creciendo con un promedio anual de 5.2% (cuadro 5). Es importante aclarar que el incremento de la productividad es una posibilidad, pero no siempre es necesario recurrir a ella, porque el margen de ganancias se puede mantener alto si se deterioran los salarios y se disminuye su participación en el valor agregado. En situaciones recesivas es común

CUADRO 5

PRODUCTIVIDAD DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y AUTOMOTRIZ
 (PIB Manufacturero/Hombre Ocupado) 1980-1985
 (Pesos de 1970)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Δ % 1980-1985	TMCA 1980-1985
Industria Manu facturera	86,753.0	88,249.0	87,667.0	87,457.0	89,659.0	93,328.0	7.5	1.4
<u>Ind. Automotriz</u>	240,830.0	255,753.0	228,314.0	193,948.0	240,490.0	311,568.0	29.3	5.2
Automóviles	164,104.0	178,851.0	147,500.0	116,000.0	146,611.0	198,361.0	20.8	3.8
Carrocerías, mo- tores, partes y accesorios para automóvil	76,726.0	76,902.0	80,814.0	77,948.0	93,879.0	113,207.0	47.5	8.0

Fuente: Elaborado con base en la Economía Mexicana en Cifras 1986, NAFINSA.

mantener bajo el nivel de productividad, pero a cambio de ello se disminuye paralelamente el salario real.

En 1985 subió la productividad por haberse dado una pequeña recuperación, pero - (véase el Capítulo II) en 1986 y 1987 bajó.

I.4. ACTIVIDAD PRODUCTIVA E INVERSIÓN.

La inversión total en el país a precios de 1970, en el período 1980-1985, ha disminuido 24.4% con un promedio anual de -5.4%. En 1980 fue de 235'974 millones de pesos y en 1985 fueron 178'342 millones de pesos; la formación bruta de capital fijo cayó de 197'364 millones de pesos en 1980 a 154'498 millones de pesos - en 1985, representando una disminución de 21.7% y anualmente de 4.7% (2).

Ahora bien, de 1980 a la fecha, se contempla la tendencia en la inversión externa directa (IED) a darse principalmente en actividades orientadas a la exportación, como las maquiladoras, fabricación de automóviles, motores y autopartes -- para el mercado externo (Plantas de G.M y Chrysler, en Ramos Arizpe; Ford de Chihuahua y Hermosillo, Nissan en Aguascalientes, etc.) (3).

En general, es sabido que la IED es un factor de descapitalización de la economía de nuestro país, así como de los otros países dependientes; si bien se dá entrada a capitales externos, también sale una gran proporción de capitales que se transfieren a la matriz bajo el concepto de pagos al exterior (utilidades, regalías, transferencia de tecnología, ect.).

"En 1983-1985, el ingreso de nuevas inversiones extranjeras fue inferior a la salida de divisas por concepto de utilidades, regalías y otros rubros. En tanto el primero alcanzó 883 millones de dólares, la segunda fue de 918 millones, lo que significa una diferencia negativa de 34 millones" (4).

Posteriormente, las nuevas inversiones de 1986 a febrero de 1988 fueron de 3'742 millones de dólares y los pagos al exterior de 4'572.9 millones de dólares, lo que representa una diferencia negativa de 830 millones de dólares, superior en - 2341.1% respecto al período 1983-1985. Esto confirma que según aumenta la IED - también se incrementa la salida de capitales (5).

I.5 COMPORTAMIENTO DE LA IED EN EL PERIODO 1980-1988.

CUADRO 6
INVERSION EXTERNA DIRECTA
(Millones de Dólares)

Año	Nuevas Inversiones	Reinversiones	Inversión Total
1980	755	786	1541
1981	1081		
1982	956	770	1726
1983	70	197	267
1984	543	215	758
1985	270	232	502
1986	944	587	1531
1987	2386	662	3048
1988 ^{1/}	412	186	598

Fuente: Guillén Romo, México: Crisis, Industria y Reestructuración del Sistema Productivo. Indicadores del Sector Externo.- Banco de México (Diciembre 1986, Diciembre 1987, Enero-Marzo 1988).
^{1/} Enero-Febrero.

Guillén Romo dice(6) que la IED es procíclica, es decir, que actúa en función de mercados amplios; cuando se da una recuperación y se amplían los mercados internos se incrementa la IED y viceversa, disminuye con la recesión.

Pero además de lo indicado por Guillén, puede darse una variante: Aun en recesión puede crecer la IED si se contrarresta la caída del mercado interno con una expansión hacia los mercados externos, o también darse un incremento de la IED, meramente en función de un futuro proyecto exportador por parte de las transnacionales; esto coincide con el establecimiento de plataformas exportadoras en los países subdesarrollados que tienen un cierto nivel de industrialización. Se puede apreciar que a partir de 1984 comienza a crecer la IED (ver cuadro 6) aun cuando la economía nacional se encuentra en recesión, lo que coincide con el incremento de las exportaciones no petroleras. Si se reactivara la economía y el mercado interno, las nuevas empresas orientarían una mayor parte de la producción hacia dicho mercado; en caso de seguir la recesión y reducirse la demanda exterior, disminuiría la IED.

I.6 DESARROLLO DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA DENTRO DEL CONTEXTO DE LA RECESION DE LA ECONOMIA NACIONAL Y LA COYUNTURA DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

Desde mediados de los años 70, el Estado postuló la necesidad de incrementar las exportaciones manufactureras con el fin de equilibrar la balanza comercial total y manufacturera y así captar divisas para el fomento del desarrollo industrial; sin embargo, no funcionó tal política y prueba de ello es que en 1981 se produce el mayor déficit comercial de la industria manufacturera desde 1970, éste fue de 17,591 millones de dólares.

Sin embargo, a principios de los ochenta el Estado refuerza esa estrategia promoviendo la exportación a través del uso de las devaluaciones monetarias como una forma de ofrecer las mercancías a precios "competitivos", aumentando las exenciones de impuestos a las exportaciones y a las importaciones de maquinaria y equipo para las industrias consideradas prioritarias, simplificando trámites y realizando la apertura comercial (reducción de fracciones arancelarias, reducción de las mercancías sujetas a permiso previo, etc.) con el fin de intensificar el intercambio con el exterior.

El año de 1981 marca entonces el punto de inflexión: en 1982 se comienza a disminuir el déficit en la balanza comercial manufacturera, que para 1987 se reduce a 182 millones de dólares.

Cabe destacar que esta tendencia no se debe tanto al éxito de la política de promoción de exportaciones, ni a un crecimiento dinámico y continuado de la industria nacional; mas bien ha sido resultado, paradójicamente, de la depresión de la economía nacional y de las circunstancias internacionales que posteriormente se indican.

A partir de 1982 se han reactivado los mercados constituidos por los países desarrollados aumentando la demanda desde ellos de productos manufacturados. Las casas matrices de las empresas oligopólicas han trasladado procesos productivos orientados a la exportación a los países subdesarrollados con la finalidad de abaratar costos. Como ejemplo claro se tiene el caso de la industria automotriz en México, donde la exportación de motores es el segundo producto en importancia después del petróleo, al tiempo que tiene gran importancia la exportación de vehículos terminados.

Se insiste en que este fenómeno de aparente o real, pero infundada bonanza exportadora de algunas ramas manufactureras como la automotriz, en países dependientes, en particular el nuestro, va dirigida en su desarrollo esencialmente a los mercados constituidos por los países desarrollados y se da paralelo al estancamiento de la economía nacional en su conjunto. Así, los mercados automotrices latinoamericanos siguen una tendencia contractiva, reduciéndose las ventas a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y a los países del Mercado Común Centroamericano (MCCA), al tiempo que ya en 1983 el mercado estadounidense absorbió el 96.5% de las exportaciones de la industria "mexicana" automotriz (7), mientras que la "bonanza" de estas exportaciones ocurre cuando en el ámbito nacional de la recesión y la consiguiente disminución de la demanda interna en general han ocasionado que disminuyan las importaciones, cayendo en 1985 la demanda interna total en 4% respecto a 1984, y la inversión total en un 12% (8).

En los ochenta aparecieron elementos particularmente adversos para el funcionamiento de una economía dependiente como la nuestra, reduciéndose el crédito externo que ha sido una fuente de financiamiento de la industrialización, caen drásticamente a principios de la década las exportaciones petroleras que se habían convertido en sostén del crecimiento económico nacional, se reducen las exportaciones agropecuarias y, en suma, las fuentes de divisas decaen gravemente.

Por la situación anterior, se hubo de promover intensamente las exportaciones no petroleras, en especial las manufacturas, en un proceso que han llamado despetrolización de las exportaciones. Se obtuvieron algunos resultados como se señaló ya, gracias a la recuperación de la economía de los países desarrollados en especial EUA. Mas no hay que magnificar los aparentes éxitos de la promoción de las

exportaciones, considerando lo siguiente: el crecimiento de éstas se ha manifestado en altas tasas, pero en razón de que se partió de una base muy baja o negativa; la disminución del déficit comercial no se debe aun incremento absoluto de las exportaciones, sino también a una drástica reducción de las importaciones - producto de la caída de la demanda interna, ya que en el caso de las economías - dependientes de la demanda interna es elástica respecto a las importaciones, es decir, que si aumenta la demanda interna, aumentan las importaciones y viceversa, si cae la demanda interna también las importaciones; la llamada "despetrolización de las exportaciones" no implica solamente un crecimiento absoluto de las exportaciones manufactureras, sino que indica en una proporción relativa la caída de las exportaciones petroleras en relación a un aumento en las no petroleras (9).

En relación a esto último se observa que mientras se reduce la participación del petróleo crudo y el gas natural en el total exportado, de un 75.8% en 1982 al 64.7% en enero-abril de 1984, los productos petrolíferos y petroquímicos aumentan del 1.8 al 5.7% su participación en las exportaciones de bienes; en tanto para el mismo período las exportaciones no petroleras en general se incrementan de 7.3 a 16.1% y, en particular, de 11.1% a 24.3% en las manufacturas (10). Para 1985 y 1986 siguen cayendo las exportaciones petroleras, y en 1987 comienza la recuperación pero con un incremento poco menor que las exportaciones manufactureras.

CUADRO 7

BALANZA COMERCIAL TOTAL Y MANUFACTURERA: 1970-1975, 1980, 1987.
(Millones de Dólares)

Año	Balanza Comercial Total (1)	Balanza Comercial Ind. Manufacturera (2)	Participación (2)/(1) %
1970	- 1039	- 1402	134.9
1975	- 3637	- 4057	111.5
1980	- 3179	-11924	375.0
1981	- 4510	-17591	390.0
1982	6793	- 9585	141.1
1983	13761	- 1196	- 8.6
1984	12942	- 2137	-16.5
1985	8406	- 4812	-57.2
1986	4599	- 2421	-52.6
1978	8434	- 182	- 2.1

Fuente: Indicadores de Comercio Exterior, Boletín Mensual 1970-1980 y 1980-1984.
Revista de Comercio Exterior, varios números. Bancomex.

Ahora bien, es pertinente señalar por otra parte, que el incremento de las exportaciones se ha debido principalmente a la industria automotriz, cuya balanza comercial ha sido superavitaria a partir de 1983.

Dentro de esta situación es clara la importancia específica que tiene la rama automotriz considerando que la participación de las exportaciones en su producción ha alcanzado proporciones muy elevadas: en 1986, automóviles terminados - 48.8%, motores para automóvil 81.5%.

La relación de exportaciones a producción total para el conjunto de la industria manufacturera pasó de 3.8% en 1982 a 11.2% en 1987 (11).

CAPITULO II

ESTRUCTURA PRODUCTIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

II.1. LINEAS GENERALES DE LOS PROCESOS DE CENTRALIZACION DE CAPITAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1980 A 1986.

La mayor parte de la industria automotriz (IA) en México está constituida por capital externo; en la industria automotriz terminal (IAT) las principales empresas son transnacionales (G.M. de México, Chrysler de México, V.W. de México, - - Ford Mo. Co., Nissan Mexicana). Las empresas nacionales son 4, Kenworth Mexicana, Trailers de Monterrey, FAMSA, DINA, y a ellas, en conjunto, les corresponde un porcentaje del mercado mucho menor que a las 5 transnacionales.

Al iniciarse la década de los ochenta se ha ido configurando un proceso de reestructuración en la IA mexicana como producto de la nueva división internacional del trabajo y de la reducción del mercado nacional.

A consecuencia de la intensa competencia internacional por los mercados, en este caso los automotrices, las matrices oligopólicas han incrementado sus inversiones en los países subdesarrollados con el fin de abaratar costos y lograr mayor competitividad internacional; una cada vez más alta proporción de la producción de los países dependientes se ha ido orientando al mercado externo, funcionando así estas naciones como plataformas exportadoras. En el caso de México, a partir de 1982 se ha reducido la producción y la cantidad de unidades vendidas en el mercado interno, mientras aumenta la destinada a la exportación.

El proceso de reestructuración ha implicado una mayor centralización de los capitales, imponiéndose el dominio del capital extranjero. Para 1987 las industrias terminales se redujeron de 7 a 5 empresas -las empresas transnacionales mencionadas con anterioridad- retirándose del mercado Renault y VAM.

El grupo DINA se ha ido contrayendo paulatinamente. En 1987 vende el 5% de sus acciones a Navy Star de E.U. y 8% a Chrysler; por otra parte cierra una empresa de su grupo, Maquiladora Automotriz de Monterrey (1). Para 1988 anuncia su total desmantelamiento y la venta de sus empresas, entre ellas DINA Camiones, -- ofreciéndose a la iniciativa privada, paso intermedio, del que se puede pasar -- fácilmente a las asociaciones con el capital extranjero.

FAMSA hasta 1985 fue empresa 100% de capital nacional. En ese año realiza una co-inversión con Daimler Benz (51% capital nacional y 49% capital alemán) para la producción de motores y camiones.

MASA, de capital 100% nacional (estatal) se asocia en 1985 con la empresa alemana G Auwater GMBH & Co., a través de su filial en E.U., Neoplan USA Corporation, para exportar partes y autobuses; posteriormente, en 1988 se anuncia la venta de MASA a la iniciativa privada (2).

En otra vertiente la industria de autopartes resulta ser muy heterogénea por su tamaño y tecnología empleada, representando un mercado fragmentado, donde existen pequeñas empresas con tecnología muy atrasada hasta grandes empresas modernas. En éstas en su mayoría participa el capital extranjero.

De las 500 empresas más grandes del país, alrededor de 35 son autoparteras. Al igual que en la IAT, algunas de las que eran empresas nacionales han pasado a asociarse con el capital externo y otras son 100% extranjeras. Para 1986 se presenta la siguiente situación: 10 empresas con participación de capital extranjero (entre 25% y 40%), 2 con el 100% de capital transnacional, y 13 empresas nacionales (3)

Se puede observar que el capital extranjero ha tendido en la subrama de partes a

asociarse minoritariamente con empresas nacionales dedibo, en determinada medida, a la legislación mexicana sobre inversiones extranjeras, la cual prescribía que - en el rubro de autopartes el capital mayoritario debería ser nacional (mínimo 60% nacional y 40% externo), esto, con el presunto fin de impedir la integración vertical y las prácticas monopólicas por parte del capital externo.

Sin embargo, las empresas transnacionales aunque tengan una participación minoritaria pueden ejercer el dominio a través del control tecnológico y de los canales internacionales de comercialización. Así resulta en la realidad que la transnacional se ahorra un mayor desembolso de capital y aprovecha un mercado ya establecido por las empresas nacionales.

El proceso de reestructuración de la industria automotriz (IA) nacional e internacional, ha favorecido las coinversiones entre los grandes consorcios, o de éstos con empresas nacionales. Las coinversiones facilitan el intercambio tecnológico entre las corporaciones oligopólicas automotrices. Dada la intensa competencia internacional, tales corporaciones tienen que asociarse con otras con la finalidad de poder enfrentar a sus rivales. La asociación con empresas nativas les permite el acceso a mercados, ahorro de inversión y aprovechamiento de estímulos fiscales y financieros por parte del Estado-huésped.

II.2. DESCRIPCIÓN DEL ORIGEN DEL CAPITAL EN LAS 30 EMPRESAS MÁS IMPORTANTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

A continuación se presenta un listado que contiene la participación de capital - externo en la Industria Automotriz Terminal (IAT) y en las empresas de autopartes, y su posición dentro de las 500 empresas más grandes de México, en el año de 1986.

- 1) Chrysler de México, S.A.; 01% capital nacional, 99.99% capital de EUA, posición 2.
- 2) General Motor de México, S.A. de C.V.; 100% capital de EUA, posición 3.
- 3) Ford Motor Company, S.A.; 100% capital de EUA, posición 5.
- 4) Volkswagen de México, S.A. de C.V.; 100% capital de Alemania Federal, posición 6.
- 5) Nissan Mexicana, S.A. de C.V.; 100% capital de Japón, posición 22.

- 6) Spicer, S.A. de C.V. y Subsidiarias; 67% capital nacional, 33% capital de --
EUA, posición 31.
- 7) Rassini, S.A. de C.V.; 100% capital estatal, posición 91.
- 8) Kenword Mexicana, S.A. de C.V.; 100% capital privado nacional; posición 98.
- 9) Metalsa S.A.; 60% capital privado nacional, 40% capital de EUA, posición 119.
- 10) Fábrica de Autotransportes Mexicana, S.A. de C.V.; 51% capital privado nacional, -
49% capital de Alemania Federal, posición 136.
- 11) Motores Perkins, S.A.; 75.70% capital estatal, 5.50% capital privado, 18.80%
capital de Inglaterra, posición 141.
- 12) Renault Industrias Mexicanas, S.A. de C.V.; 100% capital de Francia, posi- -
ción 142.
- 13) Industria Automotriz, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 152.
- 14) Nemak, S.A.; 75% capital privado nacional, 25% capital de EUA, posición 168.
- 15) Trailers de Monterrey, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 212.
- 16) Mar-Hino, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 222.
- 17) Eaton Manufacturera, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 227.
- 18) Electro Optica, S.A. de C.V.; 60% capital privado nacional, 40% capital de --
Alemania Federal, posición 235.
- 19) Gonher de México, S.A. de C.V.; 100% capital privado nacional, posición 238.
- 20) Aralmex, S.A. de C.V.; 60% capital privado nacional, 40% capital de EUA, po-
sición 251.
- 21) T. F. de México, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 277.
- 22) Industrias Metálicas Monterrey, S.A.; 100% capital privado nacional posi- -
ción 282
- 23) Industria Eléctrica Automotriz, S.A. de C.V.; 100% capital privado nacional,
posición 312.
- 24) Manufacturas Mexicanas de Partes Automóviles, S.A. de C.V.; 100% capital -
de EUA, posición 358.

- 25) Productos Automotrices, S.A.; 60% capital privado nacional, 40% capital de EUA, posición 403.
- 26) Super Diesel, S.A.; 90% capital privado nacional, 10% capital de España, -- posición 420.
- 27) Ruedas y Estampados, S.A.; 100% capital privado nacional, posición 439.
- 28) Acabados Finos Industriales, S.A. de C.V.; 60% capital privado nacional, -- 40% capital de Alemania Federal, posición 444.
- 29) Rimsa, S.A. de C.V.; 100% capital privado nacional, posición 458.
- 30) Lunkmex, S.A. de C.V.; 60% capital privado nacional, 40% capital de Alemania Federal, posición 492.

Fuente: Las 500 Empresas más importantes de México, Rev. Expansión, agosto 1985, 1986, 1987.

II.3. SITUACIONES Y RELACIONES DE LAS SUBRAMAS TERMINAL Y DE PARTES.

En 1983 9 empresas transnacionales (7 terminales y 2 de autopartes) representaban el 81% de las ventas totales de la rama, en 1984 el 78%, y en 1986, 7 empresas transnacionales (5 terminales y 2 de autopartes) controlaban el 85% de las ventas (4).

En las empresas con participación de capital externo y nacional, en 1983, 7 empresas de autopartes con participación extranjera representaron el 7% de las ventas totales de la rama en su conjunto y 13 nacionales (3 terminales y 10 de autopartes) venden el 12% ; en 1984, 8 empresas con participación externa representan el 7% de las ventas, 21 empresas nacionales (4 terminales y 17 de autopartes) el 15%; en 1985, 7 empresas con participación extranjera representaron el 10%, y

23 empresas nacionales (4 terminales y 19 de autopartes) el 12%, en 1986, 11 - empresas de participación extranjera presentan el 9%, y 15 empresas nacionales (2 terminales y 13 de autopartes) el 6% (5).

Esta evolución de las ventas indica claramente el proceso de centralización de capitales con un flagrante y progresivo control transnacional sobre el mercado.

Entre las empresas transnacionales y en las que participa el capital externo - controlan en 1986 el 94% del mercado nacional.

Los siguientes datos precisan la tendencia: las empresas transnacionales vendieron en 1983 (en pesos de 1970) 15'707.0 millones de pesos; en 1986, 15'928.0 millones teniendo un incremento del 1.4%; las de participación externa, en - - 1983, venden 1'363.0 millones de pesos; en 1986, 1'628.0 millones incrementando sus ventas en 1.9%; las nacionales en 1983 vendieron 2'338 millones de pesos y en 1986, 1'195.0 millones de pesos significando un decremento del 4.8% (6).

Recurriremos al capital contable por ser un concepto que indica si existe superávit o déficit en la empresa, dado que si aquél crece, el incremento representa utilidades retenidas sin deducir impuestos, es decir, un incremento de la - ganancia bruta. En el cuadro 8 se aprecia que el capital contable ha presentado incrementos en el período 1983-1986, principalmente en las empresas transnacionales.

CUADRO 8

CAPITAL CONTABLE DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
CONTENIDAS DENTRO DE LAS 500 EMPRESAS MAS GRANDES DEL PAIS.

(Millones de Pesos de 1970)

	1983	1984	1985	1986	Δ % 83-86
Transnacionales	3379	7408	7578	7369	118
Participación Trans nacional	1069	984	2515	2081	95
Nacionales	2486	2571	2008	1013	-59
Total	6934	10962	12101	10463	51
ESTRUCTURA PORCENTUAL					
Trans/total	49	68	63	70	
PT/total	15	9	21	20	
Nac/total	36	23	17	10	

PT = Participación Transnacional.

Fuente: Elaborado con base en Expansión. Las 500 Empresas más Grandes de México.
agosto 1985,1986,1987.

Se observa en el periodo considerado que mientras las empresas transnacionales - y las de participación externa, más que duplicaron su superávit en utilidades -- brutas, las empresas nacionales disminuyeron el suyo a la mitad. Entre las -- transnacionales y las empresas de participación externa acaparan el 90% de las utilidades brutas de la rama.

En resumen, las empresas más fuertes de producción terminal y de autopartes son transnacionales o este capital participa en ellas, siendo las que controlan la mayor parte del mercado y las que absorben la mayor parte de las utilidades. A partir de 1983 ha venido aumentando el grado de concentración y de penetración de capital foráneo; algunas empresas nacionales se han retirado del mercado, otras se asocian al capital externo, y finalmente otras más se transfieren totalmente al capital extranjero; las empresas nacionales que sobreviven han disminuido su importancia de por sí escasa respecto a las ventas y utilidades, mientras que las empresas más fuertes pertenecen a la subrama terminal con 100% de capital externo y ellas solas controlan en promedio el 80% de esas ventas y utilidades.

Tales empresas realizan inversiones en autoparteras importantes, y éstas trabajan en función de los requerimientos y lineamientos de aquellas, convirtiendo en letra muerta los decretos del Estado Mexicano mediante los cuales se trató de evitar la integración vertical en la rama. En realidad se consume ésta en forma indirecta por la intervención de la subrama terminal en la de autopartes. Aún más, últimamente a las terminales se les permite fabricar directamente autopartes si éstas se exportan, mientras que las autoparteras realizan casi toda su comercialización internacional a través de la subrama terminal.

Para ilustrar todo lo anterior baste señalar que, por una parte, G.M. de México establecerá 12 maquiladoras de autopartes; Ford Mo. Co., se asocia con FAVELA (producción de vestiduras); COCLISA (radiadores y calefactores); NEMAK (cabezas de aluminio); CARPLASTIC Y VITROFLEX (7); y por otro lado, en Spicer, que originalmente se ostentaba como una empresa nacional ya establecida en el mercado, penetró directamente el capital extranjero desde 1986 con una participación

del 33%, convirtiéndose así esta empresa en subsidiaria de Dana Corporation. -- Spicer se dedica a la manufactura y venta de ejes de tracción y flechas cardánicas de acuerdo a la técnica de Dana Corporation, y anillos para pistón de la -- marca Perfec Circle, teniendo como clientes a DINA, Chrysler, Ford Mo. Co., G.M. de México, Nissan Mexicana, VW de México (8).

II.4 RELEVANCIA DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS DIRECTAS EN ESTA RAMA.

El capital externo tiene como perspectiva inmediata seguir aumentando su presencia en la IA del país, a futuro según sea el contexto internacional y nacional -- será la orientación que den las transnacionales al funcionamiento de sus plantas productoras de mercancías automotrices. En estos momentos se ha dado la llamada reestructuración cuyo principal objeto es orientar una parte creciente de la pro ducción hacia el mercado externo.

Prueba de la tendencia del capital extranjero a penetrar con fuerza en la rama -- industrial automotriz mexicana, es que las inversiones de EUA en las plantas ubi cadadas aquí antes de 1980, representaban el 1.4% de sus inversiones mundiales y -- en 1980 representan el 7.6% (9).

En 1987 Chrysler anuncia nuevas inversiones, con una inicial de 500 millones de dólares, VW en 1987 invirtió 157 millones de dólares con el fin de incrementar -- la producción terminal orientada a las exportaciones, realizando posteriormente una inversión adicional de 110 millones de dólares para la ampliación de su pro- ducción de motores exportables, con lo que se elevara de 1600 a 2000 motores día rios (10).

Por otra parte el gobierno ha emitido nuevos decretos que facilitan la mayor presencia del capital externo, tomando como eje el argumento de que es importante la presencia de este capital para lograr superar el estancamiento y lograr un crecimiento económico. Se pasa por alto que entre mayor sea el peso del capital transnacional, no solamente la IA, sino toda la economía nacional marchará en función de los intereses de aquél.

Desde la formación de la industria automotriz "mexicana" en el año de 1962, se aplicaron políticas económicas que beneficiaban al capital extranjero, al tiempo que creció esta rama al amparo de una política proteccionista lo cual redundó en que se creara y consolidara como industria oligopólica, cuyas principales características son un mercado cautivo, altos precios arbitrariamente establecidos mediante manipulación arbitraria de la oferta y la demanda, bajas economías de escala, ineficiencia, dependencia tecnológica y deformación de otros ámbitos económicos al someterlos a su influjo y hacerlos operar en mayor o menor medida en función de aquélla.

Continuando esa tónica, en 1983 se emite Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, con la finalidad de que el capital externo amplíe sus instalaciones y la producción se oriente hacia la exportación.

El mismo decreto de 1983, autorizaba únicamente a las empresas con mayoría de capital nacional la fabricación de camiones pesados con motor diesel, sin embargo se ha disminuido la importancia de las empresas estatales DINA y MASA. En la nota periodística aparecida en Excélsior el 30 de mayo de 1988, se dice que la Empresa Mexicana de Autobuses del Grupo DINA, será liquidada y que DINA Cummins y DINA Rockwell ya habrán sido transferidas a la iniciativa privada.

De aquí existe, como ya se ha señalado anteriormente, un gran paso para la asociación con el capital externo, y recuérdese que éste, para ejercer el control sobre una empresa, no necesita que su capital sea mayoritario puesto que ejerce el control tecnológico y de la comercialización internacional.

Se ofrece una exención del 100% al impuesto de importación de maquinaria y equipo a fin de que las plantas automotrices se ubiquen fuera de la zona metropolitana (Decreto 30-III-1983).

En 1983 otro Decreto (8-VIII-83) modifica la relación que hasta entonces debía existir en la participación de cualquier empresa de partes. Por este Decreto se permite que en la producción destinada a ser exportada el capital foráneo pueda ser mayoritario y también que en ese caso el llamado grado de integración nacional, es decir, el porcentaje de elementos fabricados en el país que contenga cada automóvil, sea menor del 60% que estaba establecido (11).

El 10. de abril de 1985 se publica otro acuerdo en el Diario Oficial, donde se ofrece un subsidio del 100% de la cuota ad-valorem en la importación de maquinaria y equipo nuevo que no se fabrique en el país, destinado a nuevas inversiones automotrices.

II.5. PAPEL DE LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA. LOS PAGOS AL EXTERIOR.

Como se ha señalado anteriormente, por medio del control de la tecnología que utilizan las transnacionales, éstas pueden ejercer con un monto menor de capital, el dominio en las empresas nacionales asociadas a ellas.

La transferencia de tecnología se realiza a través de la relación matriz-subsidiaria, en las que la matriz decide qué tecnología emplearán las filiales. Las plantas automotrices de los países dependientes, entre ellos México, orientadas a la exportación están usando tecnología moderna (procesos automatizados y computarizados), que combinada con los bajos salarios abaratan los costos.

Por otra parte, en la producción orientada al mercado interno se utiliza tecnología obsoleta que redundará en más altos precios de venta y calidad inferior, -- ante la existencia de un mercado cautivo.

El comercio de tecnología intra-firma que permite a la matriz extraer de los países en los que se establecen sus filiales, una mayor cantidad de ganancias -- vía pago de tecnología. De ahí que la transferencia de ésta, no se desborde al resto de la economía ni promueva desarrollo ya que es un proceso cerrado que se limita a un circuito matriz-filial. También propicia una mayor centralización de capitales debido a que las empresas con tecnología más atrasada tienen que -- desaparecer o anexarse a las transnacionales.

Se presentan a continuación 2 cuadros en los que se puede apreciar la presencia de las transnacionales en la transferencia de tecnología.

CUADRO 9

PRESENCIA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ, RECEPTORAS DE TECNOLOGIA EXTERNA EN 1983

Origen de la Tecnología	No.de Contratos	E M P R E S A S			
		Con IED	%	Sin IED	%
Estados Unidos	79	63	79.7	16	20.3
México	19	12	63.2	7	36.8
Francia	3	2	66.7	1	33.3
R.F. Alemana	17	5	29.4	12	70.6
Canadá	1	1	100.0	--	0.0
G. Bretaña	6	4	66.7	2	33.3
Panamá	1	1	100.0	--	0.0
Japón	4	1	25.0	3	75.0
Suecia	1	1	100.0	--	0.0
Total	131	90	68.7	41	31.3

IED = Inversión Extranjera Directa

Tomado de: López Portillo Tostado, Jorge... Economía Informa No. 126

CUADRO 10

TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA POR OBJETO DE CONTRATO EN LA IA DE MEXICO
(1962 - 1983)

	No.	%
Total	250	100
Marcas	52	20.8
Conocimientos	76	30.4
Asistencia Técnica	65	26.0
Servs.Aministrativos	8	3.2
Ingeniería Básica	9	3.6
Ingeniería de Detalle	6	2.4
Patentes	33	13.2
Nombre Comercial	1	0.4

Fuente: López Portillo Tostado Jorge, Economía Informa No. 126.

Por objeto de contrato se entiende que la transferencia de tecnología se concentra en marcas, conocimientos, asistencia técnica y patentes.

La dependencia tecnológica y la concentración de la tecnología en unas cuantas empresas transnacionales refuerza el carácter transnacional-oligopólico de la IA.

Las transnacionales automotrices transfieren al país la tecnología que convenga a su perspectiva actual y no a las necesidades del país receptor. Así, por ejemplo, cuando predominó en la IA de México el proceso de sustitución de importaciones y la producción para el mercado interno, se utilizaba tecnología obsoleta ya en el país de origen, pero que todavía podía "servir" en México. Para la etapa orientada hacia la exportación se está utilizando tecnología avanzada de acuerdo

al nivel de los países desarrollados, por la necesidad de incrementar la productividad y reducir los costos, teniendo en cuenta que esa producción debe ser competitiva internacionalmente, aunque ello implique dar marcha atrás en distintas normatividades establecidas en el período de "substitución de importaciones".

Por otra parte, recordaremos que los gastos indirectos de divisas (GID) son pagos realizados al exterior. Dentro de este rubro se encuentran los pagos por asistencia tecnológica y regalías. En 1978 los GID de la IA fueron de 1'678 millones de pesos; en 1980, 4'662 millones de pesos y en 1981, 5'609 millones de pesos. Los GID representaron para 1981 el 15.8% respecto al total de egresos de divisas, ocupando el segundo lugar después de la importación de vehículos(12).

De acuerdo con la tendencia observada históricamente en México en cuanto a la correspondencia entre el incremento de las IED y los pagos al exterior, se infiere que el aumento de las inversiones extranjeras en la industria automotriz para la reestructuración de la misma, muy probablemente redundará en mayores GID, puesto que, de entrada se tiene que pagar más por el uso de tecnología avanzada.

II. 6 DETALLE DE LA PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (IA) EN EL PIB MANUFACTURERO.

De 1970 a 1981 la IA en su conjunto crece a una tasa media anual de 11.3%, ritmo superior a la del PIB manufacturero que fue de 7.5%. En los años 1976 y 1977 ocurre una baja en el PIB generado en la IA, las causas fueron la contracción de la demanda ocasionada por la devaluación de 1976 y la liberación de los precios de los vehículos, lo que propició su encarecimiento. A partir de 1978 y hasta -

1981 se dá una recuperación sostenida. Pero en 1982 la participación de la producción automotriz en el PIB manufacturero cae con una tasa de crecimiento equivalente al nivel de 1973. En los años 1982-1984 se produce una recesión en la IA, igual que en el resto del subsector manufacturero; en 1984 se dá en aquélla una pequeño repunte, equivalente apenas a los niveles de 1976-1977, que, como se indicó anteriormente, fueron también en su momento, indicadores de depresión - en la IA (13).

En el cuadro 11 se presentan las participaciones de la IA en el total manufacturero, notándose una tendencia a la baja en la rama en su conjunto y una mayor caída en la subrama terminal que en la de partes.

CUADRO 11

PARTICIPACION DE LA IA EN EL PIB MANUFACTURERO %: 1980-1987.

Año	IAT/IM	Autopartes/IM	E y MT/IM	IA/IM	TMCA	
					1980 - 1987	
1980	3.7	2.6	0.53	6.9	IAT	= -4.0
1981	4.3	2.8	0.60	7.7	I Partes	= -2.4
1982	3.2	2.5	0.62	6.4	E y MT	= -4.2
1983	2.0	2.2	0.58	4.8		
1984	2.4	2.5	0.54	5.6	IA	= -2.6
1985	3.0	2.9	0.48	6.4		
1986	2.2	2.6	0.38	5.2		
1987	2.7	2.1	0.70	5.6		

IAT= Industria Automotriz Terminal
 E y MT= Equipo y Material de Transporte
 IM= Industria Manufacturera
 IA= Industria Automotriz en Conjunto
 TMCA=Tasa Media de Crecimiento Anual

Fuente: Elaborado con base en el Cuadro 1.

En 1980 se invirtieron para la fabricación de automóviles y camiones (a precios de 1970) 15'877 millones de pesos y en 1984, 25'412 millones de pesos, lo que representa un incremento de 60%. En el caso de tractocamiones y autobuses integrales las inversiones decrecieron en el período en un 50.3% ya que en 1980 se realizó una inversión de 1'711 millones de pesos y en 1984, de 849 millones de pesos, sin embargo para el conjunto de la IAT la inversión se incrementó en 49.3% lo que significa que la producción de automóviles ha jalado la mayor parte de la inversión, esto, debido al enorme impulso que se le ha dado al ensamble y exportación de automóviles (14).

El repunte de la producción en 1984 y 1985 fue transitorio ya que a partir de 1986 se vuelve a presentar una caída en la producción automotriz; la tendencia de la contribución de la IA al PIB manufacturero es a la baja o a mantenerse estancado (15).

CUADRO 12
PRODUCCION ANUAL DE VEHICULOS 1980-1987
(Unidades)

Año	Automóviles	Camiones, Tractocamiones y Autobuses Integrales	Total
1980	303 056	186 950	490 006
1981	355 497	241 621	597 118
1982	300 579	172 058	472 637
1983	207 137	78 348	285 485
1984	244 704	113 294	357 998
1985	297 064	161 616	458 680
1986	208 469	132 583	341 052
1987	277 804	117 454	395 258

Nota: Incluye Producción de Exportación.

Fuente: AMTA, La Industria Automotriz Terminal en 1987, enero 1988.

II.7. EL EMPLEO EN LA IAT

El empleo se ha comportado en relación directa al PIB; cuando éste ha crecido -- también lo ha hecho el empleo y viceversa. El cuadro 13 muestra su evolución.

CUADRO 13

ESTRUCTURA DEL EMPLEO EN LA IA Y MANUFACTURERA: 1980-1987 ^{e/}

Año	Ind. Manufacturera (1)	IA (2)	IAT (3)	Ind.de Autopartes (4)	Participaciones (2)/(1)	de Empleo: 1980-1987 (3)/(2)	1980-1987 (4)/(2)
1980	2,416 842	121,131	47 652	73 479	5.0	39.3	60.7
1981	2,542 537	135,592	53 906	81 686	5.3	39.8	60.2
1982	2,485 284	118 713	48 300	70 413	4.8	40.7	59.3
1983	2,309 678	94 313	35 839	58 474	4.1	38.0	62.0
1984	2,360 880	108 507	39 100	69 407	4.6	36.0	64.0
1985	2,415 180	117 345	43 010	74 335	4.9	36.7	63.3
1986	2,318 573	114 942	37 634	77 308	5.0	32.7	67.3
1987- ^{e/}	2,232 786	100 901	33 720	67 181	4.5	33.4	66.6
Δ %	-7.6	-16.7	-29.2	-8.5			
TMCA	-1.1	- 2.5	- 4.8	-1.2			

IA = Industria Automotriz en Conjunto

IAT= Industria Automotriz Terminal

Fuente: STPS, Dirección de Análisis Económico Laboral.

De 1970 a 1981 el empleo creció en el sector manufacturero a una tasa media anual de 3.8%, en la IA 7.6% superando al sector manufacturero en su conjunto. Para el período 1982-1984 en la industria manufacturera la tasa media anual decrece en 2.5% y en la industria automotriz se presenta un decremento del 4.3%. Después de la recuperación de 1984, en 1985 se vuelve a presentar una caída en la producción y en el empleo (16).

La crisis de la industria automotriz ha ocasionado la pérdida de 27 085 empleos entre 1981 y 1984, y de 16 444 de 1985 a 1987, para un total de 43 529 desempleados; esto ha sido aprovechado por el capital para iniciar una ofensiva incrementando la explotación del trabajo, manteniendo bajos salarios y obteniendo una mayor productividad en las plantas reestructuradas. Esta situación esta dada en función de la estrategia de recuperación del mercado automotriz internacional, donde las nuevas inversiones son intensivas en capital con menor número de fuerza de trabajo ocupada.

Las dos subramas presentan marcadas diferencias en cuanto al empleo. La IAT usa procesos intensivos en capital con poca mano de obra, a diferencia de la industria de autopartes que recurre al uso de una mayor cantidad de mano de obra (el doble que la IAT). La heterogeneidad tecnológica de la industria de autopartes determina una composición orgánica del capital más baja.

En cambio la IAT es más homogénea en el uso de tecnología modernizada, proceso que se refuerza por el establecimiento de las nuevas plantas. Cabe señalar que dentro de la industria de autopartes, aquellas que han modernizado sus procesos tecnológicos -y reducido relativamente el empleo- son empresas en las que ha -

intervieno directamente la IAT, como en el caso, por ejemplo, de la asociación de Ford con NEMAK, CARPLASTIC y otras.

II. 8. PRODUCTIVIDAD.

El cuadro 14 indica que la productividad ha permanecido más o menos estable, con una tendencia a la baja. Esto se puede explicar, sin incurrir en contradicción porque si bien ha disminuido el personal empleado, también ha decrecido en mayor proporción la producción generada en la IA. En la IAT, de 1980 a 1986 es constante la baja en la producción por hombre ocupado, produciéndose un repunte en 1987.

Partiendo de una caracterización de dualidad, se puede hablar de una mayor productividad en las modernas plantas o en segmentos que se han modernizado en las plantas antiguas orientadas a la producción de exportación, mientras que las antiguas empresas están trabajando para un mercado interno en contracción. Si en los cuadros aparece un decremento en la productividad del conjunto de la IA, es porque las empresas y plantas tradicionales contrarrestan el incremento que se ha dado en las nuevas.

Si bien la IA en su conjunto no ha aumentado la productividad, si se ha incrementado globalmente el trabajo no pagado, es decir, que la participación de los salarios en el valor agregado de la rama ha disminuido. Podría suponerse que está aumentando la explotación del trabajo, no en razón del incremento de la productividad, sino a costa de disminuir la participación de los salarios en el valor generado; aunque en el caso de las modernas plantas se incrementa la explotación por partida doble: con una mayor productividad y por el deterioro neto de los salarios reales.

CUADRO 14
 PRODUCTIVIDAD EN LA IA: 1980-1987
 PIB/ Hombre Ocupado
 (Pesos de 1970)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	TMCA
I A T	165 307	179 169	146 578	116 521	134 980	157 168	128 966	175 175	5.9
Autopartes	76 222	77 205	80 345	78 455	78 455	87 854	71 218	70 084	-1.1
Total I A	111 267	117 735	107 292	92 214	98 823	113 258	90 143	105 204	-0.7

Fuente: Cuadros 1 y 13

Así pues, la reestructuración en el sentido de modernización no ha sido general para toda la IA y la industria manufacturera, solamente por los segmentos exportadores. La parte de la reestructuración que sí se ha generalizado es el desempleo y el deterioro salarial.

En el caso de la G.M. de Ejército Nacional, se ha presentado la siguiente situación: en 1980 empleaba 4200 trabajadores en dos turnos con producción de 90 -- unidades cada turno, en 1981 son despedidos 400 obreros y se aumenta la producción a 110 unidades por turno; en 1982 con la inauguración de la planta de Ramos Arizpe, son despedidos en el Distrito Federal 1800 trabajadores y se suprime un turno pero se mantiene la producción inicial de 90 unidades; en 1984, a causa del aparente repunte de la IA se reabre el segundo turno con la producción de 70 unidades por turno; en 1985 se cancela el segundo turno y se incrementa la producción entre 90 y 110 unidades en el único turno; en 1986 se instituye la semana de 3 días, quedando únicamente 1200 trabajadores (17).

Los datos indican que de 1984 a 1985 la Ford aumenta la productividad de 11 a 18 unidades por obrero, G.M. de 6.6 unidades/obrero a 15.5, Nissan de 16.9 a 22.6 unidades (18). En la Ford de Cuautitlán se introduce una nueva línea de moldeo; en la G.M. de Ejército, un inflado de llantas automático, una nueva línea de montaje automático y una tina de inmersión para el pintado de piezas pequeñas (19).

Nos encontramos en una situación en la que el empleo en esta rama, muestra su determinación por la división internacional del trabajo dentro del ordenamiento que conviene a los intereses de los grandes consorcios imperialistas. Claro --

que no sólo es una determinación mecánica impuesta por las transnacionales, también influyen factores internos concurrentes como es la existencia de una planta industrial con cierto grado de desarrollo, un mercado interno en contracción y la coincidencia con la política industrial del Estado.

II.9 COMPORTAMIENTO DEL SALARIO.

La importancia de la industria automotriz dentro de las manufactureras se refleja también en su participación respecto a los salarios que es del 6.5% en promedio. Con el inicio de la crisis en la IA en 1982 comienza un mayor deterioro salarial en ella; en el cuadro 15 se puede percibir una pequeña recuperación en 1984, sin embargo la tendencia es al deterioro, lo que puede apreciarse en el cuadro 4.

CUADRO 15
PARTICIPACION DE LA IA EN LA REMUNERACION DE ASALARIADOS DEL SECTOR
MANUFACTURERO 1980-1984
(Millones de pesos de 1970)

Año	Ind. Manufacturera Salario Real (1)	Ind. Automotriz Salario Real (2)	Participación % (3= (2)/(1))
1980	70,159	4,861	6.9
1981	75,974	5,620	7.4
1982	72,735	4,696	6.5
1983	51,569	3,002	5.8
1984	49,579	3,031	6.1

Fuente: La Industria Automotriz en México, 1980-1985. SPP.

A pesos de 1970 el salario en la IA ha decrecido 9.0% promedio anual, mientras que en la industria manufacturera -6.7% promedio anual de 1980 a 1987.

En la industria terminal (automóviles y camiones), es muy reducida la participación de los salarios medios anuales respecto a los ingresos por venta de vehículos y van con tendencia a la baja, según puede notarse en el cuadro siguiente:

CUADRO 16

PARTICIPACION DE LOS SALARIOS EN EL INGRESO POR VENTA DE VEHICULOS.

	1975	1980	1981	1982	1983	1984
1) Ingreso por venta de Vehículos (Millones de pesos)	18 203	83 709	129 553	154 845	186 220	420 991
2) Ingreso medio anual por hombre ocupado (Pesos)	94 708	248 555	365 811	474 254	623 626	813 404
Participación (3=(2)/(1))	0.52	.29	0.28	0.30	0.33	0.19

Fuente: Elaborado con base en la Industria Automotriz de México en Cifras, AMIA, 1986.

Se ha venido mencionando que la participación de los salarios en el valor agregado ha disminuido, esto significa un deterioro salarial y el incremento de la explotación a costa de bajar el precio de la fuerza de trabajo; otro indicador de la situación es el que la remuneración media (remuneración a asalariados/personal ocupado) ha descendido -7.4% en la IA. El excedente por peso remunerado para toda la IA en 1980 era de 1.74, en 1985 sube a 2.96; la subrama terminal lo incrementa de 2.23 en 1980 a 3.51 en 1985, y la de partes, de 1.31 a 2.56 (20).

En el contexto internacional una de las causas de la permanencia y el establecimiento de plantas automotrices en México, es el abaratamiento de la mano de obra. En el caso de la VW de México, los salarios, sueldos y prestaciones del -

personal productivo y administrativo participan en los ingresos de la empresa - con un porcentaje promedio mucho menor al de las plantas Alemanas: VW-K (Alemania) 28.8%; VW-AG (Alemania) 22.7%; VW de México 9.3% (21).

Uno de los elementos utilizados por las transnacionales para mantener comprimi-- dos los salarios es la existencia de filiales en diferentes países, con lo que - pueden trasladar la producción o parte de ella de uno a otro en momentos difi-- ciles (en caso de exigencia de aumento de salarios, huelgas, medidas desfavorables tomadas por el Estado Nacional, etc.). Por ejemplo VW cuenta con 8 plantas en - Alemania, 3 en Europa (España, Bélgica, Yugoslavia); 2 en Africa (Sudáfrica y - Nigeria); 1 en Asia (R.P. China); 4 en América (Brasil, Argentina, México, EUA) (22).

Aquí en México, internamente se está recurriendo a la descentralización de las - plantas automotrices también con el fin de tener mayor flexibilidad en el trasla-- do de procesos a las industrias menos conflictivas aprovechando la ausencia de - un sindicato nacional de la industria de la rama. En las nuevas plantas automotrices se pagan menos salarios y son menores las prestaciones, lo que es parte - del proceso de reestructuración de la IA.

En el siguiente cuadro se presentan los salarios en 1986, de las plantas distri-- buidas geográficamente y se ve que a medida que se alejan del centro, los sala-- rios y prestaciones son menores.

CUADRO 17
 SALARIOS SEGUN DISTRIBUCION GEOGRAFICA
 (Por día, en enero 1986)

Empresa	Instalaciones 1er. Núcleo Salarios Prest.		Instalaciones 2o. Núcleo Salarios Prest.		Instalaciones 3er. Núcleo Salarios Prest.	
G.M.	4098	1754	3959	1524	2172	415
Ford	-	-	4392	2003	2115	875
Chrysler	3570	543	2724	428	2006	223
Nissan	3059	936	2988	765	2494	292

Tomado de: Juárez, Micheli y otros, Reestructuración, Clase Obrera y Respuesta Sindical en la IA Mexicana.

1er. Núcleo.- Zona Metropolitana.

2o. Núcleo.- Zona Periférica a la Metrópoli (Toluca, Cuernavaca, Hidalgo, etc.)

3er. Núcleo.- Zona Norte y Centro Norte (Chihuahua, Coahuila, Aguascalientes, - etc.).

II. 10 MOVIMIENTO LABORAL.

Con el proceso de reestructuración en la rama, iniciado en los ochenta, se han dado respuestas sindicales en torno al deterioro salarial y a la defensa del empleo principalmente; teniendo que pasar a segundo plano el mejorar los contratos colectivos de trabajo (CCT) e impedir la anulación de las cláusulas previamente ganadas.

Ya se dijo anteriormente que con el inicio de la crisis automotriz y la relocalización de las plantas fabriles, el capital ha aprovechado la situación para iniciar una ofensiva contra las condiciones de trabajo, disminuir salarios y número de trabajadores, así como controlar el proceso de trabajo. Las empresas han recurrido en repetidas ocasiones a los paros patronales con el fin de obligar a que se reduzca el personal empleado y se acepten menores salarios, aprovechando los paros para dar salida a las existencias acumuladas.

En las plantas del Norte del País se ha contratado nuevo personal en condiciones desventajosas para el mismo (menores salarios y prestaciones, mayor intensidad de trabajo), firmándose contratos colectivos con los "sindicatos" antes de que comience a funcionar la empresa.

La empresa Renault hizo un paro patronal en 1985 pidiendo la reducción de 537 -- puestos de trabajo y la eliminación de 5 cláusulas del CCT. El objetivo de la patronal era buscar un pretexto para cerrar la planta, lo logra y en ese mismo año se retira del mercado y desde entonces únicamente se dedica a la producción de autopartes en Aguascalientes.

En 1980 en la G.M. se inicia una de las huelgas más grandes de las empresas automotrices en México, dura 106 días y el movimiento es derrotado. Aparte del incremento salarial, el principal problema era el referente a ganar la titularidad de contrato por parte del sindicato en todas las plantas de la G.M.: En 1979 -- cuando se comienza a construir el Complejo de Ramos Arizpe, la empresa ya se había entendido con dos sindicatos locales de la CIM para contratar al personal, uno para la planta de ensamble de vehículos y otro para la fundición de motores.

La VW es la única empresa en donde se han logrado triunfos sindicales con más consistencia porque no ha efectuado relocalizaciones, llevando la modernización al interior de la planta. En 1986 triunfa una huelga de 10 días, lográndose que se incremente el salario en un 71% y se obtienen 500 plantas para los trabajadores eventuales. En agosto de 1987 se realiza la huelga de mayor duración de la IA en los ochenta, por 57 días; fue una huelga propiciada por la misma empresa, que quería reducir durante un año 15% los salarios, no dar el aumento salarial de emergencia del 23%, reducir prestaciones y despedir a más de 700 trabajadores. Mientras duraba la huelga pretendió dar salida a sus existencias de inventario dado que había sobreproducción, pero el sindicato también clausuró el almacén de la VW en Tizayuca, Hgo. Los obreros triunfaron y lograron 78% de aumento global en los salarios, 50% de salarios caídos y que no se efectuaran los despidos ni disminuyeran las prestaciones. Se llevó a cabo otra huelga en julio de 1988 y se obtuvo un incremento del 25% en los salarios y 6% en prestaciones, agregando cláusulas al CCT. Sin embargo, después de esto, la situación del sindicato tiende a ser precaria por la existencia de fuertes divisiones internas, la intervención estatal en los conflictos y el endurecimiento de la patronal.

Otras huelgas patronales se han realizado en DINA-Camiones y DINA Autobuses (paros técnicos) con el fin de reducir la cantidad de personal ofreciendo retiros "voluntarios".

En 1987 la parte patronal de la Ford de Cuautitlán realizó un paro de 60 días; el sindicato sale derrotado y termina por cerrarse la planta. Conviene recordar que la Ford paulatinamente ha ido efectuando el proceso de relocalización,

cerrando en primer lugar la planta de La Villa y después la de Cuautitlán; paralelamente abre las plantas de Chihuahua y Hermosillo. En esta empresa existieron 3 contratos diferentes (Cuautitlán, Chihuahua y Hermosillo). Las nuevas empresas ya han realizado movimientos de huelga para mejorar un poco sus condiciones de trabajo y salariales: La Ford de Chihuahua realiza su primera huelga en 1986 con duración de 15 días. En 1987, huelga en la Ford de Hermosillo donde se logra un nuevo CCT, 24% de incremento salarial, 10.5% en retabulación para cada año y 50% de salarios caídos.

En abril de 1987 estalla una huelga en Nissan, dura 1 semana y se logra 60% de incremento salarial.

II. 11. CRISIS Y MERCADO INTERNO AUTOMOTRIZ EN LOS OCHENTA.

En 1982 se inicia la caída del mercado interno automotriz. En ese año se vendieron 466 663 unidades contra 571 013 en 1981 representando esto un decremento del 18%; la producción bajó 20% (de 597 118 unidades producidas en 1981, a 472 637 en 1982). El año de 1983 significó la caída más grande en la venta y producción de unidades, se vendieron sólo 272 815, representando una caída del 41.5% respecto a 1982, y se produjeron 285 485 unidades con una reducción del 40% respecto a 1982.

Pero a la par de la contracción del mercado interno en 1983, han aumentado las exportaciones, se incrementaron 41.8% en 1983 con respecto a 1982, obteniéndose un superávit en la balanza comercial automotriz de 362.3 millones de dólares. En los años posteriores se ha seguido presentando un superávit.

La contracción del mercado interno ha sido producto de la drástica caída de los ingresos del grueso de la población, específicamente del deterioro del nivel de vida de los estratos medios que constituían un mercado tradicional y creciente de automóviles; por otra parte la recesión en la industria ha ocasionado una reducción de la demanda de transportes de carga.

Respecto al incremento de los precios, es producto de la política seguida por las empresas automotrices. Desde que se formalizó la operación de la IA en 1962, ésta gozó de una política proteccionista conformando un mercado cautivo y aislando a las transnacionales que se establecieron en México de la competencia internacional mediante el establecimiento de barreras arancelarias. De ahí que pudieran operar con precios de venta entre 30% y 100% más altos que los internacionales. La inexistencia de economías a escala, la operación de grandes plantas, la existencia de diversas líneas y modelos para un reducido mercado interno constituyeron un desperdicio económico que se cargó a los costos. Por lo demás, tal situación es propia de las estructuras oligopólicas y en los países dependientes se manifiesta con mayor intensidad, precisamente, entre otras causas, por la mayor eliminación de la competencia.

Las empresas aquí establecidas no han competido en torno a reducir costos y precios, sino en la diferenciación del producto, que es por lo que han proliferado marcas y modelos; muy a pesar de todos los Decretos.

CUADRO 18

VENTA TOTAL ANUAL POR EMPRESA 1981-1987 (UNIDADES)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total Industria	571013	466663	272815	330287	391649	258835	247962
Automóviles	340363	286761	192052	217650	242187	160670	154152
Camiones	220886	174861	80037	110195	144038	95647	92082
Tractocamiones	8002	3611	451	1376	3600	1298	1504
Autobuses Integrales	1762	1403	275	1066	1824	1220	217

ESTRUCTURA PORCENTUAL

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total Industria	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Automóviles	59.61	61.45	70.40	65.90	61.84	62.07	62.17
Camiones	38.68	37.47	29.34	33.36	36.78	36.95	37.14
Tractocamiones	1.40	0.77	0.17	0.42	0.92	0.50	0.61
Autobuses Integrales	0.31	0.31	0.10	0.32	0.47	0.47	0.09

Fuente: La Industria Automotriz Terminal en 1987, AMIA, enero 1988.

En 1983 la VW registró aumentos en sus ventas mundiales, pero perdió 54.8 millones de dólares por efecto conjunto de la crisis en las filiales brasileñas y mexicanas. Por otra parte Chrysler, cuya única filial fuera de E.U. está en México, perdió 55 millones de dólares en 1982 (23).

La caída del mercado interno y su repercusión en la realización de las ganancias de las matrices, propició la reorientación de la IA hacia el mercado externo y una reestructuración que implica una racionalización de los procesos productivos con el fin de abaratar costos y ofrecer mejores precios competitivos internamente.

El mercado automotriz de México se ha configurado y se sigue configurando en función de las transnacionales. Las nuevas plantas exportadoras son más modernas - y más eficientes, ofreciendo precios competitivos en el exterior; en tanto la industria tradicional dirigida al mercado interno permanece en la misma situación de ineficiencia aunque dentro de ella se hayan creado departamentos más modernos dirigidos también al abastecimiento del mercado externo.

CAPITULO III

EL COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MEXICO EN EL PERIODO 1980-1987.III. 1. BREVE DESCRIPCION DE LA TRAYECTORIA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO
ENTRE 1962 y 1987.

En el año de 1962 se emite el Decreto para la Integración Nacional de la Industria Automotriz, en el marco del proceso de sustitución de importaciones. Antes de 1962 la IA únicamente se dedicaba al ensamblaje de componentes importados, y es a partir de entonces cuando se incorpora una mayor cantidad de insumos nacionales en el producto terminado.

A pesar de la sustitución de importaciones en la IA, su balanza comercial es deficitaria hasta 1983, año en que por primera vez se obtiene un superávit en su balanza comercial al tiempo que se emite el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz en México, cuyas dos principales proposiciones son seguir sustituyendo importaciones y promover las exportaciones.

En el período 1962-1972 se pone énfasis en el proceso sustitutivo de importaciones y en aumentar la cantidad de insumos nacionales en el producto terminado (GIN). A partir de 1972 se habla ya de promover las exportaciones.

Sin embargo la IA continuó presentando déficit. Si incrementaba el GIN tenía que recurrir a mayores importaciones, dado que la subrama de partes no era capaz por falta de capacidad productiva o no poseer la especialización en la fabricación de elementos requeridos por la matriz de abastecer la demanda de la IAT

y recurriendo también a la importación de insumos específicos cuyo volumen no ameritaba su producción para las escalas del país, como el caso de los estampados troquelados. Así, si se incrementaban las exportaciones también aumentaban las importaciones y en mayor cantidad que lo exportado:

"En 1977 el déficit del comercio exterior automotriz equivalió a menos de un tercio del déficit total del país; pero en 1980 pasó a representar el 47% y en 1981, el 58%" (1).

Pero es hasta 1982 que la exportación se propone como una de las tareas prioritarias. Primeramente la IA debía compensar sus importaciones con exportaciones y posteriormente convertirse en generadora neta de divisas.

En el año de 1983 se inicia un cambio con un saldo favorable en la balanza comercial de 363.2 millones de dólares. A partir de ese año se coloca la IA como una de las principales industrias exportadoras, la segunda después del petróleo y sus derivados, y dentro del sector manufacturero, por productos, el primer lugar le corresponde a los motores.

Antes de 1983 nunca se dejó de insistir en seguir con el proceso de sustitución de importaciones incluso con la promoción de exportaciones, se proponía llevar a cabo los dos procesos, precisamente era el proceso sustitutivo el que serviría de soporte para el aumento de las exportaciones. Mas a partir de 1983, año que marca el cambio, se pone mayor énfasis en promover las exportaciones, aun a costa de disminuir el GIN.

Por ejemplo la VW de México exporta motores, ejes, piezas estampadas, vehículos acabados a las empresas de este consorcio en Alemania, Brasil y EUA. En 1986 la IA realizó exportaciones por 1'604 millones de dólares, de ese total 1'434 millones correspondieron a motores exportados (2).

Y por otra parte en 1984 la G.M. establecida en Ramos Arizpe, comienza la producción de un auto llamado "camino" que se exporta totalmente a EU. Los únicos componentes nacionales son la pintura y el sellador para cristales (3).

Las divisas netas generadas en 1984 en el complejo de Ramos Arizpe se estiman en 388.7 millones de dólares, los motores aportaron 93% del total y 7% los vehículos terminados (4).

El papel exportador de la IA en México queda dentro de un circuito intra firma - matriz-filial, con una integración vertical de la IA transnacional con las industrias terminal y de partes nacionales. La misma firma que exporta a otro país, es la misma que lo registra como importación. Las matrices y otras filiales de ellas requieren partes de la filial establecida en México; la matriz asigna el producto y la cuota que se deberá producir en esta filial, de acuerdo con los planes generales que tiene la transnacional.

La IA entra en un proceso maquilador-exportador, en el que las matrices proporcionan la mayor parte de los insumos mientras aquí se procesan unos, otros se ensamblan, se aprovecha el bajo costo de la mano de obra, se les agrega valor y posteriormente se reexportan a las matrices o a los países designados por ellas.

III. 2. EL COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DENTRO DEL CONTEXTO DE LA APERTURA COMERCIAL.

Al iniciarse el régimen de De la Madrid, se impulsa la llamada promoción de exportaciones, siendo uno de los medios para llevarla a cabo la apertura comercial encuadrada dentro de lo que se denominó cambio estructural.

Los promotores de esta estrategia de exportaciones argumentaban que el desequilibrio de la balanza comercial, la inflación, la existencia de un mercado cautivo, la poca cantidad de exportaciones y la baja competitividad de éstas, era producto de la etapa de "sustitución de importaciones" que se basó en una política proteccionista con lo que a las empresas les era más rentable vender a precios oligopólicos en un mercado interno cautivo, que crear una estructura industrial competitiva a nivel internacional.

La alternativa originalmente propuesta era la de orientarse en mayor grado hacia el mercado externo sin descuidar el proceso de sustitución de importaciones, y a esto fue a lo que se llamó, por parte del Estado, cambio estructural. Así decide la adhesión al GATT (que en adelante se denominará por sus correspondientes siglas en castellano AGAT), con la finalidad de presionar a los productores nacionales para que fueran más competitivos.

En el Programa de Fomento Integral a las Exportaciones (PROFIEEX), promulgado en 1985 se dice que a pesar de los cambios dados aún perduran graves obstáculos en el impulso exportador: "el 71% de la exportación no petrolera lo cubren 215 empresas. Igualmente, 35 productos representan el 65% de las ventas no petroleras.

Si hablamos de concentración de mercados, el estadounidense participa con 60% de la exportación total" (5)

Mientras, dentro del ámbito internacional, según transcurren los años ochenta los países desarrollados presentan una mejora en sus economías que impulsa la reactivación de los mercados internacionales: "En 1983, el volumen de intercambio mundial se recuperó 2% alcanzando los niveles de 1980-1981; para el primer semestre de 1984 el volumen superó en 9% el registrado en el mismo lapso de 1983,... En 1983 el comercio de manufacturas registró un aumento de 5.5% en ese mismo año las exportaciones de manufacturas de los países en desarrollo crecieron 9% en términos de valor, logrando una participación del 12% en el total" (5).

Ante este fenómeno los países industrializados nuevamente se ven en la necesidad de reestructurar sus procesos productivos para elevar el bajo nivel de rentabilidad causado por la recesión de 1973-1981. Esos países deciden transferir procesos de producción normalizada a los países dependientes con mayor desarrollo o potencial industrial, en tanto que ellos, los países imperialistas, se dedican al desarrollo de procesos productivos más flexibles que puedan adaptarse a diferentes producciones en pequeña o mediana escala. De esta manera, en el periodo, la mayor parte de la IED se ha destinado a los países periféricos industrializados (6).

La internacionalización del capital ha significado, entre otras cosas, una fragmentación de los mercados, en la que, como ocurre con el "auto mundial", se producen distintas partes en diferentes países. Esta descentralización de procesos productivos ha reactivado las exportaciones de los países dependientes a las matrices, desarrollando las transacciones intra-firma.

Dentro de este contexto es como se explica la necesidad que tienen los países capitalistas desarrollados de que los subdesarrollados efectúen una apertura comercial.

Esos requerimientos del proceso de internacionalización de capitales se conjugan con problemas internos de los países atrasados, como la recesión y el desequilibrio de sus balanzas, y éstos ven la atracción de capitales externos y la liberación del comercio como una solución a sus problemas. Es así que México inicia la apertura comercial; bajo la bandera de racionalizar el proteccionismo, lo que significaba supuestamente aumentar la eficiencia de los productores y lograr una mayor capacidad de competencia en los mercados internacionales.

Al iniciarse el sexenio 1982-1988 se proponen medidas tendientes a lograr la liberación del comercio exterior, expuestas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) - 1983-1988, el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988 (PRONAFICE) y el PROFIEEX. Los principales lineamientos eran eliminar los requisitos de permiso previo, reestructurar el sistema arancelario y sustentarse en aranceles cada vez más bajos eliminando los precios oficiales (anti-dumping), acorde a las exigencias del AGAT.

Principiando el sexenio los gravámenes iban de 0 a 100%; en 10 meses se reducirían de 0 a 50% y de 0 a 45%. Posteriormente con el llamado "pacto de solidaridad" se establecen los gravámenes en un rango de 0 a 20%.

En 1982 existían 8008 fracciones arancelarias controladas bajo el régimen de permiso previo. Para 1988 existían 329.

Durante 1985 se modificó el sistema de precios oficiales y en ese año se redujeron 1958 a 1188 y para 1987 sólo quedaban 41 (7).

En el período la Tarifa de Impuesto General de Importación (TIGI) se regirá esencialmente por una estructura arancelaria correspondiente. En 1980 existían 7776 fracciones arancelarias y para 1988 son 8445.

Ahora bien, es importante destacar que la industria automotriz terminal (IAT) si que siempre protegida por el régimen de permiso previo con 35 fracciones y no -- hay hasta ahora ningún indicio que se piense en liberarla (8).

Dos consecuencias de importancia para nuestro análisis son que si en el PND -- 1983-1988 se habla de la importancia de desarrollar la industria de bienes de capital, se deja esto de lado en cuanto queda desprotegido ese sector a partir de 1985, y que si en un momento dado se consideró necesario incorporar partes y componentes de origen nacional en el producto terminado (cada vez en mayor grado), concretamente en la IA, los productores posteriormente ponen como condi- -- ción para incrementar las exportaciones el que no se les exija el mínimo de in- -- tegración nacional en las mercancías exportables.

Por otra parte es preciso señalar que si bien la apertura comercial no es el re- medio para lograr la eficiencia productiva, tampoco lo es el proteccionismo tal como se ha practicado aquí, es decir, protegiendo la ineficiencia. Si la burgue- sía nacional pierde mayor terreno frente al capital externo, bien merecido lo -- tiene por su incapacidad como clase para consolidarse como tal.

Proteccionismo o liberalización no se contraponen en un país dependiente, sino que tienen alternativa o paralela validez de acuerdo a las estrategias coyunturales de las transnacionales. En la etapa de sustitución de importaciones le conviene al capital externo salvar barreras arancelarias e incrementar sus ganancias en función de vender a precios altos para un mercado cautivo. Ahora con la des--concentración productiva mundial le conviene romper el proteccionismo, hasta cierto punto, vía apertura comercial. Según se explica líneas arriba, proteccionismo y libre comercio no son excluyentes en un mismo momento, sino que se pueden combinar como en el caso de la industria automotriz en México.

La subrama terminal se encuentra protegida bajo el régimen de permiso previo, la IA de autopartes se rige por fracciones arancelarias (el Diario Oficial del 30/VI/88 establece que están sujetas al requisito de permiso previo las importaciones de partes y componentes necesarios para el ensamble de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales). (El Diario Oficial del 29/VI/88) presenta un listado de partes de incorporación obligatoria y de fabricación nacional que han sido liberadas.

A este respecto, en la subrama de partes se planeó originalmente que para compensar la apertura comercial los componentes de fabricación nacional se regirían por aranceles en tanto que los componentes de incorporación obligatoria (transmisiones, monobloques, motores a diesel y gasolina, etc.) estarían controlados; pero posteriormente estos elementos de incorporación obligatoria quedaron liberados comercialmente.

El ya citado Programa de la Racionalización de la IA (1983) se ha aplicado contra dictoriamente. Establecía que el grado de integración nacional (GIN) debía crecer al tiempo que se promoverían las exportaciones. Una forma de incrementar el GIN es incorporar material de ensamble y autopartes nacionales; sin embargo se ha permitido una creciente importación de partes.

Así, a la IAT se le permite disminuir el grado de integración nacional a la vez que es protegida por los permisos previos; puede abaratar sus costos por la incorporación de partes importadas y al mismo tiempo seguir vendiendo caro en el mercado interno.

Reiteramos que por un lado se sigue protegiendo una industria que orientada al mercado interno, resulta ineficiente, con un diferencial de precios entre 30 y 100% superiores a los internacionales, y por otro lado las nuevas plantas ensambladoras, dirigidas hacia los mercados externos, y las maquiladoras de autopartes son eficientes y se rigen por el criterio de aprovechar una apertura comercial franca, por decir lo menos: las ensambladoras de exportación y las maquiladoras ocupan poco más de un 90% de insumos importados y además les están dando apoyos fiscales como los reembolsos del programa de importación temporal para exportadores (PILEX).

Todas estas medidas en el caso concreto de la IA, adquieren un significado de incorporación cuasi-total a la economía estadounidense; viene siendo una extensión de su planta productiva en suelo mexicano, en donde se aprovecha la mano de obra barata, los apoyos fiscales y la infraestructura barata o regalada. De esta forma abaten costos de las mercancías automotrices hechas en México para el mercado

internacional; es el "secreto" de su competitividad.

Insistimos, pues, en que el incremento de la capacidad exportadora automotriz en nuestra nación no es producto de un desarrollo interno; más bien lo es de un - - auge exportador de los países imperialistas en el que se utilizan como plataformas exportadoras a las filiales establecidas en las naciones dependientes, puesto que la transnacional constituye un todo en el que no importa si las exportaciones las realizan las matrices o las filiales.

III. 3. ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES.

De 1975 a 1980 se dá un incremento de 231% en las exportaciones con un promedio anual de crecimiento de 27%; en el periodo 1980-1985 se presenta un incremento - del 280% con una tasa promedio anual de crecimiento de 31%. Aquí se encuentra un subperiodo, 1983-1985, de auge exportador con un aumento del 121% con promedio anual de crecimiento del 49%.

Mas no hay que sobreestimar el papel de la IA mexicana como exportadora y factor principal en el superávit en la balanza comercial automotriz. En primer lugar - dista mucho México de ser una potencia exportadora. Mientras en 1985 exportó - aproximadamente 50 mil vehículos, Japón exportó 2 millones (9). Por otro - lado el superávit automotriz no se debe únicamente al incremento de las exportaciones, sino también a que la contracción del mercado interno produjo una situación recesiva en la mencionada industria y en todo el sector manufacturero, por lo que bajaron los requerimientos de insumos importados destinados a la producción final para el mercado automotriz y manufacturero. Así el déficit manufactu

tero se redujo de 15 150 millones de dólares en promedio para 1980-1981 a 2 772 millones en 1983-1984.(10).

Análogamente se puede observar en la IA el mismo fenómeno de incremento de las exportaciones y decremento de las importaciones, ocasionando un saldo favorable en su balanza. Véanse los siguientes cuadros (19, 20 y 21).

CUADRO 19

MEXICO: BALANZA COMERCIAL. INDUSTRIA MANUFACTURERA
(Millones de Dólares)

Años	Exportaciones (FOB)	Importaciones (FOB)	Saldo
1980	3378.8	16088.7	- 12709.9
1981	3427.3	21018.0	- 17590.7
1982	3386.0	12956.0	- 9570.0
1983	5488.0	6664.0	- 1196.0
1984	6843.0	9122.0	- 2279.0
1985	6685.1	11527.5	- 4842.4

Tomado de: Claudio Urencia, México: ajuste externo y política comercial.

CUADRO 20

MEXICO: COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA
(Millones de Dólares)

Año	Exportaciones (FOB)	Importaciones (CIF)	Saldo
1980	403.3	1850.6	- 1447.3
1981	456.1	2576.3	- 2120.2
1982	531.0	1252.2	- 721.2
1983	1083.0	666.5	416.5
1984	1415.8	748.1	667.7
1985*	1483.6	1202.8	280.8

* Los datos de octubre a diciembre son estimados

Tomado de: Claudio Urencio, ob.cit.

CUADRO 21

PARTICIPACION DE LA BALANZA COMERCIAL DE LA IA EN LA MANUFACTURERA
1980 - 1985

Año	Exportaciones %	Importaciones %
1980	11.0	12.0
1981	13.0	12.0
1982	15.0	10.0
1983	19.0	10.0
1984	20.0	8.0
1985	22.0	10.0

Fuente: Cuadros 20 y 21.

Dentro del proceso productivo automotriz se ha delineado un sector exportador segmentado y especializado, determinado por el papel asignado a México en la división internacional del trabajo; ensamble de vehículos completos utilizando insumos extranjeros; producción de motores y partes que requieren las transnacionales según el criterio de ventajas comparativas.

En volumen de exportaciones se puede apreciar el incremento de motores, que supera al de vehículos con 1'275,750 unidades (ver cuadros 22 y 23).

CUADRO 22
 EXPORTACION DE PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: 1975-1985
 (Miles de Dólares)

	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Δ % 1980-1985
Total	122010	424996	458993	533332	730332	1579571	1615059	280
-Automóviles para trans- porte de personas	4685	98528	70063	66924	72446	119140	116637	18
-Automóviles para trans- porte de carga	4009	30116	39454	14305	11743	26747	24383	- 19
-Chasis con motor toda clase de vehículos	1950	1012	1464	372	54	11	124	- 88
-Motores para automóvi- les	35372	30458	61489	214162	395426	982684	1039729	3314
-Muelles y sus hojas -- para automóviles	11617	14484	18443	28505	7036	47255	47663	229
-Partes sueltas para - automóviles	26377	209437	165028	131422	152236	270222	240743	15
-Partes o piezas para - motores	9079	20337	21855	27402	35936	48856	49633	144
-Otros	nd	20624	81197	50237	55455	86656	96147	366

Fuente: Balanza de Pagos, Banco Nacional de México.

La Industria Automotriz en México 1980-1985, INEGI.

Los principales productos automotrices exportados y su participación dentro del total exportado -- por la IA en 1985, son: motores para automóviles 64.4%; partes sueltas para automóviles 14.9%; automóviles para el transporte de personas 7.2%.

Por volumen de exportaciones se han presentado los siguientes incrementos de 1980 a 1987: automóvi- les para el transporte de personas 1032%; automóviles para el transporte de mercancías 122%, motores para automóviles 3350%, partes sueltas para automóviles 143%, partes y piezas para motores 151%, muelles y sus - hojas para automóviles 154%.

CUADRO 23
 EXPORTACION DE PRODUCTOS AUTOMOTRICES 1980-1987
 (VOLUMEN)

PRODUCTOS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Automóviles para transporte de personas (1)	13293.0	9295.0	14142.0	20768.0	30397.0	49856.0	53844.0	150425.0
Automóviles para transporte de mercancías (1)	4952.0	5132.0	1677.0	1668.0	3238.0	8565.0	3817.0	5558.0
Motores para automóviles (1)	41505.0	555674.0	448047.0	765976.0	1124452.0	1281875	1350771.0	1431733.0
Muelles y sus hojas - para automóviles (2)	17756.0	20853.0	28407.0	35238.0	44932.0	43677.0	10210.0	45174.0
Partes sueltas para - automóviles (2)	86388.0	61388.0	45426.0	73476.0	107432.0	108143.0	162292.0	210178.0
Partes y piezas para - motores (2)	7015.0	8724.0	9203.0	11354.0	11307.0	13851.0	20839.0	17617.0

(1) Piezas

(2) Toneladas

Fuente: IMCE, Boletín Mensual de Indicadores de Comercio Exterior 1950-1980.

Ante la crisis mundial de energéticos los consorcios se han visto en la necesidad de impulsar la fabricación masiva y a bajo costo de motores de 4 y 6 cilindros.

Ya teniendo clara la perspectiva de desarrollo para los años 80, a partir de 1979 se inicia la construcción del complejo de Ramos Arizpe (Chrysler, G.M.), que fabricara motores de 4 y 6 cilindros, la instalación de una planta de la Ford para la fabricación de motores, una de Nissan en Aguascalientes también para motores, otra de Renault en Gómez Palacio que producirá motores y suspensiones; VW amplía sus instalaciones en Puebla para la fabricación de radiadores, estampados y motores de 4 cilindros (11).

Para 1983-1984 ya se ha conformado en México un segmento exportador con una moderna tecnología, especializado en la fabricación de motores y ensamble de automóviles con sistemas automáticos, máquinas herramientas de control numérico, sistemas computarizados, etc.

La exportación a EUA de unidades terminadas subió de 3 unidades en 1981 a 13 448 en 1984, 47 197 en 1985, 140 641 en 1987. En 1984 las exportaciones efectuadas a ese país por la IA representaron el 40% del total exportado, en 1985 representaron el 81%, en 1987 el 86% (12).

Los de 1984 y 1985 son años de despegue en el incremento de las exportaciones de vehículos y motores al mercado estadounidense; las principales transnacionales que exportan a él, son Chrysler, G.M., Ford, y, en mucho menor grado Nissan, VW y Kenworth.

Las exportaciones a América Central también se han estado incrementando pero en menor cantidad que a EU. En el período 1981-1983 eran mayores que las hechas a los EU; en 1981 se exportaron 697 unidades y en 1987, 12,621 unidades. Los principales países centroamericanos a los que se destinan las exportaciones son: Bahamas, Curazao, Guatemala, Honduras, República Dominicana, El Salvador y Puerto Rico. La empresa que controla en su mayor parte este mercado es Nissan y en menor grado Chrysler que controla totalmente a Puerto Rico.

De América del Sur, las exportaciones han sido fluctuantes, aunque a partir de 1985 tienden a subir. La empresa que realiza mayores exportaciones a esa región es, nuevamente, Nissan y el primer país importador es Chile.

En Asia los principales países a los que se destinan las exportaciones son Arabia Saudita y Kuwait; Chrysler es la que tiene mayor penetración en ese mercado. Incluso Japón en 1986 importó 454 unidades terminadas. En 1981 se exportaron a Asia 385 unidades, en 1987, 377. Este mercado ha sido fluctuante y más bien parece simbólico.

Respecto a Europa, en 1981 se exportaron 9,198 unidades; en 1985, 3 153 y en 1987 bajan a 370. Se reparte el mercado VW que principalmente exporta a Alemania Federal y Chrysler a Bélgica, Finlandia, Islandia, Italia y Holanda. VW también ha efectuado exportaciones fluctuantes a EUA, América Central y del Sur, África (13).

Debe recordarse que ya se mencionó que por volumen de las exportaciones, la mayor cantidad de él lo absorbieron los motores y las autopartes, quedando en tercer lugar los vehículos terminados (véase el cuadro 23).

En el cuadro 24 se advierte que la empresa líder es la Chrysler. También se advierte que casi todas las exportaciones las realizan las empresas oligopólicas.

CUADRO 24
PRINCIPALES EXPORTADORAS POR EMPRESA (UNIDADES)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Chrysler	489	607	748	2384	6755	18456	43689	62811
DINA	158	-	3	3	100	17	351	25
FAMSA	0	0	50	0	0	0	0	0
Ford Motor	0	0	0	0	0	0	0	51773
G. Motors	0	0	0	4	7897	29466	18672	32272
MASA	48	63	21	0	1	0	0	0
Nissan	4252	4370	1103	1107	2560	6012	9124	16107
Renault	156	92	55	30	716	871	182	0
Volkswagen	13142	9296	13695	18690	15171	3248	84	85
VAM	0	0	4	0	0	0	0	0
Kemex	0	0	137	238	435	353	327	0
Victor Patrón	0	0	3	0	0	0	0	0
Total	18245	14428	15819	22456	33635	58423	72429	163073
Transnacional/ Total %	98.9	98.9	98.2	98.7	98.4	99.3	99.0	99.9

Fuente: Elaborado con base en: AMIA, La Industria Automotriz Terminal en 1987, enero 1988.

Recuérdese aquí que las transnacionales automotrices aparte del control que pueden ejercer en las empresas de partes por medio de las inversiones directas y el control tecnológico, también tienen el control sobre la comercialización internacional. Las autoparteras realizan sus exportaciones por medio de la IAT, por lo que existen los rubros de exportaciones directas e indirectas; las directas se refieren a productos exportados por las transnacionales y las indirectas son artículos exportados por las autoparteras a través de la industria terminal.

CUADRO 25
EXPORTACIONES DIRECTAS E INDIRECTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(Millones de Pesos)

CONCEPTO	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Total	9347	12154	38351	93364	210037	528562
-Exportaciones directas	4877	5289	24045	54125	93214	215920
-Exportaciones indirectas	4470	6865	14306	39239	95162	243886
<u>ESTRUCTURA PORCENTUAL</u>						
Total	100	100	100	100	100	100
-Exportaciones directas	52.2	43.5	62.7	58.0	44.4	40.9
-Exportaciones indirectas	47.8	56.5	37.3	42.0	45.3	46.1

Fuente: La Industria Automotriz en México 1980-1985, INEGI.

El liderazgo respecto a las exportaciones totales (directas e indirectas), hasta 1985 lo comparten Chrysler y G.M., seguidas por Nissan y VW. Chrysler en 1984 exportó el 27.3% (11.0 exportaciones D, 14.8% exportaciones I), en 1985 el 30.6% (exportaciones D. 14.3% y exportaciones Ind. 16.3%). G.M. en 1984 exportó el 32.4% (exportaciones directas por 22.8%, exportaciones indirectas de 9.6%) en

1985 exportó 30.6% (exportaciones D. de 18.0% y exportaciones I. de 12.6%). Nissan exportó en 1984 el 5.5% y en 1985 el 7.8%. VW en 1984 exportó 7.4% (exportaciones D. de 4.2% e indirectas de 3.2%); en 1985 las exportaciones fueron de 4.3%. La última empresa es Renault con 3.2% en 1984 y 1.8% en 1985 (14).

III. 4. ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES.

Desde 1962 hasta 1983 año en el que por primera vez se produce un superávit en la industria automotriz se estuvieron incrementando las importaciones.

Los decretos sobre la industria automotriz (1972,1977,1983) siempre mencionaron la necesidad de limitar las importaciones e incrementar la cantidad de exportaciones hasta llegar a una compensación de las importaciones con exportaciones; posteriormente se señala la necesidad no sólo de compensación sino de convertir a la IA en una industria netamente exportadora (Decreto de 1983). Es claro que sólo mediante la reducción de las importaciones era posible eliminar el déficit crónico en la balanza comercial automotriz.

En realidad las políticas económicas en materia automotriz fueron impotentes para equilibrar la balanza comercial automotriz, y es hasta el año de 1983 cuando se elimina el déficit comercial. ¿Fue ésto un logro de la política industrial del estado mexicano?, ya hemos señalado que no, mas bien es el resultado de factores externos, viendo el primero, repetimos, la contracción del mercado interno que indujo a que se disminuyera la producción y por ende la necesidad de insumos importados, mientras que otro aspecto, fue los designios de las transnacionales automotrices quienes deciden convertir a México en plataforma exportadora.

Las políticas industriales del Estado han fracasado en impulsar un proceso de sustitución de importaciones y después en la promoción de exportaciones de la IA. - Insistimos una vez más que el "auge exportador" no fue producto de un crecimiento sano de esta industria, que hubiera desbordado un mercado interno dinámico y se expandiera hacia los mercados internacionales, sino resultado de un proceso coyuntural en el que las transnacionales decidieron enfocar la producción en un sentido exportador y en el que el Estado Mexicano les abrió el país y el uso de sus recursos a cambio de una muy discutible aportación de divisas.

Las importaciones de 1975 a 1981 en total de la IA se incrementaron en 236%, con un crecimiento promedio anual de 22.3%; de 1981 a 1983 se observa un decremento - de 97.4%, recuperación a partir de 1984 (de 1984 a 1987 hay un incremento del 72%, con crecimiento promedio anual de 19.8%) (Cuadro 26).

Se puede decir que a partir de 1984 no han crecido más las importaciones por la contracción existente del mercado interno que ha reducido enormemente su demanda de insumos importados, al contrario del período de los setenta en que un mercado interno en crecimiento demandaba gran cantidad de materias primas auxiliares del extranjero.

El crecimiento de las importaciones a partir de 1984 ha coincidido con el auge -- exportador de la IA mexicana. Los productos exportados incorporan una gran cantidad de insumos importados. De éstos sobresalen durante el período 1983-1987, en primer lugar el material de ensamble para automóvil, que participa con 37% (promedio) dentro del total de las importaciones, siguiéndole las refacciones para automóviles y camiones con una participación del 23% en promedio, después motores y -

CUADRO 26

IMPORTACION DE PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

1980 - 1987
(Millones de Dólares)

CONCEPTO	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total	2365.4	2593.6	1258.4	666.8	774.3	1063.6	839.3	1331.9
Automóviles para transporte de personas	155.3	182.2	93.7	14.5	17.9	40.9	37.2	41.7
Automóviles para usos y equipo especial	108.4	148.6	58.4	10.6	55.0	39.4	25.5	47.2
Camiones de carga excepto volteo	118.9	184.1	59.4	8.3	22.9	55.1	27.8	33.5
Camiones de Volteo	8.4	10.6	4.6	0.2	1.5	0.4	N.D.	N.D.
Chasises para Automóviles	1.3	6.7	1.6	0.1	0.3	0.5	N.D.	N.D.
Material de ensamble para automóvil	941.1	1003.6	583.2	199.6	265.0	329.1	285.7	752.5
Motores y sus partes para automóvil	145.0	177.0	109.2	65.5	111.9	146.6	112.7	102.7
Refacciones para automóviles y camiones	373.9	552.4	296.1	99.2	210.1	292.1	239.3	243.1
Remolques no automáticos	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	52.5	46.4
Otros	505.1	328.4	52.2	268.8	89.7	159.5	58.6	64.8

Fuente: SPP, La Industria Automotriz en México 1980-1985

Bancomex, Revista de Comercio Exterior (números anuales, marzo-abril 1981-1986, febrero - 1988).

N.D. = no disponible

sus partes para autos con 12% en promedio.

Tan sólo 14 empresas transnacionales repartidas en EUA, Alemania, Japón, Francia, e Italia, controlan el 80% de la producción mundial. En 1983 del total de 34 millones 768 mil unidades producidas mundialmente, las estaounidenses produjeron 11 millones 479 mil unidades y las japonesas 10 millones 808 mil, el 32 y 30 por ciento respectivamente; en cambio Brasil produjo 869 mil, México 323 mil, Argentina - 145 mil (15).

Un factor estructural que ha influido es la necesidad de recurrir a las importaciones es la existencia de una gama heterogénea de líneas y modelos, lo que no permite las economías de escala, desperdiciándose capacidad productiva.

En cambio la producción para el mercado interno no está normalizada, en cambio la que está destinada para el mercado externo está produciendo en gran escala, con el fin de ocupar economías de escala a nivel internacional.

III.5. APENDICE.

Se presentan como apéndice a este capítulo los dos siguientes cuadros relativos a las balanzas comerciales, para apoyar lo señalado con respecto a las tendencias de la rama.

CUADRO 27

BALANZA COMERCIAL TOTAL, MANUFACTURERA Y AUTOMOTRIZ 1970, 1975-1987

(Millones de Dólares)

Año	Balanza Comercial Total	Balanza Comercial Ind. Manuf.	Balanza Comercial Ind. Aut.
1970	- 1039	- 1402	- 231
1975	- 3637	- 4057	- 628
1976	- 2645	- 3963	- 527
1977	- 1054	- 2680	- 386
1978	- 1854	- 4218	- 559
1979	- 3162	- 7643	-1049
1980	- 3179	-11924	-1940
1981	- 4510	-17591	-2135
1982	6793	- 9585	- 727
1983	13761	- 1196	416
1984	12942	- 2137	784
1985	8406	- 4812	528
1986	4599	- 2421	-1430
1987	8434	- 182	1945

Fuente: Indicadores de Comercio Exterior, Boletín Mensual 1970-1980 y 1980-1984
Revista de Comercio Exterior, Varios Números, BANCOMEX.

CUADRO 28

BALANZA COMERCIAL DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS AUTOMOTRICES EN 1986

(Miles de Dólares)

EMPRESA	Posición	Exp.	Imp.	Saldo
Chrysler de México	2	271563	59407	212129
General Motors de México	3	255791	53635	202156
Ford Motor Co. de México	5	250226	72284	177942
V.W. de México	8	112595	61213	51382
Nissan Mexicana	11	92510	16859	75651
Carplástico	14	74010	32282	41728
TREMEC	27	29475	7887	21588
Kenworth Mexicana	52	15042	3764	11296
Auto Manufacturas	54	14216	2026	12190
Dina Cummins	64	12216	11030	1186
Nemak	65	12130	4694	7436
Rassini Rheem	83	9828	1044	8784
Moto Diesel Mexicana	105	8111	7388	723
Renault Industrias Mexicanas	107	8026	6395	1631
Tebo	110	7793	2800	4993
Eaton Comp. para Motores	111	7774	2	7772
Industria Automotriz	144	6022	3824	2198
Engranajes Cónicos	199	4171	783	3388
Ruedas y Estampados	206	4033	527	3506
Eaton Ejes	255	3232	1500	1732
Dina Camiones	305	2676	771	1905
Aislantes León	376	2049	3952	-1903
Trasca	380	1969	3228	-1259
Tri Industrial	412	1764	467	1297
Arelex	453	1501	1250	251
Min Cer	465	1427	131	1296
Mar Hino	468	1415	1719	- 304
Bujías Champion de México	481	1333	4496	-3163
Alpromar	485	1301	177	1124

Fuente: SCFI, Subsecretaría de Comercio Exterior, Principales Empresas Exportadoras, 1987.

CAPITULO IV
ALGUNOS ASPECTOS TECNOLOGICOS Y SOCIALES DEL PROCESO DE MODERNIZACION DE
LA PLANTA INDUSTRIAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

IV.1. MARCO TEORICO.

El sistema capitalista busca disminuir la cantidad de fuerza de trabajo empleada e incrementar la productividad, en esencia el incremento de la productividad significa la generación de una mayor cantidad de mercancías por hombre.

Se puede hablar de reestructuración genéricamente, en el sentido de que su finalidad es la disminución de la cantidad de fuerza de trabajo empleada y un incremento de la productividad, las formas concretas que asuma esa reestructuración dependerá de los niveles de desarrollo que presente cada país.

Los países desarrollados están modernizando en general su tecnología, intensifican la centralización de capitales (cierre de plantas consideradas obsoletas, coinversiones, etc.) y desplazan procesos productivos hacia los países dependientes (relocalización). En cambio, en los países atrasados no van a efectuar una modernización generalizada, sino básicamente en los segmentos exportadores.

En el proceso de desplazamiento o internacionalización del capital, los países imperialistas son el centro dinámico y los dependientes son receptores. Si bien para las naciones desarrolladas la reestructuración significa desarrollo económico, en el sentido de un nivel más alto del potencial de las fuerzas productivas, para los países dependientes la reestructuración significa, fundamentalmente, mayor deformación en sus estructuras económicas.

A mediados de los 70 la industria mundial automotriz entra en una situación de crisis. El incremento de los precios internacionales de los energéticos presionan a la IA para fabricar autos ahorradores de combustible; existen dificultades de realización del producto, dada la intensa competencia y la saturación de los mercados mundiales; se da entonces para un amplio sector de la IA un problema de sobreproducción de bienes obsoletos con respecto a la nueva demanda creada. Se impone entonces un período de racionalización, abatiendo costos en las partes de capital circulante y reorientando los patrones de inversión respecto al fijo, -- adecuando las escalas de producción; por otra parte, ante la inminencia de una guerra comercial, se buscan acuerdos entre las distintas empresas oligopólicas, -- en un proceso de cartelización global y de sindicalizaciones parciales dentro del cartel mundial. Así, a comienzos de los ochenta son notables las coinversiones -- que se dan entre los grandes consorcios, en inversiones tipo holding, asistencia técnica y comercialización

CUADRO 29

PROYECTOS DE INVESTIGACION, DESARROLLO Y FABRICACION CONJUNTA DE MOTORES

(Firmas Involucradas) (1984)

Empresa	Proyecto
Alfa Romeo-Fiat-Renault	Fabricación de motores diesel.
BMW-Steyr-Daimler-Puch.	Investigación y desarrollo de motores de 4 y 6 cilindros.
Fiat-Peugeot-Citroen	Fabricación conjunta de motores para automóviles pequeños y camiones ligeros.
Mercedes Benz-MAN	Fabricación conjunta de motores de 6 cilindros.

Fuente: tomado de Arturo Torres, Tesis de Maestría "La Reestructuración de la Industria Automotriz y la Expansión de las Exportaciones: El Caso de México".

El anterior cuadro muestra algunas de las coinversiones realizadas entre las grandes firmas, posteriormente, a lo largo de los ochenta, se han realizado - - -

otras que involucran firmas de EUA y Japón.

Por otra parte, se han desplazado nuevos procesos productivos a países subdesarrollados que ya contaban con una industria automotriz establecida que básicamente abastecía al mercado interno como el caso de Brasil y México, donde esos nuevos procesos están enfocados al abastecimiento del mercado exterior.

Como los gobiernos de algunos de esos países (Brasil, México, España, etc.) tienen la concepción de que es imprescindible atraer el capital externo para compensar la falta de ahorro interno e incrementar las exportaciones para corregir el tradicional desequilibrio de la balanza comercial, ofrecen ventajas enormes a las transnacionales automotrices (entre otras) como el bajo costo de la fuerza de trabajo, energéticos baratos (electricidad, gas, petróleo, etc.), estímulos fiscales (exenciones de impuestos por importación de maquinaria, créditos, etc.) e infraestructura barata o francamente regalada a cargo del gobierno.

IV.2. EL CASO MEXICO.

En este contexto internacional es cuando México entra en los objetivos de las transnacionales para usarlo de plataforma exportadora. Al iniciarse los ochenta se realizan una serie de inversiones de las transnacionales establecidas en el país, se instalan nuevas plantas y se introducen modernos procesos en departamentos de industrias ya establecidas; las nuevas inversiones se orientan hacia la exportación, ajustándose a escalas de producción mínima internacional (en el caso de los motores la norma mínima internacional, es la producción de 270 mil a 400 mil motores anuales).

"Entre 1979 y 1987 se realizaron inversiones aproximadamente por tres mil millones de dólares para la construcción y equipamiento de las nuevas plantas. La exportación de motores entre 1983 y 1986 pasa de 500 mil a un millón y medio y la de automóviles terminados, en los mismos años, se incrementó de 22,456 a 72,429" (1).

En el cuadro 30 se presentan algunas de las nuevas plantas automotrices instaladas en los ochenta, en México.

En 1983 comienzan a funcionar 2 plantas de Nissan en Aguascalientes, una de estampados de carrocería y otra de ensamblaje de motores. La inversión inicial fue de aproximadamente 49 millones de dólares.

La Ford de Chihuahua se inaugura en 1983 para producir piezas de fundición y ensamble de motores. La inversión inicial fue aproximadamente de 300 millones de dólares.

La G.M. de Ramos Arizpe en 1983 amplía sus instalaciones para elevar su capacidad productiva de 60 000 a 150 000 vehículos, 585 000 motores y 33.5 tons. de fundiciones automotrices.

Para la construcción de la Ford de Hemosillo se invirtieron 500 millones de dólares. En octubre de 1984 la banca mexicana otorgó un crédito por 104 millones de dólares aproximadamente, lo que significó el 21% de la inversión total; esta planta exportará el 90% de su producción al Sur de EUA y Canadá. Es una ensambladora de automóviles, resultado de una coinversión Ford-Toko Kogyo. La empresa japonesa aportará los motores y transmisiones, producidos en Japón (2).

CUADRO 30

Reestructuración de la Industria Automotriz. Orientación Exportadora

	Año de Inicio	Actividad	C i u d a d	Capacidad Instalada	Porcentaje/Exportación
G M	1980	Motores	Ramos Arizpe, Coahuila	400 mil	80%
G M	1981	Ensamble de Autos	Ramos Arizpe, Coahuila	63 mil autos **	50%
Chrysler	1981	Motores	Ramos Arizpe, Coahuila	270 mil	80%
Ford	1983	Motores	Chihuahua, Chih.	400 mil	80-90%
	1986 (noviembre)	Ensamble de Autos	Hermosillo, Son.	130 mil	100%
V W	1980*	Motores	Puebla, Pue.	300 mil	85%
Renault	1986		Torreón, Coah.		
Nissan	1983		Aguascalientes, Ags.		

Fuente: Elaboración de los autores con base en la información proporcionada por las -empresas.

* Este año representa, en la VW, la reestructuración dentro de su misma planta de Puebla.

** En 1984 como trabajaba al 30% de su capacidad produjo sólo 25 mil autos.

Tomado de: Carrillo Jorge, LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES EN EL NORTE DE MEXICÓ.

También Chrysler amplía sus instalaciones en 1983 de la ciudad de México para exportar autopartes y algunos de sus nuevos vehículos. (3).

La introducción de equipo moderno permite superar el ritmo de trabajo humano. En 1981 en la VW se introduce una prensa automática de 850 tons., la que se programa por medio de un tablero automático; en ese mismo año se emplean punteadoras con tableros electrónicos; para 1984 se cuenta con 4 carruseles de soldadura automática y 2 bandas automáticas con pinzas punteadoras accionadas por fotoceldas; en este mismo año se instala una máquina que arma el arnés automáticamente, de 1982 a 1985 se han introducido 5 tornos de mandos programados y una rectificadora programable.

En la planta de la G.M. en Ramos Arizpe y en la VW, se está utilizando el llamado sistema transfer, consistente en una línea de máquinas herramientas que automáticamente cargan el material, lo operan y expulsan, auxiliados por un sistema transportador automático (4).

Antes de que se cerrara la Ford de Cuautitlán en 1985, se automatizó el proceso de fundición de moldes para múltiples bombas, produciéndose 1000 moldes por turno con 15 obreros, mientras que en la vieja línea se producían 520 moldes por turno de 25 obreros.

La Ford de Chihuahua cuenta con un sistema automático de almacén y de control de inventarios que está conectado de forma automática y operando a control remoto al sistema de alimentación de maquinado. La carga y distribución del material a las líneas de maquinado es efectuada por robots (5). La planta ocupa 600 de estos -

aparatos y se calcula en un 80% el grado de automatización. En el aspecto de la intensificación del trabajo en esta planta en 1983 se empleaban 384 obreros y para 1986, 1200, quienes producirán 400 000 motores anuales; en la planta de Cuautitlán se fabricaban 120 000 motores anuales con 1 500 obreros (6).

Entre la tecnología moderna que ocupa la planta Ford de Hermosillo se encuentran gruas controladas por radio y en el área de ensamblado existen 96 robots utilizados para el punteo de soldadura (7).

Respecto al bajo costo de la mano de obra se tiene el caso de la G.M. de Ramos Arizpe, que a pesar de su moderna tecnología no ha empleado robots, ya que le es más rentable el uso de la mano de obra.

El gasto de amortización y operación de un robot típico se estima en 4.80 dólares por hora en promedio, mientras tanto el salario por hora pagado en la categoría principal en la G.M. de Ramos Arizpe es de 82 centavos de dólar, sin incluir prestaciones (8).

Haciendo una comparación con otros países tercermundistas, resulta que el empleo de mano de obra mexicana ofrece ventajas por ser más barata.

CUADRO 31

COMPARACION DEL SALARIO PROMEDIO INDUSTRIAL DE CUATRO PAISES DE ASIA, CON
EL DE LA PLANTA DE ENSAMBLE DE LA GENERAL MOTORS EN RAMOS ARIZPE.

Pais	Salario por hora (dólares)
Singapur (1982)	2.19
Taiwán (1982)	1.46
Corea del Sur (1982)	1.42
Hong Kong (1982)	1.22
General Motors. Categoría "B" (1984)	0.82
General Motors. Media Aritmética (julio de 1984)	1.12

Tomado de: Dávila Mario, El Complejo Automovilístico de Ramos Arizpe.

La comparación respecto a EU es la siguiente: el costo por hora de la mano de obra en EUA es de 23 dólares por hora en la rama automotriz, y el costo de la fuerza de trabajo en el nivel más alto del Complejo de Ramos Arizpe es de 1.57 dólares por hora (9).

Sin embargo, tenemos que la VW entre 1981 y 1983 reajustó a 3800 obreros eventuales, la G.M. en el D.F. despidió de 1981-1982 a 1350 obreros, Ford en 1983 despidió a 1 500 obreros y entre 1981 y 1983 corrió a 3 138 obreros.

Y en cuanto a infraestructura, sólo señalaremos el caso concreto de la Ford de -- Hermosillo, a la que se le proporcionó un terreno de 120 hectáreas, una fuente de agua, servicios telefónicos especiales, télex, una espuela de ferrocarril con conexión directa al sistema de Ferrocarriles del Pacífico, transportación pública - para empleados, un gasoducto, todo a costa del gobierno de Sonora. En el caso de la subestación, el gobierno del Estado aportará 50 millones de pesos, y otros 50 millones de pesos para la construcción de un sistema de lecho profundizado en donde se tratarán metales.

En términos generales al respecto, es altamente ilustrativo el cuadro 32, donde se aprecia la diferencia entre costos industriales de varios países subdesarrollados.

IV.3 LAS MAQUILADORAS AUTOMOTRICES.

La formación de la industria automotriz maquiladora de exportación, refiriéndonos aquí concretamente a la actividad económica de construcción, reconstrucción y ensamble de equipo de transporte y sus accesorios, se inicia a partir de 1972 por medio del Decreto que regula la industria maquiladora.

En su mayoría son plantas de 100% capital externo, tienen permiso para importar maquinaria, equipo y componentes, así como exención de impuestos, bajo la única condición de que los productos ensamblados sean reexportados a EUA. La mayor parte de lo que producen son componentes sencillos como rines, sellos para motor, baterías y elementos eléctricos (10).

CUADRO 32
COMPARACION DE COSTOS INDUSTRIALES EN PAISES SELECCIONADOS
(CIFRAS A AGOSTO DE 1985)

P a í s	Arrendamiento (Dols/Pie Cuadrado/Dols) Hora	Construcción (Dols/Pie Cuadrado)	Terreno (Dols/Pie Cuadrado)	A G U A (Dols/Pie Cúbico)	Energía Eléct/Dols/ Kw/Hora)	G A S (Dols/Pie Cúbico)	Diesel (Dols/Litro)	Salario Mínimo (Dols/Hr.
Taiwan	0.05-0.07	10	3-5	0.0056	0.10	14.65	0.40	1.90
Hong Kong	0.60-1.40	13.10-20.10	35	0.97-2.13	0.99-0.117	20.93	0.33	2.20
Malasia	0.29	12.36	1.73-3.47	0.0042-0.0023	0.08	- -	0.21	2.21
Singapur	0.45-0.72	32.40	0.36-0.92	0.12 - 0.14	0.09-0.12	- -	0.21	2.37
España	0.40	50.00	20	0.0085	0.05	0.0040	0.36	1.23
México	0.31	14.30	1	N.D.	0.05	0.0019	0.14	0.90

N.D. = No Disponible

Fuente: Dirección General de Inversiones Extranjeras,
This is México, 1986.

Tomado de: Arturo Torres, ob. cit.

En 1986 existían 86 plantas maquiladoras automotrices establecidas en la frontera. La distribución del personal por actividad productiva era la siguiente: 26 925 - en la fabricación de partes y accesorios para el sistema eléctrico, 4 651 en la fabricación de partes para motores, 4 451 en la fabricación de accesorios y 1 071 en la fabricación y ensamble de carrocerías. Respecto a la composición de la mano de obra 50.6% son mujeres jóvenes (11).

Las empresas transnacionales han efectuado una integración vertical indirecta a través de la instalación de maquiladoras de exportación, lo que concuerda con la tendencia de segmentación de los procesos productivos. En 1986 la Ford concentra en sus maquiladoras 1 246 trabajadores, la G.M. 14 913 y la Chrysler 2 102; en total 18 261 trabajadores, lo que representa el 46.4% del personal empleado en todas las maquiladoras de autopartes (12).

En el cuadro 33 se presentan los principales indicadores de dicha actividad económica. Se muestra en el cuadro que la participación de los salarios en el valor agregado ha disminuido, habiendo en el período 1980-1986 mayor incremento porcentual en el valor agregado que en los salarios; asimismo se observa que el crecimiento promedio anual en el VA es mayor que los salarios.

Ha disminuido la generación de valor agregado por hombre de 192 mil pesos en 1980 a 99 mil pesos en 1987, lo que indica una baja en la productividad. Posiblemente esta baja en la productividad se debe al uso de tecnología obsoleta.

El crecimiento de la maquiladora de autopartes se ha hecho a costa del deterioro salarial y no al incremento de la productividad.

CUADRO 33

PRINCIPALES INDICADORES DE LA CONSTRUCCION, RECONSTRUCCION Y ENSAMBLE DE EQUIPO DE
TRANSPORTE Y SUS ACCESORIOS (MAQUILADORAS)
(Millones de Pesos de 1980)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	80-86	Promedio Anual 80-86
1) No.de Plantas	53	44	44	47	51	63	78	122	130.2	12.6
2) No.de Trabajadores	7500	10999	12228	19594	29378	40145	49048	63182	742.4	35.6
3) Sueldos, salarios y prestaciones sociales	710.7	1007.0	1036.6	1278.1	1780.0	2384.0	2508.8	nd	253.0	23.0
4) Valor Agregado	1440.5	2309.5	3036.0	3960.7	4306.0	6110.5	6418.1	6237.7	345.5	28.2
Participaciones % (3)/(4)	49.3	43.6	34.1	32.2	41.3	39.0	39.0	-	-	-
(4)/(2) (Miles de Pesos)	192.0	209.0	247.0	202.1	146.5	152.2	130.8	98.7	-31.8	-10.4

Fuente: Elaborado con base en, Estadística de la Industria Maquiladora de Exportación 1975-1986, SPP.
Avances, Industria Maquiladora de Exportación, SPP, junio 1988.

En el cuadro 33 se consideraron tanto empleados administrativos como a obreros; - posteriormente se tomaron únicamente a los obreros obteniéndose un mayor valor -- agregado por hombre, sin embargo, la tendencia de la productividad siguió siendo a la baja, en 1980 el VA por obrero fue de 228 000 pesos y en 1986, 157 000 pesos.

Respecto al grado de integración nacional en el producto maquilado, resalta a primera vista en el cuadro 34 que es mínimo; el 99% de los insumos son importados, - lo que demuestra que la maquiladora de exportación de autopartes no ejerce ningún efecto multiplicador en la economía del país.

CUADRO 34
 PARTICIPACION DE LOS INSUMOS IMPORTADOS Y NACIONALES EN LA CONSTRUCCION, RECONSTRUCCION Y
 ENSAMBLE DE EQUIPO DE TRANSPORTE Y SUS ACCESORIOS
 (Millones de Pesos de 1980)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	% 1980-1986	Prom/Anual 1985-1986
Insumos Nacio nales	9.4	61.8	49.5	130.2	106.5	119.7	200.2	2030.2	66.5
Insumos Impor tados	3530.2	4665.7	5494.4	14412.5	17798.8	20366.1	27676.7	684.0	40.9
Total	3539.6	4727.5	5509.4	14542.7	17905.3	20485.8	27876.9	687.6	41.1
2/3	99.7	98.7	99.7	91.1	99.4	99.4	99.3	--	--

Fuente: Elaborado con base en, Estadística de la Industria Maquiladora de Exportación 1975-1986, SPP.

CONCLUSIONES.

La recesión de la economía mexicana de 1982-1983 se expresa, principalmente en tres elementos estructurales: la descapitalización debida a la inversión externa directa, baja en la producción, reducción del mercado interno.

La IED descapitaliza la economía nacional, extrae capitales en mayor proporción que los que invierte, las ganancias las transfiere a la casa matriz.

Con la descapitalización cae el nivel de inversión y de producción; por tanto disminuye la cantidad de personal ocupado y la mayor oferta de trabajo provoca una disminución del precio de la fuerza de trabajo.

El deterioro salarial y el desempleo implican la reducción del mercado interno. Un mercado interno reducido, bajo una situación imperante de oligopolio induce a la formación de mercados más selectivos, que puedan seguir adquiriendo a precios más elevados; así la empresa vende menos por unidad, pero más en precio total realizado.

La IA es una de las industrias más importantes dentro del subsector manufacturero. Ha presentado mayores crecimientos que éste en conjunto, tanto en el PIB, como en generación de empleos.

La IA desde su inicio en 1962 hasta la fecha, se ha visto por parte del Estado como un eje de desarrollo, impulsora del proceso de sustitución de importaciones y posteriormente, generadora de divisas a través del incremento de las exportaciones automotrices. Sin embargo ha sido causa de una industrialización deformada,

ya que no se contaba con una base firme que era la existencia de un sector generador de medios de producción, y la IA requiere en gran medida para su funcionamiento del sector de bienes de capital. De ahí el que se tenga que recurrir a la importación de maquinaria y equipo, cosa que actúa también como factor de descapitalización.

No se puede negar que la IA contribuyó al crecimiento de la economía nacional, en tanto actuó como multiplicador al demandarse insumos de otras industrias nacionales. Pero lo que no se propició fue un desarrollo integral de la economía, sino dependiente de los países desarrollados, principalmente EUA.

La IED se hace en función de los objetivos de las matrices; y un ejemplo claro es el de la IA, donde la inversión hasta antes de 1979 se realizaba en las plantas automotrices que abastecían el mercado interno. Con la recesión de la economía nacional en los ochenta, la reducción del mercado interno y la reactivación de los mercados internacionales de los países desarrollados han crecido las inversiones en México para construir nuevas plantas dedicadas a producir para la exportación y se introducen con ese mismo fin nuevas tecnologías en algunos departamentos de las antiguas plantas.

Hasta antes de 1983 la IA fue una de las ramas que más contribuyó al déficit de la balanza comercial manufacturera y del déficit total de la economía nacional. Para 1983 cambia el panorama y esta industria se convierte en superavitaria, pero no como producto de un desarrollo interno, sino de las estrategias mercantiles de las empresas transnacionales. En otras palabras, la IA en México no se desarrolla con una dinámica propia, sino exógenamente.

cabe agregar que lo dicho para la situación exportadora de la IA es extensivo al grueso de las industrias manufactureras orientadas hacia el mercado externo. No han desbordado las fronteras nacionales, por estar abasteciendo casi en su totalidad al mercado interno, sino que su auge exportador está determinado por la contracción de aquél y la reactivación coyuntural de los mercados internacionales.

La IA en México presenta una estructura oligopólica en la subrama terminal y en la de partes, dependiente; entre unas cuantas empresas transnacionales y otras más en donde interviene el capital externo, controlan la producción y distribución de las mercancías automotrices.

La IAT liderea a toda la industria automotriz; interviene directa o indirectamente en la industria de autopartes, con lo que se da una integración vertical indirecta. En los 80 se ha profundizado la centralización de los capitales.

Las transnacionales pueden ejercer el dominio en empresas nacionales asociadas a ellas, aunque el capital externo no sea mayoritario, a través de la transferencia de tecnología y el control de los canales internacionales de comercialización.

El grado de explotación, en general, se ha basado en la disminución de los salarios más que en el aumento de la productividad para toda la IA en su conjunto, aunque por segmentos sí ha habido, además un incremento de la productividad en las modernas plantas.

La contribución de la IA al desarrollo de país, ha consistido en deformar más la economía. Esto no quiere decir que no se reconozca su aporte al crecimiento económico, más ésto no significa desarrollo económico.

Debido a la internacionalización del capital y a la relocalización efectuada por las transnacionales automotrices, y en vista de la situación recesiva de la IA - en México es, pues, que en los 80 se han realizado inversiones en México para la creación de plantas exportadoras, en lo que se ha llamado creación de plataformas exportadoras. Los países imperialistas han descentralizado o segmentado sus procesos productivos, principalmente hacia los países subdesarrollados industrializados, y a partir de ahí efectúan las exportaciones a otros países o a los países de origen; las matrices se han convertido en grandes importadoras de las filiales.

El auge exportador de la IA en las condiciones en que se ha dado, no es un impulso al desarrollo integral del aparato productivo, sino por el contrario es un factor más de deformación de la economía. No se ha modernizado toda la IA sino únicamente el segmento exportador; es mínima su demanda de insumos de fabricación nacional, la mayor parte se trae del país de origen y aquí se ensambla. Distintas autoparteras fabrican el componente utilizando materias primas no nacionales.

Los segmentos exportadores no contribuyen al mejoramiento de los salarios y mayor empleo. Son plantas intensivas en capital con bajos salarios, en ellas se da una doble explotación, alta productividad y bajos salarios.

Las nuevas armadoras presentan una gran semejanza con las maquiladoras; las dos son empresas con baja integración nacional. No realizan el proceso productivo completo, sino segmentado.

Dado el avance tecnológico y el incremento de la productividad en los países imperialistas, la inversiones en los países subdesarrollados ya no se hacen sólo en función de abatir costos gracias a la baratura de la mano de obra, sino por toda una serie de facilidades que han dado los Estados nacionales a la inversión externa, como políticas fiscales favorables, bajo costo de infraestructura, financiamiento interno y energéticos baratos.

Así, vemos como se cumple lo que señala Fajnzylver, respecto a la estrategia de las empresas transnacionales: "Concentrarse básicamente en el mercado del país de origen de la ET y en el mercado mundial, sobre la base de utilizar exenciones y franquicias otorgadas para países en que el costo de la mano de obra es sustancialmente más bajo que en los países desarrollados. En general, esas filiales realizan una fase final de elaboración de los productos, ubicándolos las otras fases en el país de origen o en otras filiales (maquiladoras)". (Fajnzylver, "Las empresas transnacionales...", p.57).

En consecuencia, y a fin de todas las cuentas alegres que algunos puedan hacer, la reestructuración de la industria automotriz en México ha impulsado un mayor grado de integración a la economía de EUA. Al interior del país la IA seguirá deformando más la economía, dando lugar a una mayor desintegración del aparato productivo y a un aumento de la dependencia respecto de las decisiones económicas y políticas de la Metrópoli.

NOTAS: (PARA MAYORES REFERENCIAS, CONSULTAR BIBLIOGRAFIA)

CAPITULO . I.

- (1) CIDE, "Evolución reciente y perspectivas de la economía mexicana", Economía - Mexicana No. 8.
- (2) Datos con base en la Economía Mexicana en Cifras 1986. NAFINSA.
- (3) Guillén Arturo, "México: crisis, industria y reestructuración del sistema productivo".
- (4) Idem.
- (5) Datos con base en Indicadores del Sector Externo, diciembre: 1986-1987 y enero marzo 1988, Banco de México.
- (6) Guillén Arturo, ob. cit.
- (7) Pérez Wilson, "La evolución de las exportaciones manufactureras en 1983", Economía Mexicana No. 6.
- (8) CIDE, "Evolución reciente y perspectivas de la economía mexicana", Economía - Mexicana No. 8.
- (9) Pérez Wilson, ob, cit.
- (10) Idem.
- (11) Banco de México, "Informe Anual", 1987.

CAPITULO II.

- (1) AMIA, "La industria automotriz terminal en 1987", enero 1988.

En el artículo de El Financiero de 30/9/1988, se da la noticia que la empresa australiana Kelpie Industries pagó 4 000 millones de pesos por el terreno y - las instalaciones de la antigua planta donde se encontraba la paraestatal Maquiladora Automotriz de Monterrey. Kelpie se dedicará al ensamble de camiones Pick-up, ampliará la capacidad instalada para producir 60 000 vehículos.

Se comprometió a alcanzar niveles de exportación cercanos a los 1 000 millones de dólares, con una integración nacional entre 35 y 40%.

Según el último Decreto sobre la IA, del 15/9/1983, se establece que la integración nacional en automóviles debe ser del 60%, posteriormente el Estado ha aceptado exigir una menor integración nacional a las empresas exportadoras.

- (2) AMIA, "La industria automotriz terminal en 1985", enero 1986.

- (3) Datos con base en la Revista Expansión, "Las 500 empresas más importantes de México", agosto: 1985, 1986, 1987.

- (4) Datos con base en la Revista Expansión, ob, cit.

- (5) Idem.

- (6) Idem.

- (7) Juárez Humberto, Jordy Micheli y otros, "Reestructuración, Clase Obrera y respuesta sindical en la industria automotriz mexicana".

- (8) Juárez Antonio, "Las corporaciones transnacionales y los trabajadores mexicanos", Expansión, ob, cit., agosto de 1987.

- (9) Micheli Jordy, "La producción automovilística en México y su Contexto Internacional".

- (10) AMIA, "La industria automotriz terminal en 1987", enero 1988.
- (11) CIEN II, "La industria automotriz en México"
- (12) Larriva José, "El comercio exterior de la industria automovilística en México".
- (13) Datos con base en, "La Industria Automotriz en México" SPP, 1983
"La Industria Automotriz en México 1980-1985", SPP.
- (14) Datos con base en AMIA, "La industria automotriz de México en cifras", 1986.
- (15) El repunte de 1985 fue gracias a que el Estado dio estímulos fiscales para la depreciación de activos fijos en forma acelerada en un 50%, y las empresas no repusieron maquinaria sino vehículos, creciendo el mercado interno de vehículos en un 18.6%.
- (16) Datos con base en, "La industria automotriz en México", SPP, 1983.
"La industria automotriz en México 1980-1985", SPP.
- (17) Juárez Humberto, Jordy Micheli, ob, cit.
- (18) Idem.
- (19) Idem.
- (20) Datos de la STPS, las cifras están dadas en pesos de 1978.
- (21) Juárez Humberto, "Reconversión industrial: dos significados opuestos".
- (22) Idem.
- (23) Micheli Jordy, ob, cit.

CAPITULO III.

- (1) Ramírez de la O. Rogelio, "De la improvisación al fracaso".
- (2) Juárez Humberto, ob, cit.
- (3) Dávila Mario, "El Complejo Automovilístico de Ramos Arizpe"
- (4) Idem.
- (5) SECOFI, "Programa de Fomento Integral a las Exportaciones -PROFIEEX-", 1985
- (6) Micheli Jordy, "Crisis e Internacionalización de la Producción Industrial (el caso de la rama automovilística)".
- (7) Ugarte Manuel, "Racionalización de la Protección: Crónica Sexenal y algunas -preocupaciones en el futuro inmediato".
- (8) Idem.
- (9) CIEN, " La industria automotriz en México II".
- (10) Urencio Claudio, "México: ajuste externo y política comercial".
- (11) Micheli Jordy, "La producción automotriz en México y su Contexto Internacional"
- (12) Datos con base en AMIA, "La industria automotriz terminal en 1983, 1985, 1987".
- (13) Idem.
- (14) Datos de la Industria Automotriz en México 1980-1985, SPP.
- (15) CIEN, ob, cit.

CAPITULO IV.

- (1) Arteaga Arnulfo, "Automóvil, hacia la flexibilización productiva".
- (2) Campbell Federico, "La frontera norte retrocede 270 Kms."
- (3) CIEN, "La industria automotriz en México I y II".
- (4) Montiel Yolanda, "Acción obrera y reestructuración capitalista en la VW de - México".
- (5) García Patricia, "Proceso de trabajo y proceso de acumulación en la industria automotriz mexicana".
- (6) Idem.
- (7) Arteaga Arnulfo, ob.cit.
- (8) Dávila Mario, obcit.
- (9) Idem.
- (10) Carrillo Jorge, "La industria de autopartes en el norte de México"
- (11) Arteaga Arnulfo, ob.cit.
- (12) Idem.

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

Arteaga Amulfo y Adrián Sotelo, "La crisis mundial del automóvil y sus repercusiones en la industria automotriz mexicana" *Teoría y Política* No. 6, México.

Arteaga Amulfo y Jordy Micheli, "El nuevo modelo de las relaciones capital-trabajo en la industria automotriz en México", *Rev. Brecha*, No. 3, Primavera 1987, Méx.

Arteaga Amulfo y Jorge Carrillo, "Automóvil, hacia la flexibilización productiva" *El Cotidiano* No. 21, enero-febrero 1988, México.

Baqué Juan, "Detroit frente al automóvil japonés", *Mapa Económico Internacional*, CIDE No. 4, México.

Baqué J., "Reconversión y empleo en la industria automotriz de EU. El papel de los diversos agentes", (Ponencia presentada en la 1a. Conferencia Internacional sobre: La Reestructuración de la Industria Automotriz Mundial y sus efectos sobre los Trabajadores), Cuernavaca, Mor. México, Julio 1986 (mimeo).

Bennet Douglas y Kennet Sharpe, "Formación de la industria automotriz mexicana -- (1958-1964): Los papeles del Estado y de las empresas transnacionales", en *Dinámica de la empresa mexicana: perspectivas políticas, económicas y sociales*; El Colegio de México, comp. Viviane B. de Márquez, México 1979,

Bennet D. y Kennet S., "La industria automotriz mexicana y la política económica de la promoción de exportaciones. Algunos problemas del control estatal de las empresas transnacionales" *El Trimestre Económico*. V. XLVI, No. 183, julio-septiembre 1979, México.

Camarena Luhrs Margarita, "La industria automotriz en México", *Cuadernos de Investigación Social* No. 6., Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México 1981.

Campbell Federico, "La frontera norte retrocede 270 Kms.", *Proceso* No. 384, 12/III/1984, México.

Carrillo Jorge, "La industria de autopartes en el Norte de México, Ponencia, Cuernavaca, Julio 1986 (mimeo).

Carrillo J., y Patricia García, "Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México", *Estudios Sociológicos*, El Colegio de México, V. 14, No. 5, Agosto-noviembre 1987.

CEPAL (ONU), "La exportación de manufacturas en México y la política de promoción", diciembre 1986, México (mimeo).

CEDE, "Evolución reciente y perspectiva de la economía mexicana", Economía Mexicana No. 8, 1986, México 1988.

CIEN I., "La industria automotriz en México", julio 1982, México.

CIEN II, "La industria automotriz en México", marzo 1985, México.

Cohen Robert, "La reorganización internacional de la producción de la industria -- automotriz", Trimestre Económico, V. XLVIII, No. 190, abril-junio 1981.

Cuesta Adolfo, "Los cambios tecnológicos y sociales en la industria española del - automóvil" Ponencia, Cuernavaca 1986, julio (mimeo).

Cruz Serrano Noé, "La empresa Kelpie adquirió en 4 mil mpd la Maquiladora Automotriz Nacional", El Financiero, 30/VIII/1988, México.

Dávila Flores Mario, "El complejo automovilístico de Ramos Arizpe" Rev. Comercio - Exterior, V. 35, No. 11, Banco Nacional de Comercio Exterior, noviembre de 1985, -- México.

El Financiero, "Concluye la huelga en VW luego de 57 días; habrá 78% de aumento", - 27/VIII/1987, México.

El Financiero, "La empresa pagará la mitad de los salarios caídos; 40 días de paro", 1987.

El Financiero, "Huelga en la NISSAN" 1/IV/1987.

En marcha "VW; 57 días de huelga", IX/1987.

En marcha "Hay un Ford en su Pasado" y "Los trabajadores también ganan", octubre - 1987.

Expansión. "De la pugna sindical al desarrollo exportador", 19/VIII/1987.

Fajnzylver Fernando, "La industrialización trunca de América Latina", CET, Nueva - Imagen, México 1985.

Fajnzylver F. y Trinidad Martínez T., "Las empresas transnacionales: Expansión a - nivel mundial y proyección en la industria mexicana", FCE., México 1982.

FCE, "La reconversión industrial en América Latina", VIII (industria de equipo de transporte), México 1987.

FCE, XV, "La industria automotriz", México 1987.

García Gutiérrez Emma, "Proceso de trabajo y proceso de acumulación en la industria automotriz mexicana", Tesis, F. Economía, UNAM, 1986.

García Gutiérrez Patricia, "Reestructuración de la industria automotriz: el caso de General Motors en Estados Unidos", Ponencia, Cuernavaca, Julio 1986 (mimeo).

Gilly Adolfo, "Los obreros del automóvil", Proceso, 11/VIII/1986.

Gulleñ Romo Arturo, "México: crisis, industria y reestructuración del sistema productivo" Problemas del Desarrollo 66/67 Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, mayo-octubre 1986.

Hennele Kenneth, "Empresas automovilísticas Suecas en América Latina, La Saab-Scania y La Volvo en Perú y Brasil", Rev. Comercio Exterior, V. 34, No. 1., Méx. enero/84.

Herrera Luna Fernando, "Los trabajadores automotrices mexicanos frente a la reestructuración, respuestas y alternativas", Ponencia, Cuernavaca, Mor., 1986.

Jenkins Rhys, "La internacionalización del capital y los países semi-industrializados; El caso de la Industria Automotriz", en Transnacionalización y periferia semi-industrializada (Comp. Isaac Miriam), II, CIDE, México, 1984.

Juárez Antonio, "Las corporaciones transnacionales y los trabajadores mexicanos", S.XXI, México, 1979.

Juárez Núñez Humberto, SITIAW y otros, "Reconversión Industrial: dos significados opuestos VW de México; Reducción de salarios y prestaciones. Trabajadores: conservación de las conquistas y resistencia ante la agresión patronal", Universidad Autónoma de Puebla (UAP).

Juárez Núñez Humberto, "Capital y Trabajo asalariado en la Volkswagen de México", Ponencia, Cuernavaca, Mor., julio 1986.

Juárez Humberto, Jordy Micheli y Otros, "Reestructuración, clase obrera y respuesta sindical en la Industria Automotriz Mexicana", Ponencia, Cuernavaca, Mor. 1986.

La Jornada, "El Sindicato de la Ford aún no ha pedido a la JFCA su intervención", 25/VIII/87.

La Jornada, "Concluyó la huelga en VW; 25% de incremento salarial", 5/VII/88.

La prensa, "Sólo dos empresas fabricarán. La demanda de camiones posados será cubierta por 2 empresas; DINA-GM Corp. y FANSA-DAIMLER BENZ", 6/IX/85

Larriba Juan José, Anado Vega, "El Comercio Exterior de la Industria Automovilística en México", Rev. Comercio Exterior V. 32 No. 12, México, diciembre 1982.

Lifschitz Edgardo, "El Complejo Automotor en México y América Latina", UAM (Azcapotzalco) CET, México 1985.

Lifschitz Edgardo, "Comportamiento y proyección de la Industria de Automotores en América Latina, "Los casos de Argentina, Brasil y México", Rev. Comercio Exterior Vol. 32 No. 7, México, julio 1982.

López Cárdenas Federico y Francisco Javier Osoneo, "Los Trabajadores Automotrices Mexicanos frente a la reestructuración: el caso Diesel Nacional", Ponencia, Cuernavaca, Mor., julio 1986.

López de la Cerda y José O. Quiroz, "La Huelga de General Motors (1980)", Teoría y Política No. 6.

López Portillo Tostado, Jorge, "Las industrias Alimenticias y Automotriz en el mercado internacional de Tecnología", Economía Informa No. 126, F. de Economía, UNAM, marzo 1985.

Micheli Jordy, "La producción Automovilística en México y su contenido Internacional (Consideraciones sobre el desarrollo reciente)", estudio del caso No. 1, serie Economía Internacional, CIDE, mayo 1987, México.

Micheli Jordy, "Estados Unidos; La Industria de Automóviles en la Crisis (expansión y conflictos durante 1983", Mapa Económico Internacional No. 3, CIDE, marzo - 1984.

Micheli Jordy, "Crisis e Internacionalización de la Producción Industrial (el caso de la rama automovilística)", en Política, Economía y Derecho de la Inversión Extranjera (Coordinador Juan Banderas), UNAM 1984.

Miguel López Jesús, "Automotores; una industria que, sin embargo, se mueve", Rev. Comercio Exterior, noviembre 1986, México.

Montiel Yolanda, "Acción Obrera y Reestructuración Capitalista en la Volkswagen de México", Ponencia, Cuernavaca, Mor., julio 1986.

- NAFINSA, "Subsidio a las nuevas inversiones en la Industria Terminal Automotriz", El Mercado de Valores, abril 15 de 1985, Vol. XLV.
- Ortiz Espejel Guillermo, "Exportación de Manufacturas Mexicanas en un marco de - protección durante 1984", Investigación Económica No. 183, enero-marzo 1988, UNAM.
- Pérez Núñez Wilson, "La Evaluación de las Exportaciones Manufactureras en 1983", Economía Mexicana No. 6, 1984, CIDE México 1985.
- Quintana Enrique y Yuri Serbolov, "Creció sólo en 0.7% el PIB., en abril-julio; - la recesión se formaliza", El Financiero 29/VIII/88.
- Ramírez de la O. Rogelio, "De la improvisación al fracaso (La política de inver-- sión extranjera en México)", Centro de Ecodesarrollo, Ed. Océano, México 1983.
- SECOFI, "Programa de Racionalización de la Industria Automotriz", 15/IX/1983.
- Sosa Sergio, "La Industria Automotriz en México", Economía Informa No. 139, FE. - UNAM, abril 1986.
- S.P.P., "Hacia una Industria Automotriz Mundial", contextos No. 23, 12/III/84.
- Torres Vargas Arturo, "La Reestructuración de la Industria Automotriz a Nivel Mun dial y la Expansión de las Exportaciones: El Caso de México", El Colegio de Méxi- co, Tesis de Maestría, 1986.
- Ugarte Juan Manuel, "Racionalización de la Protección: Crónica Sexenal y Algunas Agrupaciones en el Futuro Inmediato", El Cotidiano; No. 23 mayo-junio 1988. UAM, México.
- Unger Kurt, "Industria Automotriz; México bajo el cambio tecnológico", Foro Inter nacional Vo. XXVIII No. 1. julio-septiembre 1987.
- Uno Más Uno, "DINA modernizará su Planta, cierra una y vende tres de sus once em- presas paralelas", 18/III/87
- Uno Más Uno, "El Paraíso de las Transnacionales", 12/XI/86.
- Urencio Claudio, "México, Ajuste Externo y Política Comercial", Comercio Exterior, Vol. 36 No. 6, México, julio 1986.

INFORMACION ESTADISTICA

AMIA, "La Industria Automotriz Terminal en 1983", enero 1984.

AMIA, "La Industria Automotriz Terminal en 1985", enero 1986.

AMIA, "La Industria Automotriz Terminal en 1987", enero 1988.

AMIA, "La Industria Automotriz de México en cifras, México, 1986".

BANCO DE MEXICO, "Informe Anual, 1987".

BANCO DE MEXICO, "Indicadores del Sector Externo" (Dic.:1986, 1987 y enero-marzo 1988), México.

Diario Oficial, "Acuerdo que establece las listas de componentes que deben ser -- considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional por la IAT". 29/VI/1988.

Diario Oficial, "Acuerdo que exime por una parte, y sujeta por la otra, del requisito de permiso previo, por parte de SCFI, la importancia de las mercancías -- que se indican", 30/junio/1988.

Expansión, "Las 500 Empresas más importantes de México", No. 322 Vol. XIII, agosto 1981; No. 422 Vol. XVII, agosto 1985; agosto 1987.

IMCE, "Prontuario de Investigaciones de Mercado, Equipo de Transporte", 1984.

SECOFI, "Principales Empresas Exportadoras", septiembre 1987.

SECOFI, "Programa de Fomento Integral o las exportaciones-PROFTEX-", México, 1985.