

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA

070652

✓ CSH

TESINA QUE PRESENTAN LOS ALUMNOS:

- ✓ - GUADALUPE ARMANDO MORENO ORTIZ
- FELIPE ALEJANDRO BAZAN VELAZQUEZ

PARA APROBAR EL SEMINARIO DE INVESTIGACION Y
OBTENER EL TITULO DE:

✓ LICENCIADO EN ADMINISTRACION

TITULO DE LA TESINA

✓ "AUTOMATIZACION Y EMPLEO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
TERMINAL EN MEXICO, 1976-1983." ✓

JEFE DEL SEMINARIO.- GEORGE ROUVALIS P.

ASESOR INTERNO: ELIA RAMIREZ

ASESOR EXTERNO: JOSE OTHON QUIROZ TREJO

✓ MARZO DE 1985

I N D I C E

070652

INTRODUCCION

- 1.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO: ANTECEDENTES HISTORICOS
- 1.1 SU INTEGRACION Y PRIMER CRECIMIENTO (1962-1976)p.1
 - 1.2 PRIMERA CRISIS, RECUPERACION MOMENTANEA Y PROTECCIONISMO (1977-1980) p. 18
 - 1.3 DESCENTRALIZACION Y EL REPUNTE DE 1981: EXPANSION Y CRISIS p.22
 - 1.4 DECRETO DEL 15 DE SEPTIEMBRE DE 1983 p.25
- 2.- REPERCUSIONES DE LA CRISIS (1982-1983)
- 2.1 TECNOLOGIA: EMPLEO-DESEMPLEO O ESTRATEGIA AUTOMATIZADA p.28
 - 2.2 DESCALIFICACION OBRERA p.35
 - 2.3 EFECTOS SOBRE LA ORGANIZACION SINDICAL p.45
 - 2.4 TRANSFORMACION DE LA ORGANIZACION DE LA PRODUCCION p. 55
- 3.- DEPENDENCIA TRANSNACIONAL
- 3.1 ECONOMICA-TECNOLOGICA p. 61
 - 3.2 AUTO MUNDIAL, PROYECTO Y REALIDAD p.74
- 4.- CONCLUSIONES p. 79
- PERSPECTIVAS, REPERCUSIONES SOCIO-ECONOMICAS Y SOCIO INDUSTRIALES p. 90
- CITAS BIBLIOGRAFICAS p.94
- APENDICE DE CUADROS ESTADISTICOS p.107
- BIBLIOGRAFIA GENERAL CONSULTADA p.122

MEX Agosto 88 LMC

INTRODUCCION

La industria automotriz terminal en México, dedicada básicamente al ensamble de vehículos automovilísticos, y compuesta en su mayoría por consorcios de capital transnacional, hace nuestro objeto de estudio, mismo que en los siguientes apartados trataremos de explicar, enfatizando sobre todo hacia la creciente automatización de la producción, la aplicación de la alta tecnología y sus efectos ante el trabajo vivo; la mano de obra humana que a medida que transcurre el tiempo va siendo cada vez menos necesaria en los sistemas de producción de vehículos principalmente.

Para el caso de la producción de automóviles en nuestro país, aún no se da la situación de naciones como Japon, Alemania, Inglaterra, Francia, Italia o Estados Unidos de Norteamérica, donde la producción de ensamble de automóviles está a cargo de máquinas, herramientas automáticas y robots en más de un 50% aproximadamente, pero no hay razón para no pensar que en la próxima década en México, la alta tecnología desplace abiertamente mano de obra "no indispensable" por robots indispensables para no detener la producción y al mismo tiempo abatir costos, por ejemplo. La principal finalidad al incrementar las inversiones en bienes de capital, es el sustituir el trabajo calificado con trabajo simple; y por lo tanto el salario y costos de producción.

La industria automotriz mundial, al igual que la economía en general, atravieza por una severa crisis que ha generado que la industria automovilística en particular, realice una reestructuración tendiente a recuperar el terreno perdido durante los últimos 15 años, mediante la utilización básica del capital.

Esta reestructuración mundial de la actividad automovilística va acorde con la necesaria lógica para sí del capitalismo. A travez

de la optimización de recursos y por ende de la minimización de costos como se pretende mantener el mismo nivel de ganancia que le permita regenerarse y seguir ocupando la representatividad capitalista que ha tenido esta industria. Concretamente, la directriz multinacional automotriz ha visualizado una estrategia que internacionaliza el proceso de producción del auto; es decir, se contempla dentro de un plan corporativo la realización de ciertas fases del proceso en diferentes regiones del planeta, considerando básicamente la conveniencia al plan del capital de las oportunidades y factibilidades que ofrezca la region elegida, más sin embargo el interés es escaso en cuanto a desarrollar en forma conjunta la población que labora en este sector industrial.

Es precisamente aquí en donde radica nuestro interés en esta investigación, ya que pretendemos analizar y explicar los aspectos tecnológicos y laborales de la industria automotriz terminal en México, estableciendo un verdadero debate que explique la relación automatización y empleo bajo el período 1976-1983; asimismo se hace referencia de los repuntes y caídas de la producción, estas últimas originadas por las fuertes devaluaciones del peso mexicano ante el dolar estadounidense, que ha provocado consecuentemente altos índices de desempleo, costo social irreparable, ya que la industria no volviera a ocupar obreros, como en los años de su máximo repunte.

1.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO: ANTECEDENTES HISTORICOS.

1.1 SU INTEGRACION Y PRIMER CRECIMIENTO (1962-1976)

Debido a su gran influencia en la realidad socio-económica del país, la Industria Automotriz Terminal en México, (1) merece especial atención, así como de un análisis y estudio cuidadoso. Las relaciones que establece con otras ramas y sectores; hierro, acero, petroquímica, caucho y hule, vidrio, autopartes, petróleo, servicios, carreteras; por citar algunas de las más importantes, hacen a esta industria, compleja y de no fácil comprensión en su totalidad.

El origen de la industria terminal de automotores en México, se remonta a las décadas de los veinte y los treinta, en las que se establecen las primeras armadoras, Ford Motor Company, General Motors y Automex (hoy Chrysler), dedicadas casi exclusivamente al ensamble de insumos importados con escasos componentes fabricados en el país y que además tendrían a ser utilizados como repuestos y no como parte del equipo original.

Hasta 1925, el mercado del automóvil gozó de libertad en su comercialización. El Estado por su parte solo se ocupó de controlar y cobrar los impuestos normales. En el mismo 1925, el Estado decidió estimular el establecimiento de la industria, impulsando el ensamble de vehículos, reduciendo en un 50% los aranceles de importación de vehículos para ensamblarse en México, en relación --

con los de vehículos totalmente ensamblados. La Ford Motor Company instaló la primera planta de ensamble en México, teniendo en - años posteriores actividades en mayor escala.

En los años treinta es notorio un crecimiento de la demanda del - automóvil pues el desarrollo general del país así lo permite; es tableciéndose entre 1935 y 1940 cinco plantas de ensamble más.

En 1941 se continuaba fomentando la importación de vehículos completamente ensamblados, más nocon alguna integración nacional, - aunque la industria nacional contribuía ya con un 60% de la oferta total.

Durante los años de la segunda guerra mundial, de 1939 a 1945, - el ensamble de vehículos en México como en la mayoría de los paises, sufrió reducciones, y no fué sino hasta 1946, cuando el ensamble recuperó sus niveles normales de producción.

En 1947, el Estado antes sus grandes deseos de desarrollo en base a una industrialización en general, nuevamente interviene estableciendo un sistema de cuotas de importación, consistente en una nueva reducción de los aranceles de importación de partes y componentes que se aplicában a los vehículos totalmente ensamblados; además se hizo obligatoria la incorporación de partes nacionales relativamente sencillas. Lo anterior se tradujo en un nuevo impulso al ensamble en instalaciones Mexicanas, reduciéndose

la importación de vehículos ensamblados de una manera circunstancial. En 1950, la Industria Automotriz Terminal Mexicana ensambló y abasteció aproximadamente 89% de la demanda total de alrededor de 25 Mil vehículos.

Durante los años de la segunda potsguerra, aumentó en México el número de empresas ensambladoras de vehículos, y debido a la relativa demanda en el mercado nacional, se eliminaron restricciones a la importación de vehículos totalmente ensamblados, pero al mismo tiempo controlando el número de unidades por ensamblar y las importadas, mediante el sistema de cuotas. También por -- los años cincuenta se estableció una política de control de precios, que a la fecha continua, pero que mantenía un precio relativamente alto permitiendo así a las empresas continuar con la importación de vehículos terminados en grandes cantidades, en lugar de fortalecer el ensamble o la producción con mayor integración nacional.

El advenimiento del decreto que integraría a la industria automotriz (agosto de 1962). sucede cuando , entre 1955 y 1960, hubo una sobrepoblación de empresas y mrcas, creándose serios problemas al servicio, a las refacciones, a la incorporación de partes nacionales y, al impedir la estandarización de partes, propiciaba la elevación de sus precios. (2)

Ante este panorama el Estado comenzó a emitir una serie de decretos, con la finalidad principal de eliminar marcas y empresas de la producción y distribución de vehículos automotores. En 1959 se prohibió la importación de automóviles de lujo, con lo cual quedaron eliminadas marcas como: Cadillac, Lincoln y Chrysler. (3)

El 1° de Noviembre de 1960 se expidió un decreto que establecía varias prohibiciones, orientadas principalmente a la importación de automóviles armados, exceptuando las ciudades fronterizas, no autorizándose tampoco cuotas de importación para el ensamble de automóviles cuyo precio de venta al público excediera de \$ 55,000.00 y \$70,000.00 pesos, así como la importación de material para ensamble de automóviles en sus modelos de lujo cualesquiera que fuera su categoría y en clase popular, económica y medio lujo.

De esta manera el 1° de Noviembre de 1960, se expidió un nuevo decreto que establecía varias prohibiciones destacando las siguientes:

- 1.- Quedaba prohibida la importación de automoviles armados con excepcion de las Ciudades fronterizas;
- 2.- No se autorizaban cuotas de importación para el ensamble de automóviles cuyo precio de venta al público, en unidad standard hasta \$ 70 Mil pesos;
- 3.- Se prohibía la importación de material para ensamble de automóviles con sus modelos de lujo, cuales-

quiera que fuera su categoría y en clase popular, económica y medio lujo. (4)

Lo anterior motivó el retiro inmediato de Mercedes Benz. Ese mismo año, se anunciaban los criterios que regirían la concesión de cuotas de ensamble a las armadoras, antes de entrar en vigor, -- ocho marcas abandonaron el país. (5) El 1° de Mayo de 1962 el reglamento de ensamble se expidió, y poco después catorce marcas salieron del mercado. (6)

Según las reformas legislativas de 1947, en los cincuenta debería comenzar la producción de partes nacionales y no fué sino -- hasta la década de los sesenta cuando este proceso se inició. Esto implicó un retraso considerable de aproximadamente trece años pues a los proyectos de la industria automotriz que no se cumplieron, se le puede adicionar la tradicional política económica demagógica, con el único fin de crear esperanza.

Es importante enfatizar que durante 1961 y 1962, la fuerza de -- trabajo de la industria automotriz, sufre despidos masivos, pues ésta se había concentrado en las plantas ensambladoras (sector terminal), que a consecuencia de los decretos expedidos en los años referidos, éstas salen del país; de tal modo que los trabajadores tuvieron que deambular de empresa a empresa, de sector a sector -de la industria terminal a la auxiliar, a las distribuidoras o a los talleres de servicio-, o definitivamente cambiaron

de sector aquellos que superaron el desempleo y subempleo.

Es hasta 1962 cuando se puede hablar propiamente de una industria automotriz, ya que en agosto del mencionado año, el gobierno emitió el primer decreto que promulgaba la integración de la industria terminal. A partir de esa fecha, y a pesar de que la actividad manufacturera o de transformación se ha triplicado, la industria terminal, una de los tres sectores que integran la industria automotriz mexicana (las otras son: las de partes y la red de distribuidores), ha sido la que ha registrado menos utilidades.

A partir del citado decreto de 1962, se producen importantes cambios que habrían de afectar el futuro:

- A.- Se reduce el número de marcas y modelos,
- B.- Se fijan exigencias de formulación de programas productivos e integración nacional (60% del costo del vehículo a partir del 1° de Septiembre de 1964), cabe citarse que al expedirse el decreto de ese año, la integración de partes mexicanas llegaba apenas al 20% (7), y que en el año que marcaba el decreto (1964), solo se logró llegar a un 25% de integración, la ilusión del 60% se alcanzó hasta el año de 1972;
- C.- Las empresas que no cumplan con los requisitos establecidos saldrán del país;
- D.- Se fijan precios proporcionales a los correspondientes al lugar de origen de los fabricantes y,

E.- Se condicionan las importaciones a las exportaciones por un período de diez años.

Como resultado, al final del proceso se redujeron a 12 las ensambladoras y de 74 a 24 marcas en el mercado. (8)

Es así como en los años sesenta, se inicia la consolidación de la industria automotriz, cuyo eje fué "el fomento estatal, una política económica proteccionista y el uso de capital y tecnología proveniente del exterior". (9)

Esta política del Estado, característica ya en la realidad socioeconómica mexicana, originó por un lado, el montaje de la infraestructura requerida por el transporte de automotores, para transporte individual y público, y por otro, la orientación de las estrategias de desarrollo en favor del predominio de lo urbano sobre lo rural, la industria sobre la agricultura, las carreteras sobre los ferrocarriles, contradicciones político-económicas, desorientadas socialmente, y que el régimen el turno (de Adolfo López Mateos), "legaliza" la consolidación de la industria automotriz, imponiendo una preferencia por el obrero, con sus respectivas garantías laborales, y un consecuente descuido de la producción agrícola; aunque es bien sabido que desde el régimen Alemanista, se inició un intento por industrializar el país, haciendo de las ciudades industriales una buena atracción para la clase trabajadora, sobre todo del agro, quien ante una

de ingresos, prefiere incorporarse a las nóminas industriales; y aún más, se perdieron alternativas como la de continuar con trenes y tranvías para transporte público, que realmente estaba dando resultado y que inexplicablemente fueron opciones abandonadas a cambio de más cambios por carretera; en síntesis, se consumó - una vez más, otra desición político-económica por parte del Estado, al margen de las necesidades reales, que puso en relieve el fomento de la inversión externa; intención y desición bilateral, desde la balanza capital externo-Extado y unilateral, desde la - equilibrante rectoría económica estata, que no encontró mejor alternativa para la generación de empleos sexenal.

A fin de obtener una mejor visión histórica, acerca del comportamiento de esta industria, es importante señalar que la industria de automotores, adquiere un peso significativo en el sector de transformación en los años sesenta, como se aprecia en el cuadro 1 (Ver apéndice), que aún con altibajos llegó a significar casi el 7% del producto interno bruto manufacturero en 1974 y 1980, y que desde 1971 esta participación no ha sido menor a 5%. Es interesante la observación de que cuando tal participación cae, -- surgen automáticamente la implantación de nuevas políticas de estímulo y promoción, como respuesta a la caída, permitiéndole así a la industria automotriz, en su conjunto, adquirir históricamente una mayor significación. "De cualquier manera a partir de --- 1962, los vehículos automotores y la cinta asfáltica comenzarían a desplazar a los rieles y las viejas locomotoras; el Estado promovía indirectamente el crecimiento de un sector del propietario - a la vez que debilitaba a otro." (10)

En 1962 se inicia una etapa de auge caracterizada por el incremento en el ensamble de vehículos, así como en la incorporación de partes nacionales, el número de trabajadores, los sueldos y salarios, en la producción y ventas que aumentaron en el período 1962 a 1968, tal como se puede ver en el cuadro 2. (11)

En 1963 el Estado emite una serie de decretos otorgando a la industria automotriz exenciones impositivas importantes, tales como la importación de maquinaria y equipo por cinco años, el pago total de aranceles para materiales importados, partes y componentes por 4 años y se redujo en un 80% el impuesto federal de ensamble; aunque éste no fué logrado plenamente. (12)

Sobre los resultados del decreto de 1962, es importante observar que: "Los aumentos registrados en cuanto a la "integración" nacional fueron apreciables, si se considera que el contenido de partes nacionales, que en 1960 era de alrededor del 20%, ascendió a un 25% en 1964 y continuó ascendiendo hasta un 45% en 1965 y en 1972 la integración en promedio era de un 63%". "Es interesante hacer notar que el nivel de integración se mantuvo prácticamente estático entre 1966 y 1971. Con excepción de dos empresas, las siete restantes importaban la mayoría de las partes estampadas para carrocerías, así como otros componentes de valor relativamente reducido o de aplicación limitada, tales como instrumentos de tablero, sistemas y ayuda de freno, cajas de

transmisión automáticas y sistemas de dirección hidráulica". (13)

Durante el período 1962-1968, es notable una cierta estabilidad en el empleo concentrado en las plantas de ensamble. Al mismo tiempo se inician funciones de fundición y maquinado de partes de motor, con lo que ingresan obreros con diferentes niveles técnicos, y sobretodo nuevos niveles en sistemas y división del trabajo. Estos nuevos sistemas y divisiones del trabajo se deben fundamentalmente al inicio del ciclo de fundición y maquinado de partes de motor, esta situación coadyuvo a que la organización de los obreros se fortaleciera, modificandose notablemente la composición técnica y social de los trabajadores.

De esta manera, entre 1964 y 1966, la Ford, la General Motors, la VAM, la Dina-Renault y la Chrysler de México, comienzan a fundir, a maquinar y a ensamblar motores. En Cuautitlán, Estado de México (Ford en 1964) en Lerma Estado de México (VAM en 1964 y General Motors en 1965), en Ciudad Sahagún (Dina - Renault en 1965), en Cuernavaca, Morelos (Nissan en 1966), y en Puebla (Volkswagen en 1968), quedarían situadas las plantas de motores mientras que la Chrysler contrata con CINSA-CIFUNSA, en Saltillo Coahuila, la fundición de sus partes. (14)

Es así como se inicia una nueva composición del trabajo, una nueva etapa de la composición orgánica de capital (c.o.c), con el crecimiento en las inversiones del capital constante sobre el capital variable, como consecuencia de los acuerdos que reglamentaban las disposiciones de los decretos emitidos por el Estado con el fin de mantener un "ritmo de crecimiento paralelo al desarrollo nacional conjunto", tan deseado por el régimen Alemanista, tratándose de despertar una industrialización que en realidad quedó solo en semi-industrialización. Se entiende por C.O.C., a las inversiones en bienes de capital, comparados contra los salarios pagados a los obreros exclusivamente. (salarios)

Durante 1969 la industria automotriz norteamericana, comenzó a sentir lo que serían los principios de una futura crisis; la baja en la producción y en las ventas, decremento de la tasa de ganancia, inflación capitalista y los primeros despidos masivos. La Chrysler fué quien se vió en la peor situación, lanzando a la calle a 9 Mil viejos trabajadores y registrando una pérdida de \$ 4'400.000 millones de dólares, en el último trimestre de 1969, y la American Motors por \$ 15'700.000 en el mismo período.

La Ford Motor Co. despidió a 3,500 obreros y General Motors a 3,800; con esto el statu quo del "American way of life" se ve reducido, pués los autos europeos y japoneses inician su avanzada al mercado americano; esto aunado al inicio de la crisis capitalista que propiamente se gesta en los inicios de los setentas; dá

por resultado un viraje en la política de las firmas norteamericanas, optando éstos por hacer autos más pequeños y económicos, así como por una inflación moderada que absorviera los aumentos de salarios otorgados a los trabajadores como paliativos inmediatos a la crisis.

Un movimiento obrero notable de las automotrices norteamericanas lo produjo la General Motors Co., que en 1959, se lanzó a una huelga de 58 días, calificada posteriormente como "la más grande y onerosa del decenio", (15) y que abrió la puerta a una capital trabajo que repermutó en la crisis de 1969.

Por otra parte, la industria automotriz terminal en México entre 1969 y 1975, ó mejor dicho, hasta 1975, mantiene un ritmo de crecimiento constante, notándose aún más en los años 1973 y 1974, en su producción anual (ver cuadro número 2), como se puede apreciar, ésta tiene un incremento anual de 55, 795 vehículos para 1973 y 65,361 para 1974; y en el crecimiento anual de la ocupación remunerada un incremento de 18.1% para 1973 y 14.2% para 1974. Todo parecía marchar bien, pero, Que sucedía con su balanza comercial! En 1973 el saldo comercial de la industria automotriz arrojó \$ 3'076.6 Millones de pesos corrientes, y en 1974- \$ 6'500.5 millones, teniendo una participación de la industria manufacturera del 14.9% y 21.3% respectivamente para los años citados. (ver cuadro no.3). Lo anterior muestra dos situaciones importantes:

A.- Una industria automotriz altamente concen--
trada en el mercado nacional, satisfaciendo
sólo demanda interna e incumpliendo con sus
cuotas de importación y exportación, y

B.- Un Estado mexicano tolerante y al márgen de
reubicar la industria equilibrando el inicio
de una crisis, mediante su política protec_
cionista, manteniendo controlados los pre -
cios de los vehículos automotores y otorgando
sólo aumentos de emergencia.

Es notorio como en 1971, las ventas de los autos norteamericanos en general disminuyeron, donde solamente Ford Motor de México, -
logró un incremento del 6% solo durante los primeros meses, mientr
as que las ventas de General Motors y Chrysler de México, de_
crecían un 18% y en un 5% respectivamente; VAM también empeoraba
su situación e el mismo período. (16) Lo antedicho originó que -
"La Chrysler Corpotarion aumentara su participación en la propiedad
del capital social de la empresa, de un 33% a un 47%". (17)

Para 1972, las empresas automotrices empezaban a vislumbrar un -
poco más de cerca las tensiones de una futura crisis, pues aunque
la producción tuvo un leve decremento con respecto a 1971 -el -
incremento anual fué de 18,408 unidades- se presentaban en la -
realidad económica, inflación y ajustes monetarios que repercu -
tieron sobre los costos de las piezas y herramientas importadas.

"En el renglón de beneficios en los ejercicios de 1970 y 1971, sólo 2 empresas habían obtenido utilidades, 3 estaban en el punto de equilibrio y las otras 2 restantes estaban sufriendo pérdidas." (18).

Una contradicción dentro de las causas de la crisis que señalaba la propia industria automotriz como argumento, es que para 1972, había aumentado el precio de la fuerza de trabajo y de materiales, los costos de producción y el bajo volúmen; y el alto costo de las partes nacionales, lo cual obligaba como solución momentánea a su crisis, romper con el control de precios de los vehículos, que el Estado mantenía, esta demanda empresarial tendría gran importancia a lo largo de la crisis; la contradicción consiste en que en su primer término, el crecimiento anual absoluto de la ocupación remunerada de la industria automovilística decreció en un 23.9% para 1972 (ver cuadro No. 4), y en segundo, la remuneración de asalariados en términos reales para el mismo período también decreció un 11% en el sector automotriz. (ver cuadro No. 5), Lo cual demuestra la parcialidad y unilateralidad de los aumentos de los empresarios para justificar la ruptura de la política de control de precios.

Un suceso realmente importante dentro de la fuerza de trabajo de la industria automotriz durante 1972, es que a partir del mes de abril, los obreros de la Volkswagen decidieron salirse de la Federación de Trabajadores de Puebla, organización sindical de la C.T.M., e ingresar a la Unidad Obrera Independiente (U.O.I.). En agosto el Estado, adelantándose a futuros

conflictos en DINA, organiza un comité de fábrica, como organismo preventivo, entre los obreros y la empresa nacional. En el mes de octubre del mismo año, el combativo sindicato de NISSAN Mexicana, también sale de la C.T.M. ingresando en el mismo año a la U.O.I.

Dado que los obreros del sector terminal se estaban colocando en mejor posición combativa y organizándose aceleradamente, el capital automotriz decide aumentar sus inversiones de capital constante; es decir, incrementa sus activos fijos: En 1972, 14.58%, en 1973, 21.63% y en 1974, 22.4%, (20) con lo cual tiende a descomponer y "actualizar" su organización del trabajo y "estabilizar" la balanza capital-trabajo; esto obviamente repercute en incremento del capital constante y la constante exigencia de liberar los precios de los automóviles. Por su lado los obreros no cesaban de luchar por conseguir una recuperación del poder adquisitivo de sus salarios.

Es muy importante señalar como en 1973 y 1974, la industria combina el crecimiento en la producción con una baja en su tasa de beneficio; aunque esto solo fué por un período muy breve. A finales de 1974 junto con las presiones de sus trabajadores en defensa de sus derechos, el impuesto federal de lujo sobre los vehículos en 1975, la repercusión en las ventas del nuevo impuesto sobre consumo de gasolina (\$1.00 por litro), y el incremento en los costos de los insumos, eran ya fuertes indicadores a la tendencia de un crítico 1975.

Para 1975 la industria automotriz terminar logra aún un pequeño incremento en su producción anual, con respecto a 1974 por 5,677 unidades, que a la vez significa una tendencia decreciente respecto de 1973 y 1974, especialmente para éste último en: 59,684 unidades fabricadas. Para esto "los empresarios atribuían su declive a la política estatal de control de precios, a los "inflacionarios" aumentos salariales, a las huelgas y a los altos costos de las partes nacionales", (21) no aceptaban que en la irracionalidad de su sistema las contradicciones económicas y la crisis de realización se manifestaban claramente.

De 1971 a 1975, la industria automovilística absorbió una proporción creciente del personal ocupado en el sector manufacturero (de 3.7% en el primer año a 4.9% en el último), esta participación declinó tanto como el peso en la devaluación en 1976 y 1977. La ocupación en la industria terminar experimentó incrementos notables en 1973 (25.6%) y en 1974 (16.4%), para después tener decrementos de 3, 3.8 y 14.1 por ciento en los tres años siguientes, respectivamente. "En cuanto a la participación de la remuneración de asalariados en el valor agregado de esta rama, se observa un comportamiento similar al de la industria automovilística en su conjunto, pero con magnitudes mayores: 79.9% en 1976 y 59.6% en 1977". (22)

De 1970 a 1975, la industria automovilística logra una pequeña disminución en el déficit de la balanza comercial de 22.2% a 17.3%. En 1976 crece ligeramente a 19.9% y en 1977 da un salto a 36.5%. "En el caso de las importaciones, de 1970 a 1977, los componentes de mayor peso fueron partes, refacciones y ma_

terial de ensamble; con respecto a las exportaciones, las mayores ventas correspondieron a piezas sueltas para automóviles y motores".(23) La devaluación del peso frente al dólar incrementó el peso del déficit en la balanza comercial a partir de 1976.

En 1976 cae estrepitosamente la producción anual de vehículos a -25,968 unidades, pues como ya dijimos, la devaluación del peso incrementa los costos de las partes importadas, descartando posibilidades de financiamiento bancario nacional y ahogando aún más la industria con su deuda externa. "Los trabajadores automotrices utilizaron la huelga contestando a la inflación y a los despidos masivos en empresas como Ford, DINA, Nissan Mexicana y Volkswagen del sector terminar y en Trailmobile". (24) Así se cierra un ciclo de crecimiento y se abre uno de crisis.

1.2 PRIMERA CRISIS Y RECUPERACION MOMENTANEA Y PROTECCIONISMO (1977 - 1980)

En octubre de 1976 se anuncia una disminución en la fabricación de vehículos (33%), que provoca un paralelo despido de más de 20 Mil obreros, sin embargo, las industrias con tasas más altas de desempleo en 1977 fueron las dedicadas a la fabricación y reparación de vehículos automotrices con un decremento en el empleo de 15.6% (25) de una u otra manera, los síntomas más patéticos de una crisis estructural. "Durante 1977 la industria automovilística fué quizá la rama fabril que más se vió afectada por la reducción de la demanda global de la economía ante el --freno que tuvo el ingreso real disponible a partir de finales - de 1976 y a lo largo de 1977". (26)

La producción anual de vehículos para 1977 arroja un decremento sin precedentes de 70,133 unidades para una producción total - de 288,813 unidades. 1977 es sin duda el año más crítico para - la industria terminal, como lo es también para su mano de obra - y para el obrero en general quien ve minimizado su ya relativo - poder adquisitivo salarios ya que la inflación medida con el índice nacional de precios al consumidor llega a una tasa anual - sumamente elevada para México (28.9%), y la tasa de cambio en - términos de dolares para México en el mismo 1977 llega al 46.3% (27), desocupando a 5.257 puestos de trabajo directos en la fabricación y ensamble de vehículos automóviles. (Cuadro 4)'

Las empresas automotrices más importantes del mundo a partir de la crisis capitalista, se concentran en realizar cambios importantes, con el fin de reestructurar la industria internacional del automovil comprando fábricas, cerrando otras, fusionándose - promoviendo ejecutivos y haciendo nuevos planes de producción y a la postre lo lograrían, aunque los resultados "finales" aún - están por verse.

Con todos estos movimientos se pretende en síntesis una maximización de todos los recursos disponibles, adjudicarse nuevos mercados, estandarizar internacionalmente partes; a fin de resolver los problemas que le presenta el trabajo y a sus trabajadores, ya que también se plantea aplicar modernas técnicas de administración del trabajo humano así como un incremento de las inversiones internacionales conjuntas en capital constante. En consecuencia se desarticula la organización del proletario automotriz "mediante los despidos masivos por "reorganización" y la descalificación crecientes, producto de la automatización y de la reestructuración general". (28)

Este incremento de la composición orgánica del capital, surge a raíz de la crisis internacional del automovil en las empresas japonesas, europeas y norteamericanas, donde sustituyen trabajadores por robots ensambladores, producto de la aplicación de la computación u la electrónica al proceso de producción inmediato, ocasionando tan solo en Estados Unidos de Norteamérica 213,000 trabajadores despedidos. (29)

En México en 1977, termina el ciclo descendente y el 20 de Junio entra en vigor un nuevo "Decreto para el fomento de la industria automotriz", un decreto más para la tan sufrida industria, que no aceptó ni aceptará aumentar su producción sin -- que así lo haga su tasa de ganancia.

Los acuerdos de este decreto se refieren principalmente a la liberación de los precios de los automóviles y un nuevo grado de integración, mediante la contabilización de las partes de acuerdo al valor que éstas tengan en el país de origen, proyectándose para 1981, los autos en un 75% de integración nacional, los camiones un 85%, los tractocamiones y autobuses integrales un 90%, los tractores agrícolas un 85% y las partes (industria auxiliar) un 80%. (30). Según declaraciones actuales del algunos funcionarios empresariales de este sector,

el porcentaje de integración es de aproximadamente 60% por lo que los nuevos grados de integración hoy en día, prácticamente no han sido cumplidos.

La liberación de los precios es sin duda el acuerdo más importante, pues deja ver con más claridad el papel que juega el Estado: por una parte activando el mercado y por otra subsidiando el precio de la gasolina, pero sobre todo, exentando de impuestos a la industria, ya que en 1979 las exenciones -- por concepto de impuestos fueron por \$ 7'419'000,000.00 (31), beneficiándose más al ensamble que a la importación, absorbiendo la industria terminal la mayor parte del beneficio fiscal.

En Julio de 1978, el Estado Mexicano otorga a la industria automotriz, mediante un acuerdo, la libre importación en partes en base al programa de emergencia de importaciones de equipo y partes para satisfacer la exportación de vehículos; (32) esto sería la base de la recuperación, es decir, la exportación por una parte y la liberación de los precios de los automóviles por otra, coadyuvarían los futuros incrementos de la producción automotriz, junto con el boom petrolero. En 1977 la industria automotriz tiene un incremento anual en el valor de las exportaciones de 187.9% y un incremento anual en la exportación de vehículos de 181.4% (33).

De 1978 a 1980, la industria automotriz incrementa su personal, creandose 39,894 empleos, cifra superada en el trienio 1973 y 1975 por 27,495 empleos, sin embargo en 1976 y 1977 se suprimieron 15,138 puestos de trabajo, consecuentemente los empleos netos generados de 1978 a 1980 fueron 24,756, cantidad inferior a la del trienio 1973 y 1975. "No obstante, se estima que en 1981 hubo un incremento del 16%, ligeramente superior al de 1978, al aumento absoluto sería de 19,381 nue-

vos empleos, representando en total una planta ocupada por ----
140,500 trabajadores (34).

Toda esta "recuperación" fué soportada por el trabajador mexicano "que entre 1976 y 1978 ha visto y sentido el aumento de su jornada anual de trabajo por persona ocupada, de 1677.96 horas en 1976 a 1688.27 horas en 1978"; mientras "que el valor de la producción por hora de trabajo (a pesos en 1975) se ha incrementado de \$ 250.28 en 1976 a \$ 269.55 en 1978. (35). El porcentaje promedio para 1976 y 1978 en los salarios en la rama del automovil fué de 14.5%. (36) Las utilidades también seguían en re
cuperación, solo en la General Motors de México tuvieron un cre
cimiento de 278.7% en 1979. (37)

La utilización de la crisis por medio del capital utilizando la inflación y devaluación de 1976, así como los "métodos directos de represión-desarticulación de la composición de clase, como - los despidos masivos y selectivos"; (38) un Estado capitalista-superprotector del aparato productivo que colabora con la indus
tria, subsidiándola a través de la exención de impuestos, elimi
nando el control de precios y abriendo las puertas a la importa
ción de partes que permiten el fugaz repunte de la industria te
niendo como contexto las posibilidades que significó el boom pe
trolero.

1.3 DESCENTRALIZACION Y EL REPUNTO DE 1981: EXPANSION Y CRISIS

En 1979, la mayoría de las empresas de la industria automotriz anunciaban grandes inversiones que desembocarían en nuevas empresas que estarían en operación entre 1980 y 1981, con dos objetivos fundamentales:

- a.) Mantener elevados niveles de exportación de partes y unidades terminadas -en correspondencia a las -- grandes facilidades otorgadas por el Estado- y
- b.) Descentralizar la industria, mejorando por una parte su posición geográfica para exportación y otra su posición política respecto de una estrategia asegurar con los sindicatos, fraccionando de esta manera su organización de lucha.

Con la puesta en marcha de las nuevas plantas, además se pensaba equilibrar la balanza comercial de la industria para 1982, - y hasta obtener superávit dada la exportación masiva prevista. Los planes de expansión-descentralización de las automotrices-transnacionales de México, se resumen en el cuadro No.

Es así como el 20 de Abril de 1981, empieza a operar la planta de motores de cuatro cilindros Chrysler, en Saltillo, Coahuila, con la "maquinaria más moderna que hay en el mundo para probar motores"; (39) con una inversión de 1.690 millones de pesos, - confirmando los planes de descentramiento de la industria referida.

Todas estas inversiones de capital transnacional, incrementan un control sobre el trabajo organizado automotriz, quien a su vez veía culminar una etapa de luchas para mejorar sus condi--

ciones de clase. En todas las plantas de la industria automotriz terminal en México se pudo ver reestructuraciones en -- los procesos de producción, estas reestructuraciones produjeron fraccionamientos de los trabajadores, como sucedió en la General Motor, donde además de despedir a obreros se dividió a éstos en tres sindicatos de plantas en el Distrito Federal en Toluca y en Ramos Arizpe Coahuila. De esta manera se encontraba por completo a la "era de descentralización, del automundial y de la producción masiva de motores para la exportación". (40)

La producción total para 1981 año de mayor crecimiento, de la industria automotriz terminal fué de 597,118 unidades, -- significando esto un incremento anual de 21.86% con respecto al año anterior. Las ventas totales en volúmen produjeron para el mismo 1981, 571,013 unidades. Lo anterior significó -- realmente un repunte sin precedentes. En el siguiente año se registró una caída también sin precedentes.

Aún así la industria automotriz ampliamente estimulada por el Estado mexicano, no logró en su recuperación momentánea y máximo repunte de 1981, un grado de integración nacional de sus materias primas y competitividad en el mercado internacional suficiente, como para aliviar las fuertes críticas expectativas nacionales, ya que el sistema capitalista mexicano y la sociedad en general, debía enfrentar a principios de 1982 otra estrepitosa caída de la economía con sus fuertes impactos socio-económicos.

Es importante reconocer algunos factores que coadyuvaron al proceso de autovalorización del obrero automotriz. "Entendemos por autovalorización la alternativa que en el terreno de la producción y de la reproducción pone en marcha la clase obrera al apropiarse del poder y al reapropiarse de la riqueza, en contra de los mecanismos de acumulación y desarrollo" (41), Ante un desarrollo tecnológico y una reorganización -- del trabajo, tales como: fuertes demandas del control de los

ritmos de la banda de montaje y la resistencia ante los cambios tecnológicos. Esto sin duda puede interpretarse como una marcada tendencia hacia futuras luchas del obrero automotriz.

Lo que ciertamente logró la industria automotriz con sus nuevas inversiones, fué una descentralización de los procesos de producción con una centralización del mando (descentramiento) que contenía la reestructuración de la propia industria como producto de su recuperación, de su proceso de expansión, y como respuesta a la autovalorización del obrero automotriz; además esta expansión significó; "por un lado, crecimiento social del proletariado de la industria, y al mismo tiempo, descomposición de la centralidad obrera, incremento en la composición orgánica del capital, cambios tecnológicos; en suma, -desvalorización de la fuerza de trabajo". (42)

1.4 NUEVO DECRETO

Decreto tras decreto, la industria automotriz terminal a través de diversos gobiernos mexicanos, ha sido ampliamente estimulada y fomentada, no obstante, no ha logrado superar los grados de integración nacional de sus materias primas, ni tampoco ha logrado dejar de ser una pesada carga para la balanza comercial del país, ni ha generado todas las divisas necesarias para su operación.

Asimismo, la fabricación de sus componentes ha sido a escalas ineficientes y en condiciones de calidad y precios que han resultado no ser competitivos internacionalmente, por lo que el consumidor nacional ha tenido dificultades en el acceso a compra de los automóviles. "por ejemplo, en 1983 se produjeron 200 000 vehículos en 13 plantas, cuyos precios no se habrían elevado si esa producción se hubiera hecho en tres plantas. La consecuencia es que resulta más barato importar un carro que comprarlo en México". (43)

La participación de la industria automotriz en el producto interno bruto manufacturero entre 1971 y 1980, no ha sido menor a 5%, pero cuando esta participación cae, la implantación de nuevas políticas de estímulo y promoción en base a decretos y acuerdos por parte del Estado, han dado respuesta a sus cíclicas caídas, legitimando así el proceso acumulativo de capital. La industria a su vez ha gozado de exenciones de impuestos millonarios, beneficiándose aún más al ensamble, absorbiendo la mayor parte del beneficio fiscal, la industria terminal.

De 1970 a 1979, la tasa media anual de la participación porcentual de la industria automotriz terminal, en el sacrificio fiscal total, fué de 19.11, (44) lo que significa cierta importancia en el sector manufacturero.

Dentro de los estímulos que ha percibido este sector, en 1979 se otorgó a la industria automotriz 9.077 millones de pesos, que representaron el 41.6% del sacrificio fiscal total.

Ante la agudización de la crisis estructural de 1982, que hizo descender gravemente los niveles de producción de vehículos automóviles y de demanda nacional, y ante la llegada de un nuevo régimen de Gobierno, el Estado revisa la crítica situación de la industria, quien "sufría" por sobrevivir y para lograrlo hacia despidos masivos de trabajadores, decidiendo formular un nuevo decreto de racionalización el 13 de Septiembre de 1983, donde se establecen los grados de integración -- que deberán tener los vehículos año con año. En relación a -- los decretados en 1977 son practicamente los mismos y que no se cumplieron; pero con mayor flexibilidad: los porcentajes de integración son mínimos: es decir, en 1984 se espera una integración del 50%, en 1985 se repite, en 1986 solo aumenta el 5% y en 1987 se espera una integración del 60%.

Para el caso de las líneas de automóviles, para el modelo --- 1984, solo se autoriza a las empresas de la industria terminal la fabricación de tres, con un máximo de 7 modelos a producirse. Para los años modelo 1985 y 1986, solo podrán producir dichas empresas dos líneas, con un máximo de cinco modelos. A partir del año modelo 1987, la industria terminal solo podrá producir una línea de automovil con un máximo de cinco modelos. (45.)

Tal decreto para la industria de autopartes puede representar su extinción, pues se otorga una serie de concesiones para importar, lo que no permitirá que la industria terminal se provea de la industria nacional de autopartes, independientemente de la exportación masiva prevista, esto también no sería positivo a su balanza comercial, de esta manera "el decreto --

no protege a la pequeña y mediana industria; apoya a los oligopolios y a las empresas grandes. Tal situación, al generar un mayor desempleo, puede implicar consecuencias sociales aún peores que las actuales".(46)

Es tán acentuada la protección estatal al capital transnacional de la industria automotriz terminal, que este nuevo decreto viene a ser un "traje confeccionado" a la medida del empresario; y es tanta la flexibilidad de la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial (SECOFIN), que la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), se atreve a "solicitar de la mánera más atenta que cuando exista la posibilidad de crear programas masivos de exportación de camiones o componentes de los mismos, se permita la venta de estos vehículos en el mercado nacional; aún cuando su grado de integración nacional, sea inferior al establecido en el decreto" (47). El acuerdo definitivo señala que ésta posibilidad queda a juicio de la SECOFIN, pero no se niega.

No cabe duda, el capital transnacional cuenta con la flexibilidad necesaria para fortalecerse, ya que es él quien está teniendo todas las ventajas para una cómoda recuperación y poniendo en desventaja las oportunidades de recontractación de trabajadores liquidados o nuevos empleos.

2.- REPERCUSIONES DE LA CRISIS (1982 - 1983)

2.1 TECNOLOGIA: EMPLEO DESEMPLEO O ESTRATEGIA AUTOMATIZADA.

En 1982 la Sociedad Mexicana así como la industria automotriz y sus obreros, tristemente aceptan un nuevo período de crisis, generado principalmente por una devaluación brusca de nuestra moneda, aunado a esto el sistema capitalista mundial se encuentra -- también en crisis registrándose una severa recesión económica -- que acusa con eliminar miles de empleos generados en los años anteriores. Los Estados Unidos de Norte América dirigidos por la Reaganomics (política económica de su actual Presidente Ronald Reagan), sufren también un estancamiento de la producción con -- una tasa de inflación moderadamente creciente y bajo control (Estanflación), registrándose también una tasa de desempleo elevada factores que momentáneamente detienen ambiciones de grandes consorcios financieros e industriales, al limitar su expansión y poner en riesgo inversiones foráneas ante una política exterior -- llamada de "garrote" o mejor dicho, belicista.

La industria automotriz internacional por su parte, durante 1982 tuvo que mantenerse con una ligera recuperación a nivel mundial, -- observándose en la mayoría de las empresas una ligera disminución de las pérdidas que en años anteriores, y en muy pocas, como en el caso de la Volkswagen y empresas japonesas, que excepcionalmente registraron ganancias.

Para el caso de la industria automovilística en México, las repercusiones como consecuencia de la llegada de una crisis, las vivieron y sufrieron la clase trabajadora, ya que de los empleos netos generados durante el lapso de 1978 a 1981, (19,381) que en sí significó todo el empleo nuevo generado por la industria automotriz, se anuló en 1982, (19,670 desocupados) e inclusive con --

la perspectiva de que para 1983 surgieran nuevos despidos, en tanto no haya recuperación del sistema capitalista "nacional" o bien nuevas inversiones en este sector, que regeneren los empleos cancelados.

En la rama fabricación de carrocerías, motores, partes y accesorios automotrices, la contribución al volúmen de desempleos en proporción mayor a la fabricación y ensamble de vehículos automóviles. "Cabe agregar que, desde el punto de vista de la composición factorial del producto interno bruto (PIB)-automovilístico, hay una tendencia decreciente en la participación de la remuneración de asalariados. Pese al crecimiento observado en 1978 - 1980, el pago al factor trabajo es inferior, en el último año del período, al de 1970". (48). Lo anterior es más notorio en el caso de la industria terminal, -- pues es la más estrechamente relacionada con el capital transnacional y la que cuenta con tecnologías más avanzadas.

Aunado el crecimiento de la producción automovilística existió un incremento en su déficit comercial, que generó una alta contribución al saldo negativo de la balanza comercial total, que para 1978 fué de 30.1% y en 1981 de casi un 60% (el valor de las importaciones de la industria automotriz fueron: material de ensamble 17,567; vehículos armados 4,316.8 y de la industria auxiliar 9,537.5 millones de pesos respectivamente. En 1982 el saldo negativo fué de 728 millones de dólares, contrastando fuertemente con el saldo positivo de la balanza comercial total (5,366.5 millones de dólares). Uno de los factores que contribuyeron a este creciente déficit, fué un aumento muy significativo en las importaciones de componentes automotrices a causa de las devaluaciones de 1982. (49)

Ante una tasa de desempleo creciente, consecuencia de la crisis acentuada fuertemente en 1982, el capital lejos de debilitarse, utiliza racionalmente la crisis, aprovechando oportuna

mente sus repercusiones; despidiendo obreros, (pues es necesario mantener los costos que se elevaron con la devaluación); - líderes sindicales y personal conflictivo; empleados con altos sueldos; se endurecen posiciones de negociación con los sindicatos conviniendo incrementos de salarios mínimos ó nulos, con tal de que permanezca una plantilla de trabajadores constante (caso de DINA en 1982); en síntesis, la crisis es utilizada para fortalecimiento del propio capital, y a su vez "reestructurando" la industria.

Una de las contradicciones más fuertes que cae sobre el sistema capitalista actual, y en especial sobre la industria automotriz, es que el avance tecnológico importado, producto de las nuevas inversiones en plantas de fabricación de motores y vehículos automovilísticos; lejos de generar realmente empleos nuevos, vienen a restituir solo parcialmente empleos anulados anteriormente, ya que las nuevas inversiones en esta industria - traen consigo impresionantes avances tecnológicos, en algunos casos totalmente automatizados, (Ford Motor Co. de Estados -- Unidos de Norteamérica ha desarrollado y puesto en operación - baterías de robots "Lansdale", que fabrican aproximadamente -- 1,100 circuitos por hora. La computadora-control de los robots está coordinando y comunicándose con uno y otro robot. Este - nuevo sistema de producción no sería difícil que se implantara en México)(50); que repercuten totalmente al obrero especializado o no especializado, consecuentemente la mayor automatización acelera la descalificación del obrero al dejar a éste último, junto con sus diestras habilidades, al margen de su propia autovalorización y de un contacto vivo y directo en la producción de partes y ensamble del automóvil.

Si bien es cierto, con los sistemas de producción tradicionales, con menor grado de automatización, que aprovechan en países como el nuestro grandes volúmenes de mano de obra por su - bajo costo, el rutinario y repetitivo trabajo del obrero con--

tiene fuertes proporciones de alineación o enajenación, que por cierto se acentúa más con bajas remuneraciones, pero que al menos permite un acercamiento estrecho con la máquina que opera.

Hoy en día el incremento de las inversiones de capital constante sobre el capital variable, dado por las nuevas inversiones referidas, aumentan considerablemente el grado de automatización en la producción, "racionalizándo" aún más la organización del trabajo. El obrero ante esta situación, ciertamente realiza un esfuerzo físico menor y no necesita estar especializado, sino solo controlar y vigilar la máquina; tal afirmación cabe suponerse ante el caso de la planta de fabricación de motores de 4 cilindros para exportación de Ford, ubicada en Chihuahua, Chi., México, que con una inversión de más de 50 mil millones de pesos, iniciada en 1981, con una capacidad de producción anual de 400,000 motores, dará empleo a 1.200 trabajadores.

Por si fuera poco, lo anterior es fuertemente reforzado ante el proyecto de auto mundial de la Ford, que seguramente será apoyado, al empezar la instalación y operación en Hermosillo Sonora, México; de una moderna planta para producir un vehículo compacto de la más avanzada tecnología, que se proyecta sea destinado en un 80-85% a los mercados de Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, y el restante al mercado nacional, con una inversión de 500 a 600 millones de dólares (incluyendo el capital de trabajo inicial y los costos de lanzamiento.)

Para tal efecto la principal estrategia de inversión, entre otros factores, apunta a la búsqueda de la combinación de los "mejores recursos del mundo" en esta materia como tecnología japonesa, diseño y manufactura americana y europea, y la fuerza del trabajo mexicana, así como para aprovechar su "estable" medio ambiente, obviamente garantizado y legitimado por la protección decretada por el Estado mexicano.

La planta tendrá una capacidad de producción de 130,000 vehículos anuales, generando 2,000 empleos directos y de 8,000 a 9,000 empleos en la industria de autopartes y de servicios, invirtiendo aproximadamente 4,230 dólares por unidad; el 70% de las piezas serán de importación.

Desde luego, dentro de la estrategia tecnológica esta planta contará con: un fuerte entrenamiento de su personal en el exterior del país, la aplicación de control estadístico en un 100%; el uso de control de calidad electrónica; el uso de robots en operaciones repetitivas; el uso de una avanzada tecnología en la aplicación de pintura por inmersión; esto, según Ford "será la primera planta de ensamble moderna". (51)

El obrero automotriz mexicano laborará en Hermosillo Sonora, así como en las nuevas inversiones de otras firmas automotrices, se encontrará definitivamente con una nueva organización de la producción, con un "neofordismo", pero no por ello su cotidiano trabajo dejará de ser enajenante, por el contrario, será un nuevo tipo de enajenación al encontrarse de frente con equipos y máquinas automatizados. Lo interesante será conocer en el corto plazo en base a investigaciones de mayor profundidad, las consecuencias sociales que repercutirán en la clase obrera, pues esta visto que ante crisis el capital sale reestablecido y aún más protegido.

En la industria automotriz internacional del mundo Occidental -- las repercusiones sociales ante un incremento de la automatización en los sistemas de producción, son palpables; y ante ese fenómeno social "es fundamental una nueva filosofía de la acción -- que debe imponerse con la definición de una nueva relación entre política industrial y política social". (52)

Es inobjetable el hecho de que en el sector automotriz, tomando en cuenta el actual ritmo de robotización, la elevación de la productividad ascenderá durante el presente decenio a una tasa anual del 15 al 10%. "No obstante esta veloz búsqueda de la elevación de la productividad se inscribe en el proceso -- más general de substitución de capital por trabajo. Será a -- través de esta amplia relación automatización-productividad-- actividad económica-empleo que debemos prever, en todos los -- niveles (microeconómicos sectoriales y macroeconómicos), los-- procesos de creación y de eliminación de empleo". (53)

Aquí es importante señalar como la industria automotriz a nivel sectorial tenderá a reducir el número de empleos en el en sam ble, y a sustituir un trabajo penoso (físico) por otro --- (síquico): "con la descalificación; con la tensión nerviosa -- que implica las numerosas tareas de control vigilancia; con -- la imposibilidad de los contactos interpersonales en el trans curso del trabajo: con los efectos de cadencia acelerada, vin culada al control del ritmo de trabajo por las automatizaciones, surgen nuevos males ... , además, la automatización puede generar una nueva forma de control obrero; si el hombre vi gila la máquina, ésta a su vez, también vigila al hombre". (54)

Aparejada a la alta tecnificación, en sí generadora de desempleo, en los sistemas de producción en la industria automotriz, especialmente en la rama de fabricación y ensamble de vehículos automóviles, se encuentra el obrero, que al igual -- que todo el trabajo asalariado lucha por superar su propia -- crisis, al estar supeditado a los intereses del capitalismo y de los patrones de acumulación, y a quienes se les debe en to do momento los primeros síntomas de recuperación económica a costa del empobrecimiento creciente de millones de mexicanos, del deterioro evidente del salario real, y del aumento del -- sub-empleo y desempleo.

Toda esta onerosa carga del obrero se agudiza en 1982, con el rompimiento de la estabilidad económica del sistema capitalista "nacional", pues aunque la industria automovilística "incrementó sus niveles de empleo de 1977 a 1981, a una tasa media anual de 15%, pasando de 91,000 empleos en 1977, a 150,000 en 1981, en 1982 se registra una caída del 21% en el personal ocupado en relación con 1981; abatiendo el empleo en --aproximadamente 20,000 plazas". (55)

En 1983 continua descendente la producción de vehículos con --30.6% de variación respecto de 1982, así como la desocupación en algunas plantas, registrándose un 70% de desempleo en este sector, no obstante, se logran recontractar a 10,000 de los antiguos trabajadores que fueron liquidados. (56)

Pero contemplando el problema de desempleo globalmente, estudios relevantes advierten que al finalizar 1983, el desempleo abierto en el país será superior al 10% con un consecuente número de desocupados mayor a los 2.5 millones. (57)

Según proyecciones muy optimistas de las empresas que componen el sector automotriz (incluyendo únicamente terminal y de partes), de cumplir con los acuerdos del decreto de Septiembre de 1983, "el empleo en la industria podrá llegar a las --157,000 plazas (niveles similares a los de 1981), en tanto --que para 1987, el total de empleados alcanzará las 187,000 --plazas".(58) De cualquier manera el efecto inmediato y prolongado del desempleo es algo irreversible.

2.2 DESCALIFICACION OBRERA

Las maravillas indiscutibles de una técnica que lleva a todos los días un poco más lejos los límites de la productividad y hace cumplir las tareas antes confiadas a los obreros, a máquinas que trabajan más velozmente con mayor confiabilidad, más barato y con resultados de mejor calidad, no podrían en definitiva conferir una plena significación a la automatización. por el contrario, las consecuencias sociales de la automatización son las que, al introducir una "nueva dimensión" al proceso de mecanización, dan a la automatización su verdadero sentido.

En conjunto y a manera global, lo que a primera vista se aprecia es la total y gradual supremacía del capital sobre el trabajo. Esto se interpreta como el resultado del desarrollo capitalista y la división del trabajo que en su devenir histórico alcanza la fase racional de la organización del trabajo. Esta fase alcanzada por la vida moderna es ampliamente soportada y manejada por dos aspectos principales: la crisis estructural del capitalismo que le conlleva a la formulación de nuevas estrategias y la búsqueda incesante de la más alta tasa de ganancia posible, ésta claro, es el fin primordial de esas estrategias.

La industria automotriz es un sector productivo que ha desarrollado siempre modalidades de acumulación de capital, basadas en la "gran producción de plusvalía" (59). Ejemplo de ello tenemos las técnicas Taylorianas (sistematización de la producción) y -

Fordianas (producción en serie) que han sido hasta hace algunos años el puntal de la extracción de plusvalía. Por otro lado vemos el asomo de la nueva técnica más compleja y revolucionada - con grandes implicaciones económicas y sociales: la automatización.

Todas estas técnicas convergen hacia una modificación fundamental del proceso de trabajo y están canalizadas hacia el auge - del aumento de la productividad y de la intensidad del trabajo. Es pues, como siempre se ha visto, en el capitalismo la acumulación de capital se basa en la producción en masa.

Con su generalización y aportación al desarrollo del capitalismo a nivel mundial, la industria automotriz se ha encontrado en los últimos años con una emergencia activa del proletariado en pro de sus derechos y además con una cierta tendencia alzista - en cuanto a precios de materias primas y a una delimitación de sus actividades en los países que le son subsidiarios, ejemplo de ello, en México tenemos los decretos de integración. De aquí nace el deseo propugnado por la élite capitalista de la necesaria reasignación de la función capitalista.

Dado que por excelencia la industria automotriz tiene asegurado su auge por la producción capitalista en masa; tenemos que en algunas manifestaciones de la actual crisis lo que está en juego son algunos aspectos del modelo de acumulación de capital vigente desde la guerra (60). De estos los que hemos comentado - son los referentes a la combatividad obrera y a la cierta rea-

propiación de los recursos por parte de los países en desarrollo que intervienen en este proceso. Pero un producto fundamental de su operación característica de la crisis actual es la acumulación de stocks, resultado del período depresivo causado por la recesión económica, periodizada en México de 1982 hasta nuestros días principalmente.

Esta acumulación encuentra sus orígenes precisamente en todo el desarrollo logrado por las innovaciones y las modificaciones hechas al proceso de trabajo. La valorización de todo el elemento innovador que es susceptible de modificar la organización del trabajo halla su correlativo con la elaboración del automóvil a gran escala, es decir, se valoriza cuando cumple con el fin para el cual fué creado. Esto presenta una contradicción así mismo cuando en la realidad observamos que "con la disminución de los salarios reales, el paro y el recrudecimiento de la competencia intercapitalista, éstas grandes masas de mercancía no llegan a realizarse". (6)

La modificación al proceso del trabajo hecho por las ensambladoras se convierte realmente en un proceso de devalorización del capital.

La composición orgánica del capital automotriz que opera en México es el resultado de la relación de la utilización de capital fijo (activo fijo) entre el capital variable (salarios). Para este caso concreto no contamos con una información detallada que nos permitiese estipular el dato real de tal composición, pero hemos desarrollado otro par de relaciones que nos -

llevan a inducir precisamente la supremacía, por un lado, de la inversión en activos fijos (máquinaria) sobre la inversión realizada en pagos de salarios a los obreros; por el otro lado se observa la tendencia mostrada por las corporaciones automotrices en mantener la extracción de plusvalía en base al uso intensivo de la mano de obra.

Es necesario aclarar que estas tendencias marcadas en el cuadro No. 6 nos enseñan una parte del proceso histórico de la operación, digamos manual de esta industria. Pero expliquemos, en este período 1970-1981 el desarrollo de la industria automotriz se ha caracterizado por la no tan sorprendente inversión en activos (en comparación con las inversiones previstas para después de este período) y con la continua incorporación de trabajo vivo al proceso de trabajo, es decir, su desarrollo, su autovalorización como capital se ha basado en la explotación del trabajo vivo. Este trabajo vivo es ampliamente aprovechado a medida que la especialización y el oficio se hace más evidentemente productivo para la corporación. Esta fuerza de trabajo en este período es un elemento subordinado al capital mediante la compra-venta de la mercancía fuerza-trabajo. Además, la fuerza de trabajo tiene un valor de uso que no solo se define por su capacidad de valorizar, sino también por su capacidad de rebelarse, de negarse a valorizar al capital, de negarse a sí mismo como trabajo asalariado. (62)

Esta calificación obrera producto de la experiencia de haber estado en contacto directo con los medios de producción durante muchos años, forma parte del alimento que desencadena en una

organización (sindicato) que exige su notoriedad ante el capital. Esta riqueza teorica-práctica le permite asumir la defensa de su salario, de su jornada de trabajo y de un cierto control sobre las condiciones generales de la producción-reproducción.

Ante esa emergencia combativa de la organización obrera, la autoridad despótica del capital incrementa su tradicional confrontación con el trabajo al reestructurar la organización del proceso del trabajo.

El factor obrero es uno de los varios motivos que han obligado a la reasignación mundial de la producción del automóvil. Si bien es cierto decir que es uno de ellos, también lo es el afirmar que es el más complejo de resolver y por ende es el principal problema que aqueja al capital automotriz. Con el reacomodamiento físico de la producción (63), con el incremento de sistemas automatizados, con la inscripción de México en el proyecto del auto mundial, en suma de la descentralización de la industria se busca menguar la capacidad competitiva y organizativa del trabajador.

La información mostrada en el cuadro No. 6 nos revela la tendencia que ha seguido la industria en cuanto a incrementar su composición orgánica. Esta tendencia se verá ampliamente superior cuando entren de lleno las estadísticas que al respecto proporcionan las nuevas inversiones que se han venido realizando de 1980 a la fecha. En definitiva, estos incrementos en

los activos fijos nace de la necesidad de producir más plusvalía en el mismo tiempo de trabajo (plusvalía relativa), además es consecuencia de los procesos de descentralización al capital por parte de la clase obrera y por la reestructuración del capitalismo a nivel mundial, todo esto desencadena en un mismo fin; mediante la revolución tecnológica el uso racionalizado de la mano de obra, y una administración sistematizada de los recursos inherentes a la estrategia, se busca recuperar la tasa de ganancia que en los últimos años han hecho descender los obreros y las crisis particulares del capitalismo.

Durante la operación de la industria automotriz terminal en México, se observa la composición de clase del obrero que labora en ellas. Esta composición de clase fundamentalmente radica en la distinción que se hace del obrero profesional y del obrero masa.

El primero de ellos es el trabajador de planta con un orgullo profesional que le da el ser experimentado en ciertas tareas. El canaliza sus demandas a través del sindicato, conocedor de su fuerza y posición territorial en la fábrica. Identificado por su trabajo es el primero en salir a combatir contra la autoridad despótica del capital pero dentro de los ritmos y cánones establecidos por el sindicato. Defensor de su antigüedad, de su trabajo y de su nivel salarial por el conocimiento del proceso de producción.

Por otro lado el obrero masa es el joven eventual descalificado que se presta para hacer las tareas más simples o más sucias. De acuerdo a su estandarización de labores, puede ocupar cualquier lugar en la planta conforme a las necesidades de ella. Sin compromisos ideológicos y materiales no se manifiesta a la par con los obreros profesionales. Desconfiado de los sindicatos, explosivo sabedor de su situación particular, es arremetedor sin guía y dirección en contra de la empresa que nunca le dará la planta. Además rechaza el trabajo, pues no tiene orgullo profesional. De esta categoría siempre habrá individuos en el llamado ejército de reserva industrial listo para entrar en acción en cuanto la ensambladora lo permita.

La línea de montaje, su micromovimiento, su continuidad, su estandarización ha consumido, ha desvalorizado ese orgullo profesional de la primera categoría obrera enunciada. El obrero profesional poco a poco sintiendo su descalificación propiciada por la empresa toma para sí el pensamiento y la acción del obrero masa. Este obrero profesional que en un principio se encuentra alienado en sí mismo por su especialización pasa a otra etapa de enajenación, esta vez ya no así mismo, sino por su inclusión a la reorganización racional de la producción. Esta enajenación radica en suponer la supeditación de todos sus conocimientos, habilidades y experiencias a una simplicidad de tareas que es inherente a la inclusión de sistemas automatizados por parte de la patronal.

Ahora bien, lo interesante de este desarrollo está en aclarar lo que actualmente sucede dentro de las estrategias globales - en la reestructuración mundial de la industria del automovil - en lo que a este tema se refiere.

Es pues bien clarificado el deseo propugnado de las corporaciones, mismo que se ha dejado entrever en capítulos anteriores, en tratar de mantener una cierta estabilidad obrera en su beneficio, acorde con sus planteamientos. Para llegar a este nivel, primero tienen que llegar a una estabilidad en el mercado mundial. (64) y está ya casi se encuentra lista con la fusión de las grandes firmas automotrices y con las instalaciones de plantas en países como México que se convierten en plataformas de producción de bienes primarios para la industria, como lo es el motor.

Desde 1980 en nuestro país se está presentando esta fase de la reestructuración mencionada. El impacto que tiene este movimiento sobre la vida del obrero automotriz nacional es relevante cuando observamos el traslado de parte del proceso productivo de tres de las grandes firmas hacia el norte de la República. Con esta acción se empieza a romper la unidad obrera que se había generado durante el ciclo de luchas (70s). Además desfasa el desarrollo personal y de grupo de los obreros tanto profesionales como masa.

El encasillamiento dentro de estas políticas de descentralización, de la preferencia por el obrero masa sobre el profesional,

radica en los mayores beneficios que le acarrearán este tipo de contrataciones. Menos problemáticos, abundancia de ellos, luchadores sin una representatividad clara y guía definida susceptibles de tener un salario estandarizado y no tan alto, son algunos de los factores por los que se inclinan para contratarlos.

Durante el traslado-despojamiento de su materia de trabajo, el obrero profesional se ve ante la disyuntiva de emigrar hacia otras fuentes de trabajo o de seguir en la empresa como un accesorio más de la máquina convirtiéndose en la masa del trabajador genérico sin jerarquía alguna y supeditado al desarrollo que le pueda brindar la empresa bajo su nueva filosofía.

Puede parecer exagerado todo este sombrío panorama laboral, sin embargo una simple deducción apoyada por el ya comentado deseo de lograr la más alta tasa de ganancia posible, nos hace afirmar que la realidad que mostramos es verdadera.

Tal deducción es la siguiente: Dentro de los programas de instalación de las nuevas plantas en el norte de la república está inserta la necesidad de contar con el elemento humano (ver cuadro No. 7). Estos nuevos obreros cuentan con un amplio programa de capacitación. (65), que les permitirá ajustarse a los requerimientos técnicos de la producción; además es necesario aclarar que también existen trabajadores originarios de las plantas en el D.F. (plantas tradicionales) que se han desplazado hacia los nuevos polos por convenir así a sus intereses y a los de la compañía, pero el número ha de ser natural

mente poco.

Con el traslado de secciones enteras hacia las nuevas plantas, por ejemplo la fabricación de motores de la General Motors y de la Ford, y ensamblaje de la General Motors, es bien obvio - suponer que determinada fuerza laboral de planta y eventual - tiene que ser reasignada a nuevos puestos. Todo esto en el me - jor de los casos, pero la opción más inmediata y que está ins - crita dentro de la meta "alta tasa de ganancia", contempla la racionalización de la mano de obra, y esta se maneja en las - plantas originales como una medida tendiente a jubilar a obre - ros profesionales, a despedir obreros combativos y a no contra - tar a obreros eventuales en el volúmen que se hacia anterior - mente. A medida que el proceso de adaptación de sistemas auto - máticos en la línea de montaje y operaciones alternos vaya - aumentando, el obrero profesional irá ocupando y compartiendo los puestos y quehaceres que antes tenie el obrero masa.

Para ilustrar mejor la tendencia hacia la preferencia de mano - de obra no calificada ocasionada por los sistemas automatizados basta ver las perspectivas de la generación de empleos que - - obtuvo la S.P.P. en el estudio regional que se menciona en el capítulo anterior. Estas perspectivas se muestran en el cuadro estadístico No. 8 . . .

2.3 EFECTOS SOBRE LA ORGANIZACION SINDICAL

Los obreros de la industria de la transformación constituyen - actualmente el grueso del proletariado industrial. La mayoría de estos trabajadores se formaron posteriormente a 1940 y son resultado del amplio desarrollo industrial experimentado en la economía nacional a partir de ese entonces.

De reciente formación histórica y composición masiva constituyen la parte central en la elaboración de mercancías y por ende en la reproducción del capital.

Debido a su incipiente historia y experiencia, el sector obrero de la industria automotriz, parte integrante de la industria de la transformación, ha sido blanco de ataduras conceptuales, políticas e ideologías que la sociedad y el Estado han tratado de imponerle.

El caso característico de esta industria nos demuestra que a lo largo de su experiencia sindical (1965 en adelante) este sector obrero está encaminado a ser un sector modelo en cuanto a su pujanza y organización se refiere.

"Dinámica, altamente centralizada y monopolizada con altos niveles tecnológicos y que requiere un elevado grado de cooperación en el proceso productivo por parte de los obreros". (66)

Son características de esta industria pero a la vez también -
son condiciones estructurales que les ha permitido a los obre_
ros automotrices adquirir un matiz diferente en su lucha con -
trastando con los otros sectores laborales de la rama de trans
formación.

En México, el período que abarca de 1965 a 1976 ha resultado -
definitivo para reconocerle a los obreros automotrices sus ten
dencias que los sitúan a la vanguardia del movimiento obrero.
Mismas tendencias que una vez conociendo su origen y aplica -
ción nos servirán para entender la posición actual (80-83) tan
to de la empresa como del sindicato.

El juego de fuerzas que ha hecho posible la relevancia sindical
y política de los obreros automotrices en este período, es debi
do a las experiencias obtenidas en su lucha en contra del desa_
rrollo contradictorio del capitalismo ya que este durante su -
evolución ha reestructurado la fuerza proletaria.

"Tal vez la industria más significativa del capitalismo actual
sea la automotriz; no es aventurado suponer que en el futuro se
reconozca a nuestra "civilización" como la del automovil". (67)

Estas experiencias se pueden catalogar convenientemente en dos
planos: Laboral y político.

En el primero de ellos, las experiencias se refieren a luchas -

por salarios y prestaciones, por firmas de contratos colectivos y violaciones patronales a los mismos; por despidos y reinstalaciones de obreros, por establecer reglamentos y mejores condiciones generales de trabajo, por mantener o establecer la seguridad en el empleo y por disminuir las jornadas y los ritmos de trabajo.

En el plano político-sindical, las experiencias se han logrado a través del proceso de democratización en la toma de decisiones y en las formas de reestructuración de la organización (sindicato). Es decir, es durante la búsqueda de este proceso de democratización como se han llevado a cabo las asambleas, mismas que desencadenan el establecimiento de relaciones con la empresa y otras organizaciones, deciden la forma de cómo y cuándo empezar y dirigir una lucha, y lo más importante, se ha aprendido, por parte de los obreros, a superar en gran medida la dependencia gradual, política y orgánica de las organizaciones gremiales sujetas a control estatal. Otro aspecto que vale la pena comentar, por las implicaciones que tal práctica supone sobre la situación actual del obrero automotriz, es la solidaridad sindical. Esta práctica del proletariado nos sirve para comprender la periodización y estandarización de los actos reivindicadores laborables que se suceden en el período ya comentado de 1965-1970.

La revisión de contratos colectivos, los aumentos salariales, y mejoras a las condiciones de trabajo, fueron las demandas funda

mentales y las más reiteradas especialmente en 1970-1976. General Motors, Nissan, Volkswagen, Ford, Dina y Chrysler, son las corporaciones que más movimientos sindicales experimentaron en ese lapso.

Además, el surgimiento de conflictos entre el sindicato y la empresa, motivados por las violaciones al contrato y por los despidos de trabajadores fueron, junto con otras acciones ya comentadas, las normas que marcan la pauta para llevar la experiencia adquirida durante el proceso hacia una idea común: La ya comentada democratización de la vida sindical en contraposición al "charrismo" oficial vigente.

"Las acciones por la independencia sindical se vuelven invariablemente acciones de orden político, en virtud de que el sistema sindical oficial establecido en 1938 es un elemento esencial del sistema de dominación de las masas establecido desde entonces". (68)

La burocracia que permanece en este sistema tiene por uno de sus objetivos, asegurar la dependencia de los grupos o sindicatos automotrices, ya que a su vez esto le asegura tener la fuerza necesaria para impactar, tanto en grupos internos como externos al régimen, y así por lo consiguiente, esta posición de fuerza le permitirá continuar asimilando las categorías de poder más conocidas: poder político y poder económico.

Es pues obvio señalar que bajo estas circunstancias, los intereses de las centrales oficialistas se separan enormemente de las necesidades obreras. En consecuencia, los obreros automotrices unidos en sindicatos, al observar la disgregación y manipulación de sus intereses por parte de las centrales oficiales deciden separarse de ellas. Casos notables los encontramos en la separación de los sindicatos de Nissan y Volkswagen en 1972 y de Dina desde los 60s.

La respuesta de la patronal automotriz ante la emergencia combativa organizada de los trabajadores, consistió básicamente en el incremento del uso del capital en el proceso de producción. (ver cuadro estadístico No.6). Esta respuesta va encaminada a descomponer la organización del trabajo y equilibrar las fuerzas del capital ante el empuje creciente de la clase obrera.

Como efecto colateral del proceso de tecnificación y descentralización, la disgregación sindical ha sido uno de los primeros blancos del proyecto de reorganización automotriz. En el cuadro No. 9 se observa la tendencia que la "descentralización el uso capitalista de las máquinas y el despido selectivo de la de la reestructuración (69)" ha logrado que el control oficial se vea acrecentado a niveles que en verdad nunca habían tenido.

De los cuadros 6 y 9 tenemos una comparativa en la cual observa -

mos como a medida que el incremento del uso del capital va su-
perando en cantidad a la mano de obra, se van polarizando hacia
el control oficial los sindicatos obreros de las compañías - -
"reestructuradas".

Cada corriente sindical (gubernamental o independiente) posee -
tanta fuerza como afiliados agrupa. Aquí a su vez, entra de -
nuevo otra distribución, esta se basa en considerar su afilia-
ción o no al Congreso del Trabajo, tenemos que por un lado la
C.T.M., la CROC, y la C.O.M. pertenecen a esta institución ofi-
cial, en tanto que la UOI y la PAUS no lo están. Es necesario
hacer esta distinción por que la congruencia de las estrategias
globales de las empresas contemplan las posiciones de las cen-
trales del estado para su conveniencia en el plan.

Esta diversidad de opciones (centrales) constituye un obstaculo
importante para la unidad orgánica del sector, porque le plan-
tea la existencia de diferentes proyectos políticos e ideológi-
cos.

Una conveniencia más para las empresas y el Estado es la hete-
rogeneidad sindical, es decir, la existencia de sindicatos de
empresas y sindicatos nacionales (ver cuadro ¹⁰⁾), les permite
encarar la conciliación del conflicto al actuar sobre partes -
reducidas y divididas, además, en todo caso las repercusiones
no son tan grandes en un lío a nivel empresa que a nivel nacio-
nal. Por lo consiguiente, a la empresa le permite tener una -

mayor y mejor posición de fuerza al tener dividida orgánicamente la composición obrera de la misma. Además, "a la burocracia sindical le permite tener mayor margen de negociación y manipulación...porque les facilita la continuación y reproducción de diversos núcleos burocráticos, cada uno de los cuales difícilmente se desprendería de los beneficios que resultan en los conflictos con cada empresa" (70).

A partir de 1978, en plena crisis del capitalismo a nivel mundial, se suceden cambios importantes en la estructura económica y en la división internacional del trabajo, mismos que afectan directamente y marcan la pauta de la lucha obrera automotriz ante la patronal.

La eliminación de las luchas desgastadoras de capital por la búsqueda de nuevos mercados, la disminución de costos al estandarizar las partes y componentes automotrices, el intercambio de experiencias y tecnologías, el aprovechamiento de las mejores condiciones generales que la geografía política y económica en determinadas partes del mundo ofrecen y la reducción del impacto generado por los avances logrados en materia de reivindicaciones laborales por parte del sector obrero automotriz, son algunas de las razones principales que alientan la fusión de los principales capitales transnacionales automotrices. La principal de ellas y síntesis de lo que realmente mueve al capital para realizar tales cambios es la preocupación por los problemas que le plantea la fuerza laboral.

El incremento constante del capital mediante la utilización de modernas técnicas de producción-automatización y el racionalizado uso de la mano de obra en base a la sujeción a estas, junto con el proceso de descentralización de la producción generado por el carácter de las nuevas inversiones tienden conjuntamente a modificar la estructura orgánica del proletariado automatizadora.

"Los fabricantes han dedicado muchos esfuerzos en años recientes a la reducción de los costos de producción no solo mediante la sustitución de trabajo por capital, sino La automatización en las líneas de producción ha sido posible por la introducción de sistemas de manufactura flexibles y robots industriales." (71)

Esta modificación orgánica del proletariado reside en considerar al trabajador como apéndice del sistema, es decir, el "saber hacer" (conocimiento, práctica, experiencia) y la iniciativa personal se reduce en acatar el seguimiento insensible de la nueva estrategia automatizada.

El punto de partida para la efectiva reorganización del proceso y de la estructura sindical fueron las inauguraciones de las plantas de General Motors y Chrysler en Ramos Arizpe, Coahuila. Este hecho por ejemplo, produjo la fragmentación del sindicato de la General Motors en tres sindicatos separados, bien caracte

rizados bajo la forma de insertos dentro de la estrategia de reestructuración mundial en este caso de la G.M. Esta incorporación al proyecto de internacionalización de la cual son objeto ha transformado principalmente la composición técnica de la clase obrera automotriz y la organización de la producción.

Tal como se plantea en el contexto capitalista automotriz, esta introducción de técnicas automatizadas junto con la descentralización del proceso de producción a nivel mundial, trae consigo una descalificación de la mano obrera.

Esta descalificación del trabajo repercute directamente en el bajo control que ejerce el trabajador sobre su labor misma, es decir, es sometido a no usar más allá de la habilidad necesaria para realizar un trabajo rutinario que no requiere especialización alguna.

La tendencia a unificar el trabajo vivo en una figura obrera - que surge con el uso de la cadena de montaje y de la generalización de la administración científica, especializado en tareas simples, móvil e intercambiable es fundamental para el proyecto de recomposición tecnológica del proceso de producción. Es pues razonable creer que la homogeneización deseada y proyectada de la mano de obra tiende básicamente al incremento del plus valor en el producto final.

La transformación de la organización polarizada hacia una producción de carácter internacional y la descentralización lleva

da a cabo con la instalación parcializada de los procesos en - regiones diferentes a las tradicionales, son medidas tendientes a retomar el control del movimiento obrero. Un movimiento obrero particularmente problemático para el capital que constantemente ha exigido y peleado su derecho, su participación, su - - autovalorización en el proceso de producción. Además, esta - estructuración obrera entra de lleno golpeando a la patronal en sus momentos críticos contradictorios inherentes a su desarro_ llo unilateral.

Ante la emergencia combativa de los obreros y frente a la crisis que amenazaba cimbrar los principios generadores de la acostum_ brada alta tasa de ganancia (72), el capitalismo tiene que ren_ovar sus tácticas y estrategias a nivel mundial. A nivel mundial tiene que ser su reestructuración ya que los afecta a ese nivel.

La crisis que vivía el mundo, especialmente el mundo capitalista sirvió como una alternativa de solución "la reestructuración de la centralidad obrera y de su composición declase a través de la influencia, la desocupación, el descentramiento, la recomposi - ción mundial de la división del trabajo , es decir, el mane_ jo hábil que la realidad internacional presentaba en ese momen_ to, fueron las pautas encomendadas a ser soportadas por la cla_ se obrera de todo el mundo.

2.4 TRANSFORMACION DE LA ORGANIZACION DE LA PRODUCCION.

Ciertamente la industria automotriz terminal en México resultó golpeada por la fuerte crisis acentuada en febrero de 1982, pero también es cierto que una crisis de esta magnitud, en el -- corto plazo lejos de debilitar, ha fortalecido y "saneado" la industria, desde el punto de vista capital, es decir, se ha -- ajustado principalmente en los niveles de producción de vehícu los automóviles, haciendo disminuir también los obreros que la producen y aprovechando la coyuntura para hacer "modificacio-- nes" y "transformaciones" en la organización del trabajo.

En lo que se refiere a la organización de la producción, ésta-- de por sí modificada y adecuada a un ritmo de crecimiento más-- o menos contínuo, de 1977 a 1981, para 1982, empieza a modifi-- carse nuevamente, mediante recortes masivos de trabajadores, -- que aún con promesa de recontractación, más adelante se verían-- definitivamente sin su puesto de trabajo.

Un factor sumamente importante en la organización de la producci ón, a través de la implantación de sistemas de producción de control numérico o automatizados, que se han venido sucediendo paralelamente al fenómeno social del desempleo en este sector, es la desaparición de la especialidad en los oficios, que ace-- lera el desarrollo de la polivalencia (fusión entre las ta--- reas), transformándose en una de las características esencia-- les de una nueva organización de la producción afectada por la desvalorización de las funciones originales.

De esta manera, la descalificación crece y se adiciona a la homo genización del trabajo, donde la era de la informática, a -- través de un alto grado de electrónica, se ha fusionado con la mecánica, generando un nuevo concepto, en los sistemas de pro-

ducción, la "mecatrónica" (73) abriéndose paso con máquinas automáticas, simplificando el lenguaje de la producción, facilitando la transferencia entre los puestos no calificados "sin especialistas" esto en deterioro de los niveles de calificación, dá lugar también a un proceso de supercalificación, con el surgimiento de nuevas áreas por conocer. Este proceso de supercalificación-descalificación prolonga un movimiento de reorganización del trabajo prefigurado por el taylorismo y el fordismo.

La "mecatrónica", concepto muy en boga en Japón refleja una misión mucho más ambiciosa que la simple automatización, que consiste en generar un "nuevo lugar de producción" (sea en la oficina o en la fábrica), capaz de satisfacer con flexibilidad las cambiantes necesidades de la Sociedad. (74)

En la industria automotriz terminal en México, ha habido modificaciones de las estructuras organizacionales con el fin de exigir mayor productividad a cada obrero, no obstante que en algunas de las empresas las condiciones de trabajo sean insalubres e inseguras, además de mantener a los obreros en una constante movilidad entre ellos, como una medida empresarial para atemorizarlos.

Esta política empresarial de movilidad de la fuerza de trabajo, ha sido posibilitada por la fuerte oferta de mano de obra en el país y especialmente en el sector automotriz. Con apoyo en un estudio de caso (75) y sin pretender dar validez de generalidad al estudio nos permite inferir sobre la estabilidad en el empleo; en donde se sabe que en una empresa como Nissan Mexicana, que en 1976 tenía ya cerca de 15 años de existencia en México, aproximadamente el 67% de los trabajadores tenía una antigüedad que fluctuaba entre menos de seis meses y no más de cinco años.

Cabe señalarse en adición a la política empresarial de movilidad de la fuerza de trabajo, una constante rotación para renovar trabajadores con antigüedad, por nuevos permaneciendo sus gastos por --

concepto de prestaciones, constante. Esta rotación es permitida por el sobre uso de maquinaria en el congelamiento de modelos que además de mantener costos bajos, permite también organizar la producción en base a las mismas funciones que por años se han realizado, originando especialización y monotonía en la producción de algunos modelos, logrando una fácil sustitución del obrero, ó como en el caso de la Volkswagen, manteniéndolos en una eventualidad casi permanente, feminizando la producción e incorporando trabajadores con salarios más bajos.

De lo anteriormente expuesto se concluye que "la inestabilidad en el empleo es una realidad en la empresa. De aquí que, siguiendo el estudio citado, el 78% de los trabajadores integren la categoría de descalificados y semi-calificados, contra el 22% considerando como calificado" (76) Esto refuerza la tesis según la cual, no necesariamente por tratarse de un sector moderno de la industria, la automotriz requiere una nómina de trabajo que cuente, en su mayoría con personal obrero calificado.

Una interrogante común y cotidiana es, ¿Hasta donde y en que medidas -cualitativas y cuantitativas- la automatización, dada por el desarrollo y el uso de la tecnología computarizada, generará cambios trascendentales en el empleo y en la organización de la producción? El debate está abierto, y la conclusión definitiva está por escribirse, lo que se sabe en este momento, es que la microelectrónica y la robótica, serán una área técnica base en el futuro de la organización y empleo, y que de acuerdo al presente postulado, generará desempleo, resentimiento humano hacia la máquina, implicaciones sociales en la organización de la producción y además, cada avance tecnológico conlleva acumulación de poder económico para quien lo implanta, y también conlleva la acumulación de poder político, al transformar la organización de la producción, el poder de organizar con mayor "eficiencia" y menos "costos";..... el poder desemplear.

De esta manera con cada avance tecnológico, se reanaliza desde la estructura administrativa hasta la línea de producción, con excepción de los niveles más altos, creciendo y extendiéndose el control sobre todas las funciones productivas. Esta incontenible revolución tecnológica, ha provocado más perjuicios al empleo en -- los centros mundiales de producción de automóviles, como Detroit, en Estados Unidos de Norteamérica y en Europa; aquí en México, la industria automotriz terminal ha sufrido cambios en su organiza-- ción de la producción ante la crisis provocada por la devaluación de nuestra moneda, y por otra parte, aunque en menor proporción - (a la fecha), con el incremento de máquinas herramientas de con-- trol numérico y semiautomáticas, seguido de una fuerte tendencia hacia el crecimiento de la inversión extranjera que ha permitido la creación de nuevas plantas de ensamble automotriz y ciertamen-- te generación de "nuevos empleos"; y es precisamente en esaa nue-- vas inversiones donde estamos ciertos, se gestarán nuevas trans-- formaciones en la organización de la producción de los trabajado-- res mismos, ya que las máquinas automáticas y robots, sustituirán en gran medida la participación de "la última variable de impor-- tancia en el maquinado: a saber, la gente" (77)

Ahora bien, que sucede con el operario que durante 10 ó 15 años - ha desarrollado sus habilidades (sin un reconocimiento real), con máquinas y herramientas manuales y que se le implanta una máquina automática, aparentemente el operario no presentará objeción algu-- na, ni sabrá en ese momento si la nueva máquina le producirá ma-- yor ó menor enajenación, lo que realmente sucede es que la destre-- za humana es relegada, pasando a términos secundario y sin impor-- tancia, en tanto que en "un sistema basado en computadoras, ata-- tanto a la máquina herramienta como el operario a una integración computarizada más amplia del lugar del trabajo". (78)

La tendencia e intención del capital es clara muy lógica y a la - poste contradictoria: "... necesitamos una máquina que saque el - control de las manos del operario durante por lo menos el 90% del tiempo, y debemos hacer hincapié en la administración y en la gen

te de procesos y los programadores, más bien que en un jornalero que lo sabe todo". (75) "Una sola máquina puede suscitar curiosidad, pero una introducción en grande de máquinas y sistemas cambia los patrones de trabajo, proporciona la oportunidad de --- transformar las reglas de trabajo y sugiere la posibilidad de desaparición de empleos" (80)

El deterioro continuo de la estructura organizacional a medida -- que avance la introducción de nuevos sistemas de producción, desvalorizará más y más, el orgullo del oficio para el hombre que -- opera una máquina herramienta y que le dá satisfacción al producir totalmente su producto, con el control numéricos y computarizado, "el trabajo se ha vuelto rutinario y burocrático, cada vez menos y menos interesante", (81) y con mayor contenido de alineación, sin olvidar el absoluto control estadístico por parte de -- los niveles gerenciales, a fin de hacer más "Eficiente" la producción.

Es necesario hacer un pleno reconocimiento de que estamos viviendo una tercera revolución tecnológica que se desplaza a una velocidad que supera la mano de obra humana, y que por "capacidad" y "funcionalidad" parece no haber límite, esta era de racionalización del trabajo, aparece junto con la computadora y con nuevos modos de producción que refuerzan la subordinación del trabajo al capital. "por el lado de los factores objetivos de la producción las máquinas se enfrentan como trabajo muerto al trabajo vivo al que subordinan, descalifican y sustituyen". "Dada la hegemonía de los factores objetivos de la producción sobre el trabajo vivo, se hace "necesaria" la adaptación del trabajador al sistema de máquinas junto con la subdivisión del trabajo obrero", (82)

Es una realidad concreto que en todos los sistemas de producción de toda la industria automotriz terminal, han existido principios de taylorismo y fordismo, que se han generalizado con el fin de-

disminuir e inclusive eliminar tiempos muertos, estos tiempos representan para los trabajadores esfuerzos para incrementar sus propias relaciones a través de comunicación organizativa. Esta aplicación de la administración científica a los sistemas de producción ha provocado conflictos sociales, a nivel individual y sindical, como respuesta negativa al cambio, disminuyendo su ritmo de trabajo, "ejerciendo una justa y legítima lucha ante la organización capitalista del trabajo". (83)

Resulta inegable que a cada nueva implantación de sistemas de producción sobre todo automatizados, en detrimento del proceso de -- producción, "se incrementan contradicciones en las condiciones materiales, y se añaden confrontaciones entre el trabajo y el capital". (84) creciendo en el obrero automotriz el descontento ante el peso del automatismo social y de la enajenación rutinaria sujeta a la cadena de montaje, ante el incremento de la carga de trabajo por cada puesto, y ante el incremento de la producción, que en realidad, bajo el régimen capitalista de producción actual, -- nunca será proporcional al incremento de los salarios como para -- que éstos obtengan un poder adquisitivo que al proletariado le hagan satisfacer sus necesidades. Para el capitalista, crisis significa ver disminuir su tasa de ganancia, sin perjuicio de su nivel socio-económico, para el obrero significa, esforzarse para producir más; es decir, si bajo crisis existe camino para una recuperación, en las manos del obrero está la solución, y si no hay camino apropiado, el obrero desempleado también es la "solución" desde el punto de vista del capital.

3 DEPENDENCIA TRANSNACIONAL

3.1 ECONOMICA-TECNOLOGICA

La dependencia económica y tecnológica de la industria automotriz establecida en México, revisten una gran importancia ya que son las características más relevantes que se presentan durante su operación.

El acelerado desarrollo de la tecnología se experimentó principalmente durante las épocas postbélicas, es en ellas cuando se suceden los cambios de todas las innovaciones y descubrimientos tecnológicos que surgieron en la industria de la guerra; canalizándolos hacia la producción racionalizada de bienes para la vida cotidiana.

Específicamente los países que han observado este proceso son los países que acusan un desarrollo capitalista. Las corporaciones encargadas de manifestar la respuesta lógica de la universalización del producto-mercancía mediante la integración capitalista de los sistemas de producción y distribución son las multinacionales y/o empresas transnacionales en este caso del giro automotriz.

Posteriormente a las épocas señaladas surge cobrando un auge relevante, el capital financiero (85). Este, siendo operado y

conducido dentro del marco capitalista tendiente a la internacionalización de sus modelos de consumo y desarrollo, expuestos por su continua expansión, por la necesidad histórica propia, busca la injerencia política y económica en sociedades como la mexicana que no tiene una directriz bien definida o que carecen de recursos o habilidad para ello. En el caso particular de la industria automotriz, esto quiere decir, que el desarrollo industrial está condicionado por el monopolio tecnológico que ostentan las multinacionales; lo que se traduce en una dependencia total respecto de estas últimas.

Los rasgos esenciales del comportamiento de la filial automotriz en México, están determinados por su carácter de empresa privada que desempeñan un papel dominante en sus países de origen, los que asu vez son países desarrollados y cuyas actividades de producción, financiamiento y comercialización se integran en estrategias globales a largo plazo.

La magnitud que han alcanzado, el ritmo de crecimiento que las caracteriza y las estrategias globales que orientan la acción de las multinacionales automotrices, han erosionado la función hegemónica del Estado en la medida en que se convierten en agentes centrales de decisión no tan solo en la asignación de recursos a nivel estatal y mundial sino también en la forma como salen bien libradas de las legislaciones o regulaciones para tal efecto. Además, por si fuera poco, la dependencia multinacional medida en términos de transferencia de tecnología, es y

ha sido por mucho tiempo el único camino que se ha seguido no -
tan solo por el condicionamiento de la economía mundial (86) si_
no porque las presiones culturales, psicológicas, políticas y -
económicas que se dan en una relación dependiente ha determina_
do en los tomadores de decisión del país a no aceptar otra estra_
tegia de desarrollo que no sea esta.

Cuando el capital externo hace su aparición en la vida económi_
ca de esta rama de la producción, se encuentra básicamente en -
este marco socioeconómico. La creciente concentración del ingre_
so, la predilección en cierto grado de los bienes suntuarios, el
descuido de ciertas áreas productivas (87), y la escasa inversión
tanto privada como pública en el ramo automotriz. (88)

Aunque se tienen noticias acerca que desde 1925 se ensamblan - -
autos en México, es realmente a partir de 1950 cuando la parti_
cipación de la producción de estos bienes dentro de la demanda
total de la nación alcanza un 89%.

Siendo un sector de suma importancia para la economía de nues_
tro país, el gobierno decidió impulsar la implantación de la -
industria automotriz bajo estos principales planteamientos:

- a) La industria automotriz se inscribirá como una fase del pro_
ceso de industrialización del país por ser una rama que ocu_
pa y que tiene varias y muy importantes relaciones con otros
sectores productivos..

- b) Se intenta disminuir el déficit de la balanza de pagos al exportar los bienes y estimulando el uso cada vez mayor de partes nacionales.
- c) En forma dinámica la creación de empleos tanto de la industria terminal como de las que tienen nexos con ella, mejoraría sustancialmente al elevar la productividad y el rango de ventas.

Estos planteamientos que utiliza el Estado forman parte del ambiente de industrialización y desarrollo que han imprimido los países avanzados en todo el contexto mundial. Además todos ellos han redundado en la formulación de legislaciones que incentivan a la empresa y que regulan a la inversión extranjera.

Ahora si bien, estas legislaciones tienden a un desarrollo nacional dentro de un marco de políticas generales, son realmente las políticas dictadas por la matriz las que siguen finalmente las filiales en nuestro país. Es decir, es en este renglón donde el gobierno al no tener una política clara, definida y fuerte en materia productiva pierde la hegemonía rectora de la industria automotriz, pues únicamente adopta una postura de agente de cambio parcial sin ningún derrotero fijo que tienda al desarrollo interno o al menos que resulte beneficioso a la realidad nacional. Se ha concretado a dictar medidas que a través del tiempo han beneficiado más a los intereses externos que a los internos.

Las barreras altas a las importaciones o protecciones arancelarias, las políticas liberales para la inversión extranjera, la exigua regulación a la transferencia de tecnología, los controles cuantitativos a las importaciones y la carencia propia de un desarrollo tecnológico industrial automotriz, son las bases sobre las cuales se sustentan actualmente las filiales automotrices.

Retrocediendo un poco, podemos observar que la industria terminal automotriz y sus colaterales, al igual que otras industrias surgen a la luz de fomentos y disposiciones gubernamentales tendientes a promover e incentivar la inversión privada regulando la inversión extranjera. El desarrollo de la industria automotriz en México ha tenido fases que son muy fácilmente identificables puesto que son el resultado o la respuesta de la acción de tres variables que al conjugarse la ocasionan y son: Las características socioeconómicas del país, las acciones gubernamentales y la dinámica del capitalismo en el contexto mundial.

Inicialmente el mercado nacional se encontraba cubierto mediante la importación de unidades totalmente ensambladas, provenientes principalmente de Estados Unidos y de algunos países europeos. Era obvio suponer que en tal situación era casi obligado permanecer debido a la inexistencia de la composición orgánica de capital necesario para la producción del automóvil. Este período cubrió aproximadamente los años de 1925 hasta 1940.

La demanda de automóviles a partir de los años treinta se vió alentada por el apoyo de una infraestructura propia y necesaria para el desenvolvimiento de este sector, como lo son las carreteras, los distribuidores de gasolina y los talleres de servicio. Aquí es cuando se presenta una de las fases en donde el gobierno al intervenir provoca un hecho que a la postre resultara trascendental para la instalación de la planta productiva automotriz de México. El seguimiento a una política que impulsó la integración del aparato productivo nacional, - mediante la sustitución de importaciones de algunos bienes de consumo duradero como lo es el automovil; determinó en primera instancia que para cumplir con el objetivo de integración señalada, era necesario no solo contar con una cierta producción - de algunos componentes, sino que era imprescindible tener acceso a un financiamiento completo para montar una industria terminal capaz de satisfacer la demanda del mercado nacional y - una industria auxiliar que a su vez cumpliera abasteciendo a - esta última.

No habiendose considerado el hecho de que la "reproducción del capital en la economía mexicana dependia necesariamente de la economía mundial" (89), "creyendo en la posibilidad de lograr un desarrollo autónomo" (90) que pudiera alcanzar los niveles de desarrollo de los países avanzados, sin tener realmente las bases para ello, frustró en ese entonces las expectativas de - tener una industria terminal y una auxiliar. La transferencia de tecnología, las remesas de fondos, las imposiciones sobre -

modelos de producción, comercialización y administración, y los acuerdos contractuales con los que la filial queda sujeta totalmente a mandato de la matriz, son las normas o características bajo las cuales se instalaron en el período 1950-1965.

A partir de este momento el desarrollo de la industria automotriz en México presenta varias características similares a lo largo de su desarrollo y operación; es decir, sus impulsos, sus decisiones y sus acciones corresponden siempre al resultado de la interacción de las variables mencionadas líneas antes.

El principal motivo que alienta hasta la fecha el deseo de progreso y desarrollo en todas las ramas económicas de la vida productiva del país, es la política orientada a diversificar la estructura industrial del país con base en la incorporación progresiva de insumos nacionales.

En la industria de automotores es bien característica la política de integración nacional cuyos principales exponentes los encontramos en los decretos de 1962 y 1983. (91). Esta política inscrita en los planteamientos y objetivos del gobierno para la implantación y operación de esta industria en el país está encaminada "teóricamente a reducir el grado de inflexibilidad en la estructura de las importaciones" (92). Así esta política plantea dos rasgos muy importantes por los cuales optar: uno, frenar el desarrollo del sector por la carencia de bienes y recursos necesarios para la producción de autopartes y componen_

tes automotrices, es decir, circunscribiéndola a recursos financieros y tecnológicos propios; y la otra, desarrollarla en base a mayor penetración de capital externo e influencia transnacional. En mayor grado se decidió por la segunda opción para seguir teniendo una continuidad en el proceso.

Como se observa en el cuadro No. 11 estas políticas de integración nacional logran o están por lograr su objetivo al obligar a usar progresivamente insumos nacionales en el ensamble de unidades a las empresas dedicadas a ello. Esto es aparentemente ya que en realidad estas políticas de integración "forman parte de una serie de ajustes ad hoc muchas veces contradictorios, de una política de desarrollo industrial diseñada en sus líneas generales hace varias décadas" (93)

Estas políticas al no estar debidamente encausadas con propósitos y recursos adecuados, provocan una demanda creciente de tecnología de origen externo por parte de las empresas que suministran a partir de los programas componentes y autopartes a la terminal; es decir, en un primer momento la industria automotriz "nacional", fué básicamente una industria ensambladora de partes importadas luego al verse afectada por los porcentajes marcados en los programas de integración nacional; por un lado imponen a las empresas nacionales existentes la venta de tecnología y asesoramiento para cumplir con las condiciones de calidad y cantidad en sus productos requeridos. Además por otro lado alientan y permiten la instalación y operación de subsidiarias con capi_

tal externo. De esta manera el desarrollo futuro de la industria automotriz queda expuesto y condicionado por el interés externo.

Cabe aclarar que la transferencia de tecnología como tal, nos ha permitido beneficiarnos con los desarrollos y adelantos científicos y tecnológicos logrados por los países industrializados en materia automotriz. (94) El problema reside cuando la transferencia tecnológica en un principio se convierte en una dependencia tecnológica, política, cultural y económica. Y se menciona que se convierte en problema porque los efectos de la dependencia repercuten directamente en consecuencias generales para el país. Estas consecuencias se pueden agrupar convenientemente en tres grupos:

COSTO.- Los grandes costos de la transferencia de tecnología para la industria automotriz se deben en gran parte a su situación de dependencia tecnológica.

"En primer lugar es la dependencia tecnológica lo que lleva a la necesidad de la importación neta de tecnología y a los consiguientes pagos netos. En segundo lugar, la situación de dependencia tecnológica es responsable de la posición de negociación muy débil de varios países en desarrollo frente a los proveedores de tecnología y en consecuencia de los términos desfavorables que se les impone. (95)

En la industria automotriz, dada la característica de ser una industria dinámica y por ende con mayor requerimiento de tecnología y capital; las formas que asumen la transferencia y los pagos por ella asumen formas divergentes, es decir muchas y variadas.

El elemento de pago de la tecnología incluido en las importaciones de planta y maquinaria y en las de bienes, los beneficios remitidos de la inversión extranjera y los pagos, honorarios y sueldos al personal extranjero calificado, son los exponentes más tradicionales que se detectan a primera vista de las erogaciones efectuadas por la filial hacia su matriz de origen.

Además, a medida de que se va haciendo más compleja la relación filial-matriz (96) los pagos presentan diferentes formas como son los pagos por regalías, honorarios por licencias, por derecho y uso de patentes, proceso y marcas. Es decir, hay un momento en el cual la matriz observa que puede y debe sacar provecho de la filial, para poder continuar con su proceso de expansión y/o para nivelar o compensar sus utilidades no obtenidas o inclusive su crisis en su país de origen, Por ejemplo es el caso de Chrysler, que durante mucho tiempo ha ocupado los primeros lugares de venta en México, y en la matriz su gobierno tuvo que acudir para salvarla de la bancarrota. Estas formas de pago son comunes en casi todo el sector productivo que tiene nexos con alguna empresa externa.

En el sector automotriz nos encontramos con ciertas peculiaridades durante su relación dependiente con su matriz exterior. Estas "formas especiales" se traducen en restricciones y por ende en un costo más elevado. Estas restricciones forman parte del acuerdo contractual matriz-filial en donde principalmente en el sector que nos ocupa, se establece las normas de adquisición forzosa de algunas partes vitales para el vehículo (97), de las formas de comercialización de los bienes y del seguimiento en general a una política que va acorde con el mantenimiento de la supremacía de la matriz. (98)

El efecto que produce el estar sujeto a vaivenes que están fuera del alcance de la filial y del gobierno mismo, lo hemos encontrado siempre en la realidad nacional y para ejemplificar uno de ellos tenemos la desigual estructura de costos entre la subsidia nacional y la matriz en su país de origen, "un vehículo mediano Chrysler Código K, en Estados Unidos cuesta alrededor de \$ U.S. Dlls. 6,500.00 (\$ 1'300,000.00) en tanto que en México el mismo vehículo se consigue en \$ 1'700,000.00 aprox." (99)

CONTROL.- La dependencia creciente de fuentes de tecnología externa por parte de las filiales y autoparteras del sector es relevante debido a que descansa en mayor medida en la importación de conocimientos y elementos externos. (100). Todo esto indica o por medio de ello se deduce, que el centro de decisión tecnológica es la empresa matriz o la proveedora de tecnología, ya que

si no es la fuente única sí es la fuente principal en muchos de los casos.

Es en definitiva la estrategia global que desarrolla la matriz transnacional la que en realidad prevalece por sobre todos los factores que le conciernen (101). Estos factores son principalmente las decisiones sobre qué tipo de tecnología usar e implementar, las adaptaciones técnicas de la tecnología al ambiente de la realidad nacional, la cantidad y la naturaleza de la inversión (102), los niveles de precios, el nivel de producción, las formas y políticas de comercialización y la selección de proveedores y las condiciones bajo las cuales se realizan las operaciones con éstos.

A lo largo de la industria terminal y auxiliar, se observa que el grado de control externo está en función directa de dos variables principalmente: 1.- La inversión directa y 2.- el nivel de dependencia externa que experimente (103). Inclusive, aceptando el dinamismo enorme que tiene la industria automotriz (terminal y auxiliar) se puede afirmar que la sola propiedad no basta para tener el control total de la misma; ya que el aspecto tecnológico es el motor generador que le dará vida y le permitirá estar en el mercado.

Y esto se supone lógico para este sector productivo, ya que la necesidad cambiante del mercado, las disposiciones ambientales y la propia realidad nacional, entre otros factores, les obliga a

estar al tanto de los cambios e innovaciones que el mismo mercado competitivo les exige.

LO INADECUADO DE LA TECNOLOGIA.- Lo inadecuado o poco adaptado a la realidad nacional que ha resultado la importación de cierta tecnología automotriz, representa un aspecto muy importante cuando se intenta explicar el hecho de que la tecnología original fué concebida para su uso en sociedades más avanzadas que la nuestra. Es decir, "son escasas las instancias en que la tecnología importada está sujeta a procesos de adaptación interna...." (104)

Particularmente en el caso del automóvil, bien que está directamente asociado al nivel de ingreso originalmente creado para - - igual nivel de avance en cuanto a sociedad se refiere, nos percatamos que existe un desfasamiento cuando se traslada el modelo de producción y de consumo de una sociedad ya desarrollada hacia una como la nuestra que se dice en desarrollo. Lo que a primera vista se ve es que el costo del bien se multiplica, esto resulta obvio por la diferencia que existe en el ingreso del país de origen del bien y el nuestro por ejemplo.

3.2 EL AUTO MUNDIAL, PROYECTO Y REALIDAD

El aspecto más relevante que nos encontramos cuando se observa la evolución estructural de la industria automotriz internacional en los últimos 20 años es la creciente interpenetración en los mercados de los países con un alto grado de evolución en esa industria. (105). Es una industria que presenta una tendencia muy marcada hacia la concentración y centralización de la dirección y la producción. Esto trae como consecuencia directa una competencia fuera de lo común por el mercado interno y externo por parte de los principales fabricantes. (ver cuadros No 12 y 13)

A partir de los 60s es cuando el comercio del automovil a nivel mundial es ya bastante significativo e inclusive estable, pero con la llegada de la alta productividad japonesa alrededor de 1975 se provoca un desequilibrio comercial en las relaciones de los tradicionales grandes productores. Este suceso marca el inicio de una época que conlleva a la búsqueda de métodos, por parte de los grandes fabricantes no japoneses, tendientes a reestructurar su aparato productivo acorde a las necesidades internas y externas, en respuesta al que evidentemente es un problema estructural de origen. Es decir, la emergencia tan notoria de la producción japonesa con autos más económicos y versátiles durante la crisis de 1973-1975, deja en mala posición para competir a la industria automotriz norteamericana principalmente, que con sus vehículos caros y antieconómicos en su operación resultaron poco factibles de comercializar.

La competencia por el mercado internacional y los esfuerzos que por el se hagan, resultan interesantes ya que el futuro de la industria automotriz dependerá en gran medida del nivel de demanda en los próximos 10 o 20 años. Además, "ésta (la demanda) determinará si el actual proceso de modernización y desarrollo de la capacidad productiva está justificada y si hay cabida para todos los grandes fabricantes que están actualmente en el mercado". (106)

Se presume que en términos de estrategia de ajuste estructural, la industria terminal tiene dos opciones principales. Una de ellas motivo del apartado, consiste en concentrarse en la producción de autos fabricados en masa, adaptados a todos los mercados: el llamado auto mundial (107). Este, siendo producido, aprovechando toda una serie de ventajas en lo que la mano de obra barata y la política gubernamental del país esté acorde con la estrategia global del capitalismo, en partes y componentes en varias regiones del planeta, llega a su conclusión en uno solo, es decir, el proceso desarticulado se une en una sola región. Ello implica la división o atomización internacional del trabajo en materia automotriz. Esta división o más bien desarticulación del proceso productivo en principio es, como se dijo, la fabricación de las diferentes partes del auto en otras tantas regiones del mundo, con la salvedad de fabricar la misma parte en más de dos países, de tal manera que una huelga no afecte en lo mínimo siquiera el proceso de fabricación del auto mundial. Esta estrategia también está encaminada a reservar para la matriz no tan solo la dirección y rectoría del proceso; sino que también se

involucraria en otras areas que le puedan ser convenientes a su desarrollo capitalista. Es pues la internacionalización de la producción automotriz una respuesta a los ajustes que la competencia interna y externa impone a los procesos nacionales de producción (108), además también es una consecuencia directa de la expansión y concentración de esta industria.

El aprovechamiento de materia prima y de mano de obra barata que se logra al trasladar el proceso de producción de un país avanzado con alto nivel de ingreso, hacia un país en desarrollo, redundando en tratar de recuperar las ganancias y/o utilidades logradas antes de las crisis económicas mundiales y las del sector en particular.

El dinamismo propio que le impone el ser una industria altamente estratégica para el desarrollo capitalista, le permite realizar convenios (adquisición de acciones, desarrollos conjuntos) entre empresas aún de diferente nacionalidad, mediante las cuales se trata de reestructurar la industria automotriz mundial. (109). La emergencia del capital sobre el trabajo, una peculiaridad de esta industria que se hace más evidente cada vez que el proceso de industrialización avanza, es un factor propio de este sector que le permite manifestarse conjuntamente con otras empresas del mismo giro, naturalmente con un objetivo común.

A partir de 1980 la tendencia mostrada por el mercado internacional del automovil, indica que la demanda en los principales mercados de Estados Unidos y Europa ha disminuido y se estable_

ce como zona potencial de ventas America Latina. America Latina con México y Brasil a la cabeza se convierten primariamente en plataformas inmediatas a la reestructuración de la industria y ello se observa por el desarrollo en algunos países de modernas fábricas destinadas a producir motores principalmente para la exportación. (ver cuadro No. 7)

Los principales factores que determinan la localización de las plantas de manufactura son de índole económico, por ejemplo: tamaño del mercado, calidad de la infraestructura industrial, nivel de destreza de la fuerza laborar local y clima en el cual se desarrollan las relaciones industriales como tambien las políticas gubernamentales y los incentivos a la inversión.

El papel del gobierno mexicano ha sido fundamental para las decisiones de inversión de los fabricantes de automotores. El plan de descentralización de las actividades comerciales, industriales y de servicio (incluyendo los gubernamentales) ha sido siempre una propuesta y una meta en todo programa o plan de desarrollo, como ejemplo de ello, tenemos el Plan Global de Desarrollo (PGD 1980) y el Plan Nacional de Desarrollo (1982). Dentro del esfuerzo para instrumentar la política regional del PGD y para consolidar el Sistema Nacional de Planeación en la Vertiente Regional la S.P.P. ha seleccionado trece zonas para un ejercicio de programación integrado. Las zonas de Ramos Arizpe-Salttillo-Arteaga y Chihuahua forman parte de esta selección. La fuerte concentración

de la inversión pública y la privada a corto plazo y la importancia estratégica de la zona, son expectativas reales consideradas para seleccionar a las zonas ya mencionadas. (110)

CONCLUSIONES

El declive de la industria automotriz terminal en México - empezó a partir de 1982, después de haber alcanzado su máxi_ mo crecimiento en el año de 1981, como también lo hizo la - economía globalmente. En 1983, la industria retrocedió 10 años ya que se colocó en los niveles de producción de 1973. La producción de automóviles en 1983 fué 31.1% menor con re_ lación a 1982 y 39.6% menos, si se consideran las unidades - totales producidas, esto representa una caída sin precedentes ya que hasta 1981 se había logrado un crecimiento total de - 21.9%. (ver cuadro No. 2)

Dado este declive de la industria y la depresión del mercado interno que arrojó una disminución del 41.5% en las ventas en 1983, y después de las nuevas facilidades que el Estado ha - otorgado al capital transnacional a fin de su recuperación, es de esperarse que ahora sí cumpla con sus metas de exportación y sustitución de importaciones. De hecho las exportaciones - aumentaron en 1983, un 41.8%, con respecto al año anterior, e inclusive al mes de noviembre del año citado las plantas - - ensambladoras de automóviles aparecen como las exportadoras - más importantes después de Pemex, con un 8.4% de crecimiento, respecto del mismo mes de 1982, esto según indicadores de - Comercio Exterior del Banco de México (111), no obstante no se ha logrado un avance real en la sustitución de importaciones,

pues son demasiados los componentes (como carrocerías), que se importan totalmente, más aun tratándose de nuevos modelos, - estas importaciones repercuten negativamente en su balanza comercial, así como en el porcentaje de integración del automóvil producido.

Las perspectivas de recontractación de obreros despedidos en el año de 1982 si se confrontan con las inversiones esperadas para 1984 y 1985 (12,074 millones de pesos y 35.845 millones de pesos aproximadamente), (112) parecieron reflejar mayores oportunidades de empleo para el obrero, empero, lo que se espera - en realidad es que el capital fijo sea fuertemente incrementado sobre los salarios de los trabajadores, es decir, que en la composición orgánica del capital, predomine tendenciosamente - hacia un alto grado de automatización, y que contradictoriamente los empleos generados día con día sean menores en proporción a cada inversión. Como ya se ha mencionado, se espera en el mediano plazo, que la industria terminal genere menos oportunidad de empleo calificado o no calificado y por otra parte, - emplee un reducido número de obreros con cierta tecnificación, ya que en la medida en que las ensambladoras se automaticen, se crearán obreros tan supercalificados como desvalorizados.

Por otra parte el Estado justifica, al permitir la entrada de capital transnacional, como necesario para la conservación de una planta productiva, que extiende sus relaciones a varios -

sectores de la economía (como la petroquímica, hulera, hierro, acero, etc.) otorgándole beneficios fiscales y todo tipo de "facilidades", ya que de no ser por esta protección, miles de puestos de trabajo de la industria terminal o automotriz en general desaparecerían.

Ya para 1983, el Estado ha definido las directrices de su política para contrarrestar la crisis, basándose más en formular alternativas para una salida de carácter financiero más que productivo, ya que por mandato supremo del Fondo Monetario Internacional, el Estado está resuelto a combatir la inflación hasta sus últimas consecuencias, restringiendo los porcentajes de incremento salarial, estableciendo para 1982 y 1983, un límite máximo de más o menos 30%, haciendo caso omiso de las implicaciones sociales que esto representa, pero que visto desde algún escritorio es muy sencillo: se restringe la demanda (obviamente de la clase trabajadora que representa la mayoría de la población), haciéndolo aumentar la oferta con "precios más bajos" (que representa menor producción con costos más bajos, reduciendo plazas de trabajo), teniendo como resultado una tasa de inflación para 1983, de aproximadamente 80%. Resultado global de la fórmula: pérdida del poder adquisitivo de 50% en nuestra moneda, solo para el año de 1983, esto sin tomar en cuenta la histórica depreciación del peso mexicano de años anteriores.

Esto ha motivado que la "recuperación" en términos económicos

o sociales la lleve a cuestras la clase trabajadora, y en -
antagonía los grandes capitales no sufran pérdidas.

Ante esto, valiera la pena solo mencionar que hay quienes -
piensan (y no son pocos), que la automatización puede ser una
respuesta a las contradicciones procedentes del Taylorismo y
del Fordismo; y que de no implantarse una modernización, son
mayores las plazas de trabajo que corren riesgo de extinción;
empero, lo que sucede realmente es que hasta ahora solo ha -
profundizado aún más las contradicciones y el antagonismo de
clases en los sistemas de producción actuales, ya que la cla_
se trabajadora sigue siendo la base de una mano de obra bara_
ta y aún más reprimida ante la amenaza de un desempleo perma_
nente, estimulado por las grandes inversiones de capital fijo.
Ha sido un hecho que aún sin estas inversiones para octubre
de 1983, el desempleo en la industria automotriz, haya regis_
trado un 70% (113) sin tomar en cuenta que en lo que resta del
año, se estiman ceses masivos en empresas fabricantes de vehícu_
los como Chrysler y General Motors, y concretamente para el ca_
so de la Ford Motor Company, "en la planta de Calzada de Guada_
lupe, serán cesados 400 obreros". "Esta misma cantidad será -
despedida de la planta de Cuautitlán, donde de agosto a octu_
bre de 1983 se ha rescindido al contrato a 3,000 trabajadores."
(114)

No es misión del presente estudio negar el avance tecnológico
ni reivindicar la mano de obra humana, sino abrir un debate -

realista sobre lo que implica el incremento de la automatización en los sistemas de producción de la industria automotriz en los próximos años. Sobre la relación entre tecnología - - (trabajo muerto) y fuerza de trabajo vivo, es decir sobre - naturaleza y sujeto; problema que va hasta la discusión sobre la propia subsistencia de los sistemas ecológicos.

Si bien es cierto en este momento, artefactos y robots no constituyen la causa principal del desempleo. A partir de 1982 - con el golpe de la crisis aumentó considerablemente el desempleo y realmente no es atribuible a la introducción de nuevas tecnologías, pero haciendo énfasis en la perspectiva que encierra la revolución tecnológica actual, no existe razón para no pensar, que en el mediano y largo plazo, estimados en 3 y 5 años respectivamente, independientemente de un eventual desplazamiento de mano de obra calificada o no calificada en la - - industria terminal, se producirán dislocaciones de tipo socio-industrial, creando resentimiento humano en ocupaciones específicas de la industria objeto de estudio.

Este innegable avance tecnológico, ofrece a la sociedad, varias alternativas, probablemente el aceptar las innovaciones tecnológicas como solución a diversos problemas actuales de carácter funcional, predomine hoy en día, pero se hace necesario observar este fenómeno tecnológico, con una visión global y con: un criterio social, enfatizando en la manera de como puede afectar la tecnología a los obreros automotrices y a su organización del trabajo.

Y en este caso el objetivo social se pierde ante el planteamiento de los dueños de los medios de producción, de dominar y controlar a los trabajadores, ya que la dirección del desarrollo tecnológico, sigue propósitos acumulativos de poder económico y político dentro de la clase trabajadora, donde la ganancia es el factor fundamental. "Así pues, la devaluación de la calificación no es obra de un mandato técnico sino de una decisión patronal conciente". (115)

Sin embargo, aunque la producción "eficiente" disminuya o elimine cuellos de botella y tiempos muertos, la respuesta social del obrero que utiliza las máquinas es eludir este propósito "eficiente", por medio del sabotaje, paros, huelgas salvajes u otros medios. En la relación automatización y calificación, es posible proveer que se crearán algunas nuevas habilidades con un alto grado de calificación, pero por otra parte desaparecerán muchos otros trabajos que requerirán de menos habilidades, como el del operario, (116) y se recreará la distancia entre calificados y descalificados.

En el supuesto de una tecnología benefactora que proporcione beneficios sociales, tendría que surgir ésta, de una transformación total del sistema social que democratizara la tecnología, que desburocratizara a los gremios sindicales y le restara poder político y económico al Estado, solo con un cambio global de esta magnitud se lograrían superar las condiciones

sociales de vida, que en este momento la lucha de clases -
pretende. De otra manera, es realidad concreta que la tec-
nología se desarrolla de modo unilateral y autoritaria con-
ducida por quien la posea, el pensar de otro modo nos lleva-
ría a un análisis lineal y sin ninguna abstracción de la -
realidad, escondiendo la verdadera, "que no consiste en apo-
yar la nueva tecnología u oponersele, sino en quien habrá de
controlarla y con que objeto". (117)

A nivel mundial y nacional, la industria automotriz es con-
siderada como fuerte consumidora de procesos automatizados de
producción, así como de robots implantados en sustitución de
la mano de obra humana, para funciones repetitivas y altamen-
te perjudiciales para la salud.

Ante esto nos encontramos con un fuerte debate tratando de -
preveer repercusiones sociales en las plantas automotrices,
pues si bien es cierto un robot tiene un rendimiento mucho
mayor que un obrero especializado, la adquisición de un autó-
mata incrementa el desempleo.

En síntesis, la industria automotriz ha consumido cierta -
automatización ahorradora de mano de obra, "pero ésta ha si-
do mínima en comparación con el potencial de los robots para
eliminar el trabajo humano". (118).

La industria automotriz mundial avanza en una serie de transformaciones tecnológicas que reorganizan el proceso de producción del automóvil y le dan un nuevo enfoque a la división del trabajo y del mercado de este bien. Esta reestructuración afecta a todos los trabajadores de esta industria, a nivel mundial de diferente manera, de acuerdo al país que se trate. Con partes y componentes elaborados en diferentes países y regiones del mundo, el capital multinacional trata de aprovechar al máximo las ventajas que brindan esas regiones. Ventajas como el diferencial de salarios, las exenciones impositivas, el ejército industrial de reserva y hasta la habilidad y destreza de la mano de obra son de las más representativas. Pero un punto insoslayable en el pensamiento reestructurador capitalista va en contra de la unión y organización de los trabajadores; con la pérdida del control laboral de la producción al tener disperso el proceso, el impacto que genera el obrero con el estallido de una huelga es mínimo ya que siempre habrá otro país u otra región cuando menos produciendo lo que ellos han dejado de hacerlo.

Producto de la crisis del capitalismo, la reestructuración de la industria automotriz recurre a la conjunción de la descentralización-incremento del capital constante como sedante a sus problemas económicos, particularmente notorios de 1982 a la fecha. El actor principal en este capítulo es el uso capitalista de la máquina, misma que llevará a cabo su función de

extracción de plusvalía relativa. Como fin primordial de este actor es la sustitución de trabajo calificado con trabajo simple, o lo que es lo mismo, la reducción en términos reales de los salarios nominales de los obreros lo que en consecuencia trae la disminución real de los costos de producción y por ende la mayor ganancia al capital.

De esto podemos realzar el deseo de evitar que el obrero vuelva a tener un control del proceso de trabajo con su posibilidad de acumular experiencias que se traduzcan en un "saber hacer" un "oficio".

El carácter estratégico que México tiene para el capitalismo mundial lo hacen que juegue un importante papel en el teatro de la reestructuración mundial del automóvil. Bajos precios de la mano de obra, población abundante con necesidad de trabajo, impuestos moderados o exentos, la cercanía con el mercado más importante del urbe y un gobierno ad hoc con las tendencias necesarias para el capital son indicadores plenos para que la nación entre de lleno al ciclo productivo mundial.

Hemos comentado que la situación que priva actualmente en la industria automovilística "nacional" es la descentralización ocasionada por la movilidad hacia el norte del país de las grandes plantas automotrices. El necesario reemplazo o tal vez en el mejor de los casos, el traslado de la fuerza de trabajo -

es uno de los principales y primarios problemas con los que se topa el asalariado de esta industria.

La reclasificación cualitativa motivo de la metamorfosis del conjunto del proceso de trabajo, es una inquietud permanente de la masa obreril ya que las máquinas que se instalan no son las mismas de antes y por lo tanto los puestos de trabajo tampoco lo son. Suponiendo que el grueso del número de trabajadores permanezca estable en las nuevas instalaciones, los nuevos mecanismos sugieren una disminución relativa del número de encargados directos en la fabricación. Claro es que aquí tal vez ilusoriamente se plantee un problema cualitativo y no uno cuantitativo. La calidad del trabajo se pone en juego y en entredicho ante tal situación. El gradual aumento de la inversión en activos fijos más que la mano de obra, significará para la mayor parte de los obreros calificados y semicalificados, el paso de su antigua actividad a otra menos calificada, extraña a su oficio anterior y peor pagada.

La automatización como tal, conlleva como principio fundamental la eficiencia, misma que va en busca del mínimo costo y por ende mayor utilidad. Pero el lograr la máxima eficiencia se necesita el requisito de la mínima individualidad. Una fábrica automatizada (máquina social) trabajará más eficientemente cuando los individuos sean rebajados a unidades puramente cuantificables, dóciles y fáciles de manejar. Deshumanización en aras de la eficiencia, parece ser el lema de la socie

dad actual. Desde la perspectiva de los propósitos establecidos en sus estrategias globales, las empresas automotrices pueden producir, como ya se dijo, trabajadores dóciles y manipulables que sean benéficos a sus planes específicos. Pero desde el punto de vista de los obreros, seres humanos, les ocasiona sentimientos de insuficiencia, angustia y frustración que pueden llevarlos a la indiferencia e inclusive a la hostilidad. Esta última algo bastante temida en las sociedades avanzadas.

Este trabajo organizado se proyecta como una supresión continua de los elementos de creatividad, de conocimiento, de saber hacer y de experiencia. Además el tradicional trabajo en equipo o en grupo se subdivide hasta el punto en que el contacto interpersonal llega a ser nulo.

El efecto inmediato que este tipo de organización produce en el hombre es la reducción a ser un simple apéndice de la máquina regido por el solo ritmo y exigencias de ésta. El hombre, como parte de un engrane de la máquina se vuelve una cosa y deja de ser humano.

PERSPECTIVAS, REPERCUSIONES SOCIO-ECONOMICAS Y SOCIO
INDUSTRIALES.

La tecnología y el empleo, como sujetos interdependientes, ahora más que nunca forman parte de una relación más compleja que abarca desde un período de crisis de realización hasta un período de reestructuración, en la cual la primera de estas variables mantiene una supremacía en definitiva sobre la otra debido a que sigue los lineamientos de la lógica que persigue a su vez el capitalismo.

Es en sí el ansiado deseo del desarrollo tecnológico el que ha tratado de distraer la atención del problema canalizando únicamente un enfoque, mismo que esta tendiente a recuperar el terreno perdido mediante la utilización primordial del capital. Es motivo de este apartado realzar la importancia de la otra parte emergente de esta relación y señalar también las consecuencias que ya se están viviendo y lo que se prevé en un futuro suceda a raíz de la llamada reestructuración automotriz.

El desarrollo tecnológico en esta rama industrial no es más que la aplicación científica del capital en el proceso de producción. Esta aplicación de capital constante, como ya lo hemos comentado, medida en términos de instalación y operación de fábricas con alto grado de automatización, ha generado una desocupación tal que ni a su plena capacidad instalada estas inversiones podrán recuperar. Para muestra basta un ejemplo contundente: en 1981 el empleo

En esta rama era del orden de 66 080 trabajadores ocupados, para 1983 la crisis y la reestructuración había dejado sin trabajo a un 26.3% o sea 17 405 trabajadores y para Mayo de 1984 la cantidad había ascendido a 30 191 desocupados que representa un 45.6% menos en relación a 1981.

La tendencia que ha seguido tanto el capital multinacional (caso General Motors) como el mismo patron-estado (caso Dina) en despedir o cesar selectivamente a aquellos trabajadores que por su antigüedad son "ricos" en prestaciones y salarios ó aquellos que - también por su antigüedad y habilidad se hacen de un cierto poder en el proceso, ha sido una práctica común, debido a que les resultan antieconómicos, peligrosos y difíciles de manejar. Contando con un enorme ejército industrial de reserva esperando una contratación. El capital puede dictaminar comodamente que tipo de trabajadores le son convenientes a su desarrollo; además formando -- parte del bloque de despedidos nos encontramos con otro sector - de trabajadores que son fácil presa de la utilización de la crisis para rescindirles el contrato, ellos son los eventuales descalificados y polivalentes en sus labores.

Basandose en la inscripción de México en el proyecto del auto - mundial nos encontramos ante la necesidad de competitividad y de - suministro de x cantidad de componente automotrices (motores principalmente) junto con el ensamble de unidades se exige y requiere una alta productividad. La productividad en las nuevas plantas se ha incrementado en un 400% aproximadamente, tendiendo a ir - más arriba paulatinamente cuando entren de lleno a su capacidad-

instalada las nuevas inversiones. Esto se traduce en un aumento de la explotación del trabajo vivo por el muerto, ahora con menos trabajadores se produce mucho más que antes. Aquí recae lo que comentábamos al principio, bajo estas formas alentadoras de índices de producción se trata de disfrazar el hecho real y concreto del aumento de la intensidad del trabajo, y claro esto no provocado por un aumento real del empleo en la rama sino por una racionalización capitalista del trabajo existente. Máquinas de control numérico, robots y métodos más eficientistas (Job rotation y job enlargement) incorporados en una fábrica permiten mayores niveles de productividad. El incremento en la productividad, la descalificación proveniente de la desvalorización del trabajo vivo ante el inerte y el menor número de trabajadores recae directamente en los bajos salarios reales que se están pagando en los nuevos polos de desarrollo automotriz. Esto es comparativamente hablando con respecto a lo que se paga y se pagaba en las fábricas del centro.

A la baja de los salarios reales se suma la disgregación sindical misma que aprovechan las centrales obreras oficiales para adquirir una fuerza que cada día crece y lo hace arrastrando el proletariado automotriz hacia una vida sindical llena de contradicciones y evidente descaro de manipulación y enriquecimiento (poder y económico).

La conjunción de todos los elementos que alteran en forma negativa la tradicional relación del capital con el empleo en esta rama de la industria repercuten, digamos en forma inmediata, en el mismo centro físico del trabajo, es decir en la fábrica, y es en

Ella también en donde al contactarse ambos sujetos se suciese un cambio violento entendido como una pérdida de la calificación obrera proveida por la experiencia y también por la misma escuela ante el poder mismo del uso intensivo de la máquina, esto -- creemos evidentemente ira en aumento a medida que la máquina -- llegue a su máxima capacidad lo que convertirá al hombre en un apéndice suyo. Conforme transcurra el tiempo y el proceso mismo, y se vaya desechando y a la vez desvalorizando el "saber hacer" y el "oficio" de los trabajadores que hallan sido desarraigados se irán sustituyendo por otra clase de trabajadores que emergen idonéos para esta "nueva" industria.

Estos son los recién egresados de escuelas técnicas, los cuales poseen cualidades necesarias para la planta; joven altamente -- productivo y facilmente maleable, desafortunadamente para estos la monotonía o la poca creatividad, y la escasa intervención, - conocimiento y control del proceso daran al traste en poco tiempo a su etapa de aprendizaje al quedar enajenados y envueltos - en la velocidad de la linea de montaje.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) La industria automotriz terminal en México para 1982, está compuesta por 19 empresas que producen: Automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales, tractores agrícolas, partes, refacciones y bienes de capital (pequeñas - herramientas y equipo), de las cuales solo 5 empresas son inversiones mexicanas y las demás son inversiones transnacionales. Dada la finalidad del presente estudio, nos ocuparemos con mayor atención de las siguientes empresas: Volkswagen de México, Ford Motor Co., General Motors, ---- Chrysler de México, Nissan Mexicana y Renault Mexicana, ya que dada su producción masiva, para satisfacer demanda nacional y extranjera, tienden a automatizarse con mayor rapidez. Fuente: Industriadata 1983-1984, Empresas Grandes -- Mercamétrica Ediciones, México, y Expansión.- La estructura económica de las 500 empresas más importantes de México, recopilado por el Ing. Edmundo Novello. 1981. Ver cuadro no. .
- (2) Blanco Jaime Alfredo, Evaluación Económica de la Industria Automotriz en México, México, Tesis UNAM, Facultad de Economía, 1971, pag. 13; citado por José Othón Quiroz Trejo - en: Trabajo Proceso de Trabajo y composición de clase en - la industria automotriz terminal: El caso de México, 1969-1980, Tesis de Maestría en sociología, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1982, p. 32.
- (3) Revista de Comercio Exterior, diciembre 1961, p. 725
- (4) Ibidem, noviembre 1960, p. 598
- (5) Las marcas que dejaban el país eran: Abarth, Buick, Jaguar, Lancia, Mercury, Skodac, Moscovitch, y Wartburg; Cfr. Re - vista de Comercio Exterior, Diciembre 1961, p. 725
- (6) Las marcas eran: Alfa Romeo, Anglia, Borgward, Consul, De

Soto, Hanza, Lloyd, M.G., Simca, Singer, Sunbeam, Vauxhall, Citroen, y Studebaker, loc. cit.

- (7) CIEN (Centro de Investigación y Estudios Nacionales) "La industria automotriz en México", Julio de 1982, p. 24
- (8) Barona José Carlos, La intervención de la administración pública mexicana en la integración de la industria automovilística, Tesis profesional, Facultad de Derecho, UNAM, -- 1965, y Margarita Camarena La industria automotriz en México, Investigaciones Sociales, UNAM, Cuaderno de investigación social no. 6, 1981, citado por CIEN, op. cit. p.4
- (9) Revista de Comercio Exterior, Vol. 33 no. 3, México marzo 1983 p. 223
- (10) Quiroz Trejo José Othón, Trabajo Proceso de Trabajo y Composición de clase en la Industria Automotriz Terminal: El caso de México, 1969-1980, op. cit. p. 36
- (11) Ibidem p. 37
- (12) Wionczek M. y G. Bueno y L.E. Navarrete, La Transferencia -- internacional de tecnología a nivel empresa. El caso de México, pp. 531--620, citado por José Othón Quiroz Trejo, op.cit. p.38
- (13) Cfr. Wionczek, op. cit. p. 79
- (14) Cfr. Quiroz Trejo José Othón, op. cit. p.39
- (15) Revista de Comercio Exterior, "La solución a la huelga en la General Motors", México diciembre de 1970, p. 1031, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 43

- (16) Expansión "La marcha de los nuevos modelos", noviembre 3 de 1971, pp. 26-27, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 45
- (17) Ibidem p. 30, loc. cit. p. 45
- (18) Expansión, "Momento crítico para las empresas automotrices", 5 de abril de 1972, p. 7, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 46
- (19) Quiroz Trejo José Othón, op. cit. p. 46
- (20) Secretaría de Industria y Comercio, Censos Industriales, 1974, datos económicos reclasificados por José Othón Quiroz Trejo en Cuadernos Estadísticos, p. 48
- (21) Quiroz Trejo José Othón, op. cit. p. 50
- (22) Revista de Comercio Exterior, Vol. 33, no. 3, México marzo de 1983, p. 225
- (23) Larriva Juan José y Vega Amado, "El comercio exterior de la industria automovilística en México, Evolución y perspectivas". citado por Héctor Islas en Revista de Comercio Exterior vol. 32, no. 12, diciembre 1982, pp. 1358-1363
- (24) Cfr. Aguilar García Javier, "El movimiento obrero automotriz en México, 1965-1976, Tesis UNAM, 1978, pp. 165-236 y Revisión, 12 de enero de 1977, p.16, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 53
- (25) Ibidem p. 51
- (26) Banamex, Examen de la situación económica de México, febrero de 1978, en La industria Automotriz en México, CIEN, op. cit. p. 5

- (27) Citibank Forecasts, set. 25 de 1980, Banco de México, F.M.I: International Financial Statistics; Crédit Swiss; Pública - do por Banamex, Examen de la situación económica de México, vol. LVII, no. 662, enero de 1981.
- (28) Quiroz Trejo José Othón. op. cit. p. 55
- (29) Cfr. Excelsior, 29 de abril de 1980, p. 26 A, citado por - José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 55
- (30) A.M.I.A. (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), Boletín no. 138, 1977, pp. 4-5
- (31) UNO MAS UNO 12 de junio de 1980, p. 12
- (32) Excelsior, 22 de abril de 1978, p. 1,
- (33) A.M.I.A., Boletín no. 169, México 1980, citado por Javier García Aguilar en: "La política sindical en México: Industria del automóvil", 1982, Cuadernos estadísticos, p. 125
- (34) Islas Héctor, "La industria automovilística: un repaso general", p. 226, Revista de Comercio Exterior, marzo 1983
- (35) Blanco José "La economía Mexicana en 1978, informe de coyuntura", en Nexos, México 15 de marzo de 1979, no. 15, p. 36, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 59
- (36) Aguilar García Javier, datos recopilados, op. cit. p. 127
- (37) Jimenez E. Luis, "Huelga en General Motors", en: La cultura en México, suplemento de Siempre, no. 937, 5 de marzo de - 1980, p. VI, citado por José Othón Quiroz Trejo, op. cit. p. 59

- (38) Quiroz Trejo José Othón, op. cit. p. 60
- (39) PENTAESTAR, Chrysler, abril 30 de 1981, citado en CIEN, op, cit. , p. 7.
- (40) Quiroz Trejo José Othón, op. cit. p. 63
- (41) Negri Antonio, Dominio y Sabotaje, Barcelona, El Viejo Topo, 1979, p. 69,
- (42) Quiroz Trejo José Othón, op, cit. pp. 71-72
- (43) Ortega Pizarro Fernando, "El plan de fomento industrial al gusto de los empresarios". "El Gobierno transfiere la rectoría de la producción". En revista proceso no. 406, 13 de agosto de 1984, pp. 16-19
- (44) S.H.C.P., Dirección General de Promoción Fiscal, y S.P.P., información sobre ingresos Gubernamentales 1970-1980, México 1982, de Industria Automotriz en México S.P.P., 1983, cuadro 1.50, p. 17, tasa media calculada por los autores.
- (45) Diario Oficial de la Federación, SECOFIN, Decreto para la racionalización de la industria automotriz, 15 de septiembre de 1983, p. 5
- (46) Sashida Francisco, en Revista Expansión, 28 de marzo de 1984 p. 46
- (47) Ortega Pizarro Fernando, op. cit. pp. 16-19
- (48) Islas Héctor, op. cit., p. 227
- (49) Ibidem, p. 228
- (50) Documento Ford Motor Co. 1984

- (51) Ibidem
- (52) Jean-Paul y Zarader Robert, "Automatización y empleo: Por un verdadero debate alrededor de los verdaderos problemas;" Revista Problemas Económicos, Francia, recopilado por Revista Contextos, S.P.P., 21 de octubre de 1983, p. 32
- (53) Ibidem p.33
- (54) Ibidem p.36
- (55) Revista Expansión, 28 de marzo de 1984, p. 33
- (56) Ibidem, pp. 33-35
- (57) Ibidem, 28 de octubre de 1983, p. 54
- (58) Ibidem, p. 35
- (59) Coriat Benjamin, Ciencia Técnica y Capital, H. Blume Editores, Madrid 1976, p. 143
- (60) Ibidem, p. 145
- (61) Ibidem, p. 146
- (62) Quiroz Trejo Othón, op, cit. p. 204
- (63) Ford de la Villa, en el D.F., traslada sus instalaciones a Cuautitlán, además de una planta de motores en Hermosillo, Sonora; General Motors, hace lo mismo instalando una planta de ensamble en Coahuila, y la Nissan transfiere parte de su proceso a Aguascalientes. Por su parte la Chrysler, instala una planta de motores en Ramos Arizpe, Coahuila, antes hechos por CINSA CIFUNSA.
- (64) Esta estabilidad en el mercado mundial les va a permitir formular planteamientos y estrategias que engloban varios

aspectos, entre ellos la fuerza de trabajo y el mercadeo del producto final.

- (65) Segun programas de desarrollo de las nuevas inversiones consultadas, y folletos explicativos de la AMIA. Ford Motor Co. estipula que invertirá 5,000 millones de pesos en programas de capacitación y adiestramiento, por el personal de su nueva planta en Chihuahua. Cfr. boletín no. 216 de AMIA, diciembre de 1983.
- (66) Aguilar García Javier, op. cit. p. 47
- (67) Juárez Antonio, "Las corporaciones transnacionales y los trabajadores Mexicanos"; México, 1979, Edit. S. XXI, p. 211.
- (68) Aguilar García Javier, op. cit., pp. 50-51.
- (69) Quiroz Trejo José Othón, "Crisis y reestructuración, tecnología y desempleo de los obreros de la industria automotriz - terminal, (1980-1984)", mecanografiado, México 1984, p. 11
- (70) García Aguilar Javier, op. cit., pp. 61-64
- (71) S.P.P., Revista Contextos, no. 23, p. 46
- (72) Nos referimos como principios generadores de la alta tasa de ganancia, a la acumulación de los medios de producción, al manejo del desempleo, a los despidos que van acorde al ritmo del mercado, a los bajos salarios, al incremento de la explotación (productividad), y a la desestructuración de la organización política de los trabajadores.
- (73) Calvillo Rodrigo, Excelsior, 10 de julio de 1984, pp.1-6

- (74) Gensuke Okada, "Future of Robotics and Mechatronics . A reflection", Keidanzen Review on Japanese Economy, abril --- 1983; Excelsior, op. cit. pp. 1-6
- (75) Campero Guillermo et al; "La incorporación obrera en un medio de industrialización reciente: estudios de caso en la ciudad industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC)", Edo. de Morelos, INET, Cuadernos no. 10, México 1976, p. 87
- (76) Humphry demuestra, con disposición de estudios de dos fábricas, realizados en 1979, en Sao Paulo Brasil que: "comenzando por el aspecto de la calificación hay poca base para suponer que los obreros de la industria automotriz sean -- particularmente especializados, como Quijano y Almeida sugieren..En las dos fábricas estudiadas, (...), 70% de los obreros a destajo fueron calificados por la compañía como obreros no calificados y semicalificados". "As Raices e os desafios do' novo' sindicalismo da industria automobilística" En Trabalho e Dominicaõ Estudios CEBRAP, Edit. Brasileire de Ciencias LTDA, Sao Paulo Brasil, 1980, p. 13; citado por Guillermo Campero, op. cit. pp. 87-88
- (77) Iron Age, 17 de diciembre de 1979, 9.64; citado por Harley Shaiken, "Computadoras y relaciones de poder en la fábrica", Cuadernos Políticos no. 30, oct.-dic. 1981, p. 19
- (78) Ibidem, p. 12
- (79) Ibidem, p. 13
- (80) Ibidem, p. 18
- (81) Ibidem, p. 19
- (82) Quiroz Trejo José Othón, op. cit., p. 139
- (83) Ibidem, p. 169

- (84) Ibidem, p. 175
- (85) Fanzjylber Fernando y Martínez Tarragó Trinidad, "Las empresas transnacionales", Fondo de Cultura Económica, 1982 pp. 17-27
- (86) Condicionamiento de la economía mundial, entendido como la división internacional del trabajo; unos países exportadores de materia prima e importadores de bienes terminados y de capital, y los otros están en relación inversa a los primeros.
- (87) Es notable el descuido que ha sufrido el agro y otras áreas primarias en aras del progreso industrializador. Esto ha traído consigo, que el desarrollo económico del país esté desequilibrado.
- (88) De las empresas que obtuvieron la aprobación de su programa de fabricación, Diesel Nacional, FANASA (Fábrica Nacional de Automóviles), y VAMSA (Vehículos Automotores Mexicanos), Tenían participación estatal.
- (89) Arteaga G. y Sotelo Adrian "Crisis mundial del automóvil e industria automotriz mexicana", en Teoría y Política, no. 6 oct.-dic. de 1981, México, Juan Pablos, 1981, p. 82
- (90) Ibidem
- (91) Ambos decretos explicados en los apartados 1.1 y 1.4.
- (92) Wionczek Miguel S. y G. Bueno y L. E. Navarrete,, op. cit. p. 40
- (93) Ibidem, p. 40
- (94) De acuerdo a la realidad nacional en donde el interés general ha sido casi siempre supeditado al interés de grupos

políticos-económicos, es posible suponer un grado de atraso en el que nos encontraríamos, si se hubiera impedido la --- transferencia de tecnología en este rubro.

(95) Stewart Frances, Tecnología y Subdesarrollo, México, Fondo de Cultura Económica, 1983, p. 157

(96) Coincidimos en afirmar que la relación matriz-filial se hace mas compleja, cuando la primera vierte en la segunda, una serie de obligaciones que son generadas al quedar la filial dentro de los planes globales estratégicos de la matriz. Es decir, consideramos principalmente el factor de que la filial es la entidad física que tiene el contacto directo con el -- mercado nacional; y por lo tanto es la que resiente el efecto primario de la escasez de instancias-productos acorde con la realidad nacional. Para su mejor comprensión Cfr. Fajnzylber y Martínez Tarragó, op. cit., pp. 200-219 y 318-351

(97) Cabe aclarar que por necesidades propias de la aparición de un automóvil nuevo al mercado, es normal hablar de que un alto porcentaje de sus componentes es de importación. con - viene resaltar lo anterior porque siguiendo la trayectoria de la industria, se observa que por lo general cada dos - años o menos, sale un nuevo modelo de diferente marca.

(98) Supremacia de la matriz en términos de que ella, como concentradora de los ingresos y/o beneficios de las filiales, es la que decide el plan a seguir.

(99) Arteaga y Sotelo, op. cit. p., 89 , e investigación propia en un centro de venta Chrysler.

(100) Producto de los decretos y planes de integración nacional es el crecimiento experimentado, tanto en volúmen como en participación en el mercado, por la filial y autopartes,

La dependencia de la filial hacia el exterior crece de acuerdo a su tamaño e importancia; Cfr. Sepúlveda G. Bernardo.p. 96

- (101) Aquí hablamos por ejemplo de que la estrategia de reestructuración de la industria contempla en todo momento la modificación de los factores que inciden en ésta, para su conveniencia. Tenemos el desarraigo de obreros de las plantas tradicionales, la descalificación del trabajo vivo, que el nuevo proceso trae y el desmembramiento de la vida sindical, por citar algunos factores.
- (102) Un punto culminante de este trabajo, está resumido en este párrafo, ya que al realizarse una inversión dirigida y englobada dentro de las llamadas estrategias globales de internacionalización del capital automotriz, dan lugar a una reestructuración general de la industria, cuyos efectos son la médula a estudiar.
- (103) Aquí generalmente se habla de que un país tecnológicamente no desarrollado se encuentra en graves aprietos si toda su tecnología, o gran parte de ella, proviene de una sola fuente. En el caso concreto de la industria automotriz, resulta relevante el analizar el cuadro no. 1; donde se observa la alta concentración y centralización de que es objeto.
- (104) Wioneczek S. Miguel, op. cit., p. 39
- (105) El comercio mundial del automóvil en 1981, tuvo un valor de alrededor de 60 mil millones de dólares, según "The Ocede Observer", "Hacia una industria automotriz mundial" en Contextos, 12 de marzo de 1984, México S.P.P.
- (106) Ibidem, p. 43
- (107) La otra opción es la mayor especialización de un auto destinado a un sector de la sociedad muy especial, de altos ingresos, ejemplo, el Mercedes Benz y el BMW; Cfr. The Ocede Ob-

server, op. cit., pp. 48-49

- (108) Caso frecuentemente observado es aquel en el que el capital externo actúa invitándose a unir a la industria nacional de autopartes, para que esta a su vez pueda cumplir con los requisitos impuestos por el nuevo ritmo de trabajo y por los porcentajes de integración marcados en el decreto de racionalización de la industria automotriz terminal de 1983. Es un periodo en el cual se realizan varias coinversiones.
- (109) Se han establecido proyectos de cooperación técnica comercial y de producción entre General Motors e Izuzú; General Motors y Toyota; Chrysler y Mitsubishi, Ford y Toyo Gogyo, y Renault con American Motors. Todos estos casos se han sucedido entre compañías NorteAmericanas y Japonesas. Cfr. "Hacia una industria automotriz mundial", loc. cit. p.47
- (110) El establecimiento de las nuevas plantas del capital automotriz transnacional en Ramos Arizpe, Coahuila, estuvo avalado por una serie de estudios que se integran en el llamado "Lineas para elaborar el programa de acción integrado de la zona conurbada: Saltillo-Ramos Arizpe-Arteaga, Coahuila", julio de 1981, Secretaría de Programación y Presupuesto.
- (111) Revista Expansión, marzo de 1984, p. 33
- (112) Ibidem, p. 33
- (113) Ibidem, p. 59
- (114) Ibidem, 26 de octubre de 1983, p. 59
- (115) Shaiken Harley, "Computadoras y relaciones de poder en la fábrica", op. cit. p. 14
- (116) Ibidem, p. 21

(117) Ibidem, p. 30

(118) Callahan Joseph M., "Automotive Industries, junio de 1978
p. 13; citado por Harley Shaiken, op. cit. p. 24

CUADRO NO. 1

Importancia relativa de la industria automovilística en el sector manufacturero. (Porcentajes)

Años	En el PIB manufacturero	En la ocupación manufacturera (%)
1950	3.7	n.d
1960	5.7	n.d
1970	4.9	3.6
1971	5.3	3.7
1972	5.4	3.8
1973	6.0	4.3
1974	6.7	4.7
1975	6.5	4.9
1976	5.7	4.6
1977	5.2	4.0
1978	6.1	4.5
1979	6.4	4.8
1980	6.8	5.1

Fuente: SPP, La industria automotriz en México (mimeo),
Coordinación General de los Servicios Nacionales
de Estadística, Geografía e informática. México 1982.

CUADRO NO. 2
 PRODUCCION DE VEHICULOS. (UNIDADES)

AÑOS	TOTALES (1)	VARIACION		AUTOMOVILES		CAMIONES, TRACTOCAM. TRACTORES Y AUTOBUSES(6)	VARIACION	
		(%) (2)	(3)	(%) (4)	% (5)/(1)		(%) (7)	% (8)/(1)
1973	285,568	24.3	200,147	22.8	70.1	85,476	27.9	29.9
1974	350,947	22.9	248,574	24.2	70.8	102,565	20.0	29.2
1975	356,624	1.6	237,118	-4.6	66.5	119,703	16.7	33.5
1976	324,979	-8.9	212,549	-10.4	65.4	112,604	-5.9	34.6
1977	280,813	-13.6	187,637	-11.7	66.8	93,176	-17.2	33.2
1978	384,127	36.8	242,519	29.2	63.1	141,608	52.0	36.9
1979	444,426	15.7	280,049	15.5	63.0	164,377	16.1	37.0
1980	490,006	10.3	303,056	8.2	61.8	186,950	13.7	38.2
1981	597,118	21.9	355,497	17.3	59.5	241,621	29.2	40.5
1982	472,637	-20.8	300,579	-15.5	63.6	172,058	-29.0	36.4
1983	285,485	-39.6	207,137	-31.1	72.6	78,348	-54.5	27.4

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), 1983

CUADRO No 3

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA 1970-1978. (millones de pesos corrientes)

	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDO COMERCIAL		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1970	9 917.5	347.6	3.5	26 775.9	3 585.0	13.4	-16 852.9	- 3 237.4	19.2
1971	11 247.2	530.6	4.7	26 032.3	3 830.5	14.7	-14 785.1	- 3 299.9	22.3
1972	14 067.7	750.4	5.3	29 949.2	3 694.2	12.3	-15 881.5	- 2 949.4	18.5
1973	18 508.3	1 529.3	8.3	39 076.8	4 599.9	11.8	-29 568.5	- 3 070.6	14.9
1974	25 473.8	1 976.3	7.8	56 029.9	8 476.8	15.1	-30 556.1	- 6 500.5	21.3
1975	22 197.4	1 439.4	6.5	64800.2	10 959.6	16.9	-42 602.8	- 9 520.2	22.3
1976	32 608.6	1 509.4	4.6	76 394.1	13 433.3	17.6	-43 785.5	-11 923.9	27.2
1977	57 971.7	1 470.5	2.5	108 463.5	19 307.6	17.8	-50 491.8	-17 837.1	35.3
1978	76 428.1	8 395.1	11.0	153 996.2	25 297.9	16.4	-77 573.1	-16 902.8	21.8

FUENTE: SPP, CGSNEGI. SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES DE MEXICO. TOMO V MEXICO 1981

TOMADO DE " LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO " S. P. P. 1983, cuadro 1.44

NOTAS : 1), 4) y 7) se refieren a la industria manufacturera exceptuando petróleo y petroquímica básica.

2), 5) y 8) se refieren a la industria automotriz

3), 6) y 9) es la participación porcentual

CUADRO NO. 4

CRECIMIENTO ANUAL ABSOLUTO DE LA OCUPACION REMUNERADA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. 1970-1980

PERIODO	INDUSTRIA MANUFACTURERA-AUTOMOTRIZ	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	FABRICACION Y ENSAMBLE DE VEHICULOS AUTOMOVILES	FABRICACION DE CARROCERIAS, MOTORES, PARTES Y ACCS. AUTOM.
1971	46,613	4,753	2,433	2,320
1972	59,794	3,835	1,488	2,347
1973	93,515	12,445	6,984	5,461
1974	70,769	11,528	5,638	5,890
1975	2,706	3,522	(1,201)	4,723
1976	37,740	(3,427)	(1,473)	(1,954)
1977	5,192	(11,711)	(5,257)	(6,454)
1978	78,906	12,498	4,549	7,949
1979	151,847	14,139	6,040	8,099
1980	122,030	13,257	5,034	8,223

Fuente: S.P.P., CGSNEGI, Banco de México, S.A., y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Sistemas de cuotas - Nacionales de México. Tomos II y III. México, 1981. Sistemas de Cuentas Nacionales de México. 1978-1980. Tomo II. México, 1982. Tomado de "La industria automotriz en México" S.P.P. 1983, cuadro 1.16

CUADRO No 5

ESTRUCTURA FACTORIAL DEL VALOR AGREGADO EN LA RAMA DE FABRICACION Y ENSAMBLE DE VEHICULOS AUTOMOVILES, 1970-1980. (PORCENTAJES).

ESTRUCTURA FACTORIAL DEL PIB

AÑO	VALOR AGREGADO (millones de - pesos de 1970)	REMUNERACION DE ASALARIA- DOS	EXCEDENTE BRU TO DE EXPLOTA CION	IMPUESTOS IN DIRECTOS ME- NOS SUBSIDIOS
1970	2 623.1	39.5	53.5	7.0
1971	3 000.8	57.1	36.6	6.3
1972	3 407.4	45.0	50.3	4.7
1973	4 299.3	41.0	55.3	3.7
1974	5 254.1	48.7	47.1	4.2
1975	5 458.7	58.3	36.6	5.1
1976	4 879.0	79.9	13.3	6.8
1977	4 404.2	59.6	30.0	10.4
1978	5 894.1	39.4	56.5	4.1
1979	6 898.8	37.3	59.3	3.4
1980	7 877.2	31.0	51.0	18.0

FUENTE: SPP, SISTEMAS DE CUENTAS NACIONALES, OP CIT

CUADRO No 6

COMPOSICION ORGANICA

CONCEPTO AÑO	INVERSION EN ACTIVO POR U. PRODUCIDA	INCREMENTO ANUAL	INVERSION EN SUELDOS Y SA LARIOS POR U. PRODUCIDA	INCREMENTO ANUAL	C.O.C.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)
1975	9963		9608		1.04
1976	16295	64	13012	35	1.25
1977	21558	32	18893	45	1.14
1978	18252	-15	18344	-3	.99
1979	27052	48	19790	8	1.37
1980	46526	72	26184	32	1.78
1981	56285	21	37586	44	1.50

FUENTE: AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz).

La Industria Automotriz en Cifras, 1982

Información citada en el cuadro VIII.3 p 175

NOTAS : En el período comprendido en el año 1980 y 1981 principalmente, es cuando la industria automotriz alcanza la mayor producción de unidades de su historia.-- Tal aseveración nos indica que varios factores coadyudaron a esta situación. - De ellos los más importantes fueron el boom petrolero, el amplio gasto público que se trasladó en mayor poder adquisitivo del pueblo y el uso más intensivo de la mano de obra en relación al activo invertido.

Se entiende por Composición Organica del Capital (COC) a las inversiones en -- bienes de capital comparados contra los salarios pagados a los obreros, para -- este caso particular al no disponer de información desglosada en sueldos y salarios nos vimos en la necesidad de usar los datos contenidos en la columna -- (4), esto aunque le da una cierta relatividad a nuestra cifra (7) = (2)/(4) - no estamos lejos de poder intuir la realidad de tal composición.

CUADRO No 7

NUEVAS INVERSIONES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

EMPRESA	UBICACION DE LA PLANTA	INVERSION (millones de pesos)	MERCADO NAL	EXPORT	GIRO	OCUPACION	CAPACIDAD UNIDADES	INST. VALOR
NISSAN	(1) AGUASCALIENTES	15,000	N.D.	N.D.	MOTORES Y ESTAMPADOS	1500	N.D.	N.D.
V W	(2) PUEBLA	2,004	20%	80%	AMPLIACION	N.D.	300,000	N.D.
G M	(3) RAMOS ARIZPE	2,200	48%	52%	ENSAMBLE	1513	87,000	22,594
G M	(3) RAMOS ARIZPE	6,000	10%	90%	MOTORES	2889	448,000	13,946
FORD	(4) CHIHUAHUA	500 - 600		100%	ENSAMBLE	2000	130,000	N.D.
FORD	(5) CHIHUAHUA	350	10%	90%	MOTORES	1200	400,000	N.D.
CHRYSLER	(6) RAMOS ARIZPE	3,000	20%	80%	MOTORES	1300	400,000	N.D.

FUENTES Y NOTAS ACLARATORIAS:

- (1) Boletín No 211 del organo informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Jul 83
- (2) y (3) Datos tomados del magazine de Excelsior Edición especial No 28, Oct 84, - además los datos asentados fueron confrontados con el estudio regional de la S.P.P., op cit.
- (4) Proyecto de inversión "PLANTA DE ENSAMBLE PARA EXPORTACION DE VEHICULOS" elaborado - por Ford Motor Company Co. Mayo 1984. Las cantidades corresponden a millones de dolares en Abril de 1984
- (5) Es la misma fuente que el punto anterior solo que la cantidad en dolares corresponde al mes de abril de 1983
- (6) Boletín del organo informativo de la A.M.I.A. No 191 Nov. 1981.

Informacion recopilada por Armando Moreno.

CUADRO No. 8

EMPLEO PROGRAMADO POR GRADO DE CALIFICACION
E INGRESOS (1981-1983)

CALIFICACION	INGRESO EN SAL MINIMO	SECTOR INDUSTRIAL	SECTOR TERCIARIO	MEDIA
Personal tecnico administrativo de alta calificación	S > 5	10%	7%	8%
Personal con gra do medio de calificación. . .	5 > S > 3	30%	20%	23%
Personal de baja calificación.	3 > S > 1.5	60%	75%	69%

FUENTE: SUBDIRECCION DE OBRAS PUBLICAS DEL ESTADO DE COAHUILA.
ESTUDIO DE "TENDENCIAS HISTORICAS 1980".
DGPR - DPR - SPP

NOTAS ACLARATORIAS:

- S > 5 Indica salario superior en 5 veces al salario minimo
- 5 > S > 3 Indica salario menor a 5 pero mayor que 3, etc.
- Son datos tomados de una encuesta realizada con diversas -
empresas, Camaras de Comercio e Industria de la Construcción.
- En 1983 se sugiere el pleno empleo de las plantas automotri
ces.

Comparativa de Sindicatos y Corrientes Sindicales entre 1976 y 1983.

CENTRAL		1976	CENTRAL		1978	CENTRAL		1983
		cantidad			cantidad			cantidad
		%			%			%
<u>INDEPENDIENTES</u>			<u>INDEPENDIENTES</u>			<u>INDEPENDIENTES</u>		
Dina	UOI		Nissan	UOI		Nissan	UOI	
V W	UOI		Masa	UOI		Masa	UOI	4200 8.6
Nissan	UOI		Dina	UOI		Dina	PAUS(2)	
			Renault	UOI		Renault	PAUS(2)	4100 8.4
			V W	UOI		V W	ninguna	12416 25.6
total independientes		19250 43			19500 46.1			20716 42.5
<u>CONTROL OFICIAL</u>			<u>CONTROL OFICIAL</u>			<u>CONTROL OFICIAL</u>		
Chrysler	CTM		Chrysler	CTM		Chrysler	CTM	
Ford	CTM		Ford	CTM		Ford	CTM	
GM Tolu.	CTM	12350 28	GM	CTM		GM	CTM	
GM D.F.	CROC		Nissan	CTM	12300 29.0	Nissan	CTM	
Trailer/MCROC		5000 11	GM D.F.	CROC	4700 11.1	VAM	CTM	
VAM	COM	2000 4	Trailer/M	CROC		Trailer/N	CTM	20446 42
I.H.	CT		Kenworth	CT		GM Norte	CROC	
Kenworth	CT		Otros(1)	CT	2837 6.7	Trailer/M	CROC	2333 4.8
Otros(3)	CT	5275 12	VAM	COM	2000 4.7	Kenworth	CT	
total control oficial		24625 55.0			21837 51.5	Otros(1)	CT	5180 10.6
								27959 57.5
<u>CONTROL PATRONAL</u>			<u>CONTROL PATRONAL</u>					
(4) Trailer/NFSINL		1000 2	Trailer/N	N.D.	1000 2.4			
GRAN TOTAL		44875 100.0			42337 100.0			48675 100.0

FUENTES: AGUILAR GARCIA JAVIER. "La política sindical en México: Industria del Automovil" ED Era México 1982 pp152
 Quiroz Trejo, Othon. Artículo continuación de "Tecnología, reestructuración y composición de clase en la industria automotriz - terminal: el caso México". Revista de la UAG, sep-oct 1982 pp 14-24. Versión mecanografiada.

NOTAS: (1) FAMSA, TRAKSOMEX y VICTOR PATR
 (2) Sindicatos independientes que proponen un acercamiento con el Congreso del Trabajo.
 (3) MASA, AUTOCAR y VICTOR PATRON.
 (4) Trailers del norte pertenece a la Federacion de Sindicatos Independientes de Nuevo Leon.

C U A D R O No. 10

TIPOS DE SINDICATO Y OCUPACION 1979

EMPRESA	OCUPACION	TIPO DE SINDICATO
DIESEL NACIONAL	4,200	Nacional
RENAULT DE MEXICO	2,000	Nacional
M.A.S.A	1,000	Empresa
VOLKSWAGEN	8,500	Empresa
NISSAN	2,905	Empresa
FORD MOTOR	5,400	Nacional
CHRYSLER	5,000	Nacional
GENERAL MOTORS	5,100	Empresa
TRAILERS DE MONTERREY	1,500	Empresa
V.A.M.	1,800	Empresa
TRAILERS DEL NORTE	1,000	Empresa
INTERNATIONAL HARVESTER	1,200	Empresa
KENWORTH	1,000	Empresa
AUTOCAR	1,000	Empresa
VICTOR PATRON	1,000	Empresa
TOTAL	42,605	

FUENTE: JAVIER GARCIA AGUILAR
La Política Sindical en México, La Industria del Automóvil
Edi. Era 1982 pp.153.

C U A D R O No. 11

GRADOS DE INTEGRACION CONTENIDOS EN EL DECRETO DE 1983

VEHICULO	1984	1985	1986	1987 EN ADELANTE
AUTOMOVILES	50%	50%	55%	60%
CAMIONES COMRERCIALES Y LIGEROS	65%	70%	70%	70%
CAMIONES PESADOS MEDIA_NOS	65%	70%	75%	80%
TRACTOCAMIONES	70%	90%	90%	90%
AUTOBUSES INTEGRALES	70%	90%	90%	90%

Notas: Estos porcentajes representan los grados mínimos de integración nacional que deberán tener los vehículos a partir de 1984. Los grados de integración nacional de los - vehículos se calcularan por modelo y en base a la fórmula costo-partes.

Fuente: Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz en Diario Oficial de la - Federación, jueves 15 de sept. 83 p. 5.

C U A D R O No. 12

PRINCIPALES FABRICANTES MUNDIALES DE VEHICULOS DE PASAJEROS*

EMPRESA	PRODUCCION 1980	PRODUCCION 1981
General Motors (1)	5'713,343	5'499,330
Ford	3'066,278	3'097,249
Toyota (2)	2'458,888	2'395,390
Nissan (3)	2'193,653	2'105,702
Volkswagen Audi	2'280,093	2'023,614
Renault	1'874,008	1'607,818
Peugeot-Citröen-Talbot	1'748,763	1'579,193
Fiat (4)	1'379,242	1'171,544
Chrysler	766,504	869,797
Honda	845,514	852,177
Toyo Kogyo (Mazda)	736,544	840,630

Notas: *Sin incluir al CAME y que produzcan masde 500 mil unidades

(1) Incluyendo la Opel y la Vauxhall

(2) Incluyendo la Daihatsu

(3) Incluyendo la Fuji (Subaru)

(4) Incluyendo la Autobianchi, Lancia y Ferrari

FUENTE: THE OECD OBSERVER, Hacia una Industria Automotriz Mundial. En revista Contextos No 23, 12 - de marzo de 1984. pp 43

C U A D R O N.º 13

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS POR LOS PRINCIPALES PAISES PRODUCTORES
1975-1980 (MILES DE UNIDADES)

P A I S E S	1975	1976	1977	1978	1979	1980	INDICE (BASE 1975)	
							1977	1980
Estados Unidos	8987	11497	12703	12899	11480	8010	134	89
Canada	1424	1460	1775	1817	1632	1374	125	96
Francia	2861	3403	3508	3508	3613	3378	123	118
Italia	1459	1591	1584	1656	1632	1612	109	110
Inglaterra	1648	1706	1714	1607	1479	1313	104	80
Alemania Federal	3186	3868	4104	4186	4250	3879	129	122
España	814	866	1130	1144	1123	1182	139	145
Rusia	1964	2025	2080	2160	2173	2197	106	112
Japon	6942	7841	8515	9269	9636	11043	123	169
Brasil	930	985	919	1062	1128	1165	99	125
Mexico	361	325	281	384	444	498	78	138
Resto del mundo	2572	2737	2795	2975	3221	3105	109	121
TOTAL MUNDIAL	33148	38484	41108	42667	41811	38752	124	117

Fuente: AMIA, La Industria Automotriz de México en cifras 1982. p 187

C U A D R O No. 14

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO 1981-1982

E M P R E S A	CAPITAL (\$ 000)	NACIONALIDAD DEL CAPITAL	COMPOSICION DEL CAPITAL			TIPO DE PRODUCCION						
			EXTRANJ.	NAL. PRIV.	NAL. EST	1	2	3	4	5		
Volkswagen de México, S.A.	4,639.4	Aleman	100%			X	X					
Chrysler de México, S.A.	1,375.0	Estadounidense	99%	1%		X	X					
Victor Patron, S.A.	3.8	Mexicano		100%				X				
Track Somex, S.A.	40.0	Mex/EU	40%		60%			X				
Vehiculos Automotores Mex.	358.4	Mex/EU	40%		60%	X	X					
Trailers de Monterrey	140.0 (1)	Mexicano		100%			X	X		X		
Trailers del Norte	80.0 (1)	Mexicano		100%				X				
Renault de México, S.A. de C.V.	1,250.0	Mex/Frances	40%		60%	X						
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	5,489.3	Japones	100%			X	X					
Mexicana de Autobuses	225.0	Mexicana		30%	70%					X		
John Deere, S.A.	450.0	Mex/EU	49%	51%								X
Kenworth Mexicana	192.2	Mex/EU	49%	51%						X		
International Harvester de México.	209.0	Mex/EU	40%		60%							X
General Motors de México, S.A.	1,339.9	Estadounidense	100%			X	X					
Ford Motor Company	10,900.0	Estadounidense	100%			X	X					
Fabrica de Autotransportes Mexicana	500.0 (2)	Mex/EU	40%	60%			X	X				
Fabrica de Tractores Agricolas	1,100.0 (1)	Mex/EU	40%		60%					X		
Diesel Nacional, S.A.	1,071.2 (1)	Mexicano		62.4%	37.6%		X	X		X		
Agromat, S.A.	808.1	Mex/EU	40%	60%								X
	30,171.30											

Fuentes: Industriadata 1983-84 Empresas Grandes Mercametrica Ediciones 1984 Mex.

Expansión, La Estructura Económica de las 500 empresas más importantes de México, Recopilado por el Ing. Edmundo Novello. 1981.

(1) por carecer de información actualizada se utilizó el último dato disponible ya que en todos los casos marcados corresponden a datos de 1980.

(2) Estimación según capacidad de crédito.

Tipos de Producción:

1	automóviles
2	camiones
3	tractocamiones

4	autobuses integrales
5	tractores agrícolas

C U A D R O No. 15

CENTRALIZACION DE LA INDUSTRIA TERMINAL EN MEXICO

	(3) %	CAPITAL
Estados Unidos	50	15,122.03
Alemania	15	4,639.4
Japon	18	5,489.3
Francia	2	500.0
Mexico (1)	7	2,085.86
México (2)	8	2,334.71
TOTAL	100	30,171.30

(1) Capital nacional privado

(2) Capital estatal

(3) Porcentaje de participacion del pais en relación al total del capital

Fuente: Análisis del Cuadro No. 14
Elaborado por Armando Moreno.

BIBLIOGRAFIA GENERAL CONSULTADA

- ADAM SCHAF La alienación como fenómeno social. edit Grijalbo, México. 1980.
- AGUILAR GARCIA JAVIER La política sindical en México: La Industria del automovil. México Ediciones Era 1982.
- AGUILAR GARCIA JAVIER. E l sindicalismo del sector automotriz, 1960-1976, Cuadernos políticos, 16 Abril - 1978.
- A.M.I.A. La Industria Automotriz en cifras 1982, México Amia-- 1982.
- ARTEAGA L. Y ADRIAN SOTELO. Crisis Mundial del Automovil e Industria Automotriz Mexicana, en Teoría y Política No 6 Oct-Dic 1981 México, Juan Pablos.
- ARTEAGA G. ARNULFO Y ADRIAN SOTELO. "La crisis mundial del automovil y sus repercusiones en la industria automotriz mexicana". Ponencia al congreso de economistas del tercer mundo. Publicado en - Teoría y Política No. 7/8. Edit Juan Pablos-Dic 1982.
- BANAMEX. Exámen de la situación Económica de México - No. 662 Vol. LVII, enero 1981, pp77-80.
- CAMARENA LUHRS MARGARITA. La industria Automotriz en México, -- Cuaderno de investigación social No, 6 Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, - México 1981.
- CENTRO DE INVESTIGACION Y ESTUDIOS NACIONALES (CIEN). La Industria Automotriz en México, Julio 1982

- CERO UNO CERO. Revista de computación, No 5, Vol 3 Agosto 1983.
- COMUNICACION Y CULTURA No. 9. "25 años de inteligencia artificial".
- CORIAT BENJAMIN. Ciencia Técnica y Capital. Madrid, Herman Blume Ediciones 1976.
- DECRETO PRESIDENCIAL. Secretaría de Hacienda y Crédito Público 15 sept 1983.
- EXPANSION Horizonte Científico y Tecnológico de México. Informe especial no 1 en Revista -- Expansión No 380 Dic 1983, México.
- EXPANSION Políticos y Científicos hablaran el mismo idioma? Informe especial no 2 en Revista Expansión No. 380 Dic 1983, México.
- EXPANSION Vol. 12 no 291, mayo 1980, "En 1990 la re invención del automóvil". pp 28-38.
- EXPANSION Vol. 12 no. 293, junio 1980, p 13
- EXPANSION Vol. 12 no. 302, octubre 1980, "Desempleo en el mundo: la situación empeora cada año"
- EXPANSION Vol. 12 no. 300, octubre 1980, "La autopartera: ver más alla de las propias narices".
- EXPANSION Vol. 12 no. 302, octubre 1980, "México crece, el desempleo también".
- EXPANSION Vol. 12 no. 328, noviembre de 1981, "Podrán robots sustituir al hombre?".
- EXPANSION Del 28 de marzo de 1984, pp 31-52
- EXPANSION Del 26 de octubre de 1983, pp 54-59

- EXPANSION Del 21 de diciembre de 1983, p 13
- EXPANSION "La Industria que va sobre ruedas" 25 junio 1980.
- EXPANSION "La Industria Automotriz: Máximo crecimiento mínimo rendimiento", 13 diciembre 1972.
- EXPANSION Varios articulos, 11 de octubre 1978.
- EXPANSION "Depresion postdevaluatoria" 12 de enero 1977.
- EXPANSION Del 13 de abril de 1983.
- FAJHZYLBER FERNANDO Y TRINIDAD MARTINEZ TARRAGO. Las empresas -- Transnacionales "Expansion a nivel Mundial y Proyección en la industria Mexicana". México Fondo de Cultura Económica, 1976.
- FORD MOTOR COMPANY Documento, 1984
- FORD MOTOR COMPANY Annual Report 1983
- FROMM ERICH La revolución de la esperanza, México, Fondo de Cultura Económica, 1970
- HUNT H. ALLAN AND TIMOTHY L HUNT. Human Resource Implications of Robotics. U.S.A. W. E. UPJOHN Institute for-employment research. 1983.
- HYMER STEPHEN "Empresas multinacionales: la internacionalización del capital". Ediciones Periferia, 1972.
- INTERNATIONAL MANAGMENT. Septiembre 1983, McGraw Hill, pp3-6.
- ISLAS HECTOR Revista de comercio exterior, vol. 33 no.3 pp 223-233, Banco Nacional De Comercio Exterior marzo de 1983.

- JUAREZ ANTONIO Las Corporaciones Transnacionales y los Trabajadores mexicanos. México, Siglo XXI Editores 1979.
- LIPIETZ ALAIN "Hacia una mundialización del fordismo?". - Dependencia e independencia del tercer mundo frente a las crisis mundial". Publicado en Teoría y Política no. 7/8 Edit Juan Pablos.
- MATTELART ARMAND Y HECTOR SCHNEIDER. "America Latina en la encrucijada telemática". Folios Ediciones 1983.
- MOLINA IVAN La adaptación Improvisada de la transferencia tecnológica, en revis-a Expansión no. 380 --- dic 1980, México.
- MONROE W. KARMIN "Alta tecnología, bendición ó maldición?". U.S. News & World repport, enero 16-1984.
- NAVILLE PIERRE Hacia El Automatismo Social, México. Fondo de Cultura Económica. Coleccion popular nº 68 1965.
- NEW SCIENTIST "International conference on robots in the automotive industry, abril 1982, Birmingham.
- OFFICE OF TECHNOLOGY ASSESSMENT O.T.A. "U.S. Industrialcompetitiveness", "A comparison of steel,electronics and automobiles". U.S.A. abril de 1982.
- ORGANO INFORMATIVO DE LA U.A.M. "Curso sobre el Proceso de trabajo y clase obrera". "La Industria tiende a la especialización y en México esto provoca desempleo". U.A.M. Izt. mayo 14 1984.
- PANORAMA ECONOMICO BANCOMER. "La Industria Automotriz". México marzo 1983.

PANORAMA BANCOMER Vol. 31, no. 7 julio 1981.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON. Crisis y Reestructuración, Tecnología y desempleo de los obreros de la industria Automotriz Terminal (1980-1984), México noviembre 1984. versión mecanografiada.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON Y CORAL LOPEZ DE LA CERDA. "La huelga de General Motors, 1980" Publicado en Teoría y Política no. 6. Edit Juan Pablos, = México oct-dic 1981.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON. "Proceso de trabajo en la industria - Automotriz. Formas de dominación capitalista y respuestas proletarias. CELA (Centro de Estudios Latinoamericanos) Cuaderno 40 Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM. México 1980.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON. "Proletariado e industria automotriz, una visión histórica. C.E.H.S.M.O. memorias del segundo coloquio nacional de historia obrera, 1979 tomo II.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON. Tecnología, reestructuración capitalista y composición de clase en la industria - automotriz terminal: el caso México. Revista de la UAG, sept.-oct. 1982, pp 14-24.

QUIROZ TREJO JOSE OTHON. "Trabajo, proceso de trabajo y composición de clase en la industria automotriz terminal en: El caso de México, 1969-1980. Tesis profesional para obtener el título de Maestría en Sociología. U.N.A.M.

SHAIKEN HARLEY "Computadoras y relaciones de poder en la fábrica" Cuadernos Políticos no. 30 México, -- oct-dic 1981.

- SIMON HEBERT A. "El comportamiento Administrativo". Edit Aguilar, México.
- SIMON HEBERT A. "La nueva ciencia de la desición gerencial" Edit. El Ateneo.
- SIMON HEBERT A. "Las ciencias de lo artificial" Edit A.T.E. 1978.
- SORIANO ROJAS RAUL "Métodos para la investigación social". Foli- os Ediciones. México 1983.
- S. P.P. "La Industria Automotriz en México" 1983.
- S. P. P. Lineas para elaborar el programa de acción integrado de la zona conurbada Saltillo-Ra- mos Arizpe-Arteaga, Coahuila, México. Edici- on mecanográfica. julio 1981.
- S. P. P. Revista Contextos no. 14 "Automatización y-- Empleo". México 21 octubre de 1983.
- S. P. P. Revista Contextos no. 23 12 marzo 1984. México.
- S. P. P. Revista Contextos no. 26 30 abril 1984. México.
- STEWART FRANCES Tecnología y Subdesarrollo, México, Fondo de Cultura Económica. 1983.
- TANGELSON OSCAR "Lo nuevo y lo viejo en el proceso de trabajo" U.A.M. Unidad Xochimilco, reseña de conferencia febrero, 1984.
- TARFER MARTELL ALBERTO. Robotica" Edición mecanográfica. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informáti- ca. S.P.P.; México 1982.
- TESTA VICTOR "Empresas multinacionales e imperialismo" Edit siglo XXI, Argentina, 1973.

- U.A.M. AZCAPOTZALCO; Enero abril 1984
- U.A.M. Economía: 1 Teoría y Práctica. México, Programa Educativo. Invierno 1983.
- U.N.A.M. "Mitos y Fantasías de las computadoras".
- VOLKSWAGEN Documento "Volkswagen revitaliza su carro mundial; el Golf.", Automotive World News, sept--1983
- VOLKSWAGEN "Informaciones" no. 125, 1983.
- WIONCZEK MIGUEL S. y G. BUENO y L. E. NAVARRETE, "La transferencia Internacional de Tecnología a nivel Empresa: el caso de México", pp 531-620.
- ZERMEÑO GONZALEZ RICARDO. "The development and diffusion of industrial robots". The University of Aston in Birmingham U. K. Tesis de doctorado en Robotica.
- 13th International symposium on industrial robots and robots no 7 conference Proceedings, Applications Worldwide vol 1.