

Nueva
Antropología 26

REVISTA DE CIENCIAS SOCIALES

**CUESTION NACIONAL
Y FRONTERAS**

FRANCISCO JAVIER GUERRERO, Los chicanos: Latinoamérica en las entrañas del monstruo * JUAN MANUEL SANDOVAL, La internacionalización del capital y el proceso de industrialización de la frontera México-Estados Unidos * SEMINARIO DE ESTUDIOS MEXICANO-CHICANOS Y DE FRONTERAS, ¿Qué es la ley Simpson-Mazzoli? * LUIS BARJAU, La migración como problema metodológico y como problema político * SANDOVAL, GUERRERO, DEL VALLE, La política de seguridad nacional y las fronteras en México * Documentos.

La internacionalización del capital y el proceso de industrialización de la frontera México-Estados Unidos

Juan M. Sandoval

Como consecuencia de las crisis capitalistas de las décadas de los años 1960's y 1970's —en particular la de 1974-76, producida por la crisis petrolera de 1973—, las economías imperialistas intentan encontrar una solución a las mismas a partir del desarrollo acelerado de la internacionalización de sus capitales y del proceso productivo. Esto ha llevado a una reorganización de la economía capitalista a nivel mundial, en el que se da un reacomodo de las estructuras productivas de los países capitalistas desarrollados así como de los países en vías de desarrollo, a un nuevo esquema de división internacional del trabajo (Fröbel, Heinrichs y Kreye, 1981). En este proceso se da también una lucha por la hegemonía entre los países imperialistas, de mane-

ra diferente a la de la fase anterior del Modo de Producción Capitalista.

Para Nicos Poulanzas (1973), este período de reorganización de la economía capitalista es considerablemente diferente de la “fase de consolidación del imperialismo” y se caracteriza por el hecho de que la “estructura de dominación y de dependencia de la cadena imperialista organiza la relación de las formaciones del centro”, y además de que “la hegemonía de los Estados Unidos no es análoga a la de una metrópoli sobre las otras en las etapas precedentes y tampoco difiere de ella desde un simple punto de vista cuantitativo: pasa por el establecimiento de las relaciones de producción que caracterizan el capital monopolista americano y su dominación en el *interior mis-*

mo de las otras metrópolis y por la reproducción *en su seno* de esta nueva relación de dependencia". Dicho de otra manera, Poulanzas trata de sacar del análisis de las relaciones de internacionalización del capital y del trabajo la conclusión de que la hegemonía norteamericana sobre el sistema productivo mundial conoce actualmente un fortalecimiento muy grande. En este sentido, Poulanzas recalca que las "firmas multinacionales" corresponden a un grado sin precedentes de integración internacional de los procesos de trabajo y de centralización de los capitales que, más allá de las ficciones jurídicas, reservan en la mayoría de los casos del dominio efectivo del proceso de producción a los intereses de origen norteamericano.

Sin embargo, Leucate (1978:26) apunta que al ser la internacionalización del capital un proceso desigual y contradictorio, el estudio de las formas actuales de la internacionalización de las relaciones de producción no puede limitarse a la reafirmación del carácter hegemónico del imperialismo norteamericano. "Esta —dice Leucate—, solamente tiene sentido si este proceso está verdaderamente comprendido como un proceso dialéctico en el que esta tendencia dominante no se reproduce más que suscitando múltiples contratendencias, en el que la *concentración* mundial del capital se combina con una intensificación sin precedente de la *competencia* de los capitales, en el que ciertas fracciones nacionales del capital mundial conser-

van suficiente autonomía respecto al capital U.S.A. para entrar en competición financiera y comercial con él y reservarse, en lo que son, en última instancia, los límites estrechos de su dependencia tecnológica y financiera, una esfera propia de acumulación y de expansión mundial".

De tal manera que, dice Leucate (p. 27), "... el fin de esta lucha, cuya implicación no es únicamente la conquista de los mercados sino indudablemente el reparto desigual del dominio sobre el capital y sobre el proceso productivo mundial, está, en efecto, lejos de haber sido resuelto. Además, las condiciones en las cuales se realiza en el seno de las diversas formaciones sociales imperialistas no son de orden puramente económico; ponen en juego el conjunto de las formas de organización política y de las representaciones ideológicas que reflejan las relaciones entre clases y capas sociales".

Así, finaliza este autor (p. 37), "la tremenda *guerra de mercados* que efectúan hoy las diversas economías occidentales no puede por cierto ser interpretada, en el estado actual de interpretación de los diversos capitales y teniendo en cuenta la omnipresencia del capital americano, como una lucha que opusiera directamente entre sí los diversos *imperialismos* o los diversos 'capitales nacionales'. Pero no se reduce, sin embargo, a una guerra en las sombras. Devaluaciones sucesivas del dólar y presiones americanas a favor de revaluaciones del marco y del yen, ataques contra el dispositivo aduanero

de la C.E.E., refuerzo del proteccionismo americano, rivalidades por la conquista de los mercados de la periferia capitalista o de los países del Este, todos estos enfrentamientos tienen en verdad una implicación económica y política de importancia decisiva: se trata de saber cómo, en última instancia, se repartirán desigualmente entre las diversas economías imperialistas, se localizarán, las posibilidades de crecimiento de la producción, la capacidad de acumulación, la inflación y el subempleo. . .”.

Dentro de este proceso desigual y contradictorio de la internacionalización del capital y de la lucha por los mercados, entre las economías imperialistas, el desarrollo desigual y combinado de los países en vías de desarrollo, respecto de aquellas economías, es fundamental para la nueva división internacional del trabajo ya que esta nueva división denota una tendencia estructural hacia la relocalización de cierto tipo de industrias o de algunas fases del proceso de producción de las mismas en estos últimos países, donde existe un gran ejército industrial de reserva (Fröebel, Heinrichs y Kreye, op.cit.:18). Es decir, esta reorganización de la economía capitalista a nivel mundial, se caracteriza por imponer la relocalización de algunas industrias y una creciente fragmentación del proceso productivo en operaciones parciales “simples”, ejecutadas en diferentes áreas de producción utilizando, principalmente, la fuerza de trabajo barata de las economías menos desarrolladas.

Estas operaciones parciales no son más que una fase o una parte del proceso de producción que se cumple en sus otras fases en las economías imperialistas. En este sentido, los países menos desarrollados, en particular los de América Latina, se han visto en la necesidad de reacomodar sus estructuras productivas a esta nueva división internacional del trabajo, obligados por los problemas intrínsecos del agotamiento de sus modelos de crecimiento interno, basados en la sustitución de importaciones.

La implantación de esas fases del proceso de producción y de la relocalización de cierto tipo de industrias de estos países, se da bajo los regímenes de zonas libres de producción o de maquiladoras de exportación. La producción misma está destinada al mercado mundial, y las actividades de este proceso están controladas por las corporaciones transnacionales a través de la centralización y concentración de la toma de decisiones básicas en sus matrices, por medio del uso de las computadoras y de las telecomunicaciones.

En México, por la colindancia con los Estados Unidos en una frontera de más de 3,000 kilómetros de longitud, el establecimiento de las maquiladoras ha coincidido principalmente —aunque no en forma exclusiva—, con el régimen de “zonas libres” considerado a lo largo de esta frontera.

La industria maquiladora se estableció en nuestro país como consecuencia del “Programa para el Aprovechamiento de la Mano de Obra Sobran-

te a lo largo de la Frontera Norte", que fue creado durante el gobierno del presidente Díaz Ordaz en 1965, y coincide con las presiones de diversos sectores norteamericanos para la cancelación del "Programa de Braceros". Las empresas que se extiendan en nuestro país conservan su carácter transnacional; juegan con los recursos de su movilidad; sustraen fuerzas a la organización sindical de su país e incluso excluyen el control sindical sobre procesos completos de la producción (C.A.F. de P.S.U.M., 1982:1).

Dada la estructura de las maquiladoras y la disponibilidad de fuerza de trabajo gracias al ejército de reserva creado por el desempleo, los objetivos de este programa, entre los que se encontraban la creación de fuentes de empleo, el aumento del consumo de insumos nacionales en las operaciones de estas plantas, y la reducción del déficit comercial de México, entre otros aspectos, nunca se alcanzaron, y así, en cambio, se revirtieron en favor del capital transnacional en los siguientes términos: 1) sobre-explotación de la fuerza de trabajo barata en México; 2) costo mínimo de transportación y de repatriación de los componentes fabricados en los E.U.A., que facilitan sus operaciones de maquila en México; y, 3) abaratamiento de los costos de producción mediante la utilización de una amplia infraestructura costada por el Estado Mexicano y energéticos subsidiados (Ibid:2).

Actualmente, la fuerza de trabajo empleada en la industria maquiladora

no es la misma que existía en la frontera norte cuando se creó el Programa Industrial Fronterizo, ya que en realidad corresponde a un nuevo estrato de la fuerza laboral mexicana que por sus características queda indefensa frente a las distintas formas de explotación: fuerza de trabajo no calificada, joven (entre los 18 y 25 años de edad), femenina generalmente, sin experiencia sindical y expuesta a todo tipo de vejaciones. Es por esto que en vez de combatir el desempleo el Programa Industrial Fronterizo lo agravó. El gobierno mexicano facilitó tanto los procesos para el establecimiento y funcionamiento de las empresas maquiladoras, sobre todo norteamericanas y japonesas, que incluso se llega al extremo de permitirles la violación autorizada de la Ley Federal del Trabajo en México. Durante el gobierno del presidente Luis Echeverría, por ejemplo, se permitió que se establecieran plantas maquiladoras no sólo en la frontera norte, sino también en los litorales del país y en el resto del mismo, una vez que se dieran las condiciones para ello. Otro ejemplo, en 1976 se excluyó a las plantas maquiladoras del cumplimiento de dos artículos que afectaban sus intereses, el 127 y el 128 de la Ley de Inversiones y Marcas. Esta excepción legal permitió a las empresas extranjeras la violación constante de los derechos laborales de los trabajadores mexicanos (Ibid: 2-3).

Podríamos resumir las principales consecuencias de la industrialización vía maquiladoras en la frontera norte

de la siguiente manera, de acuerdo con Gambrill (1982:337):

"1) Las maquiladoras instrumentan una política de empleo que crea un nuevo estrato dentro de la clase obrera y que es discriminatoria en lo referente a salario y prestaciones; dicho estrato es conscientemente seleccionado y oportunamente despedido para evitar que desarrolle conciencia de esta situación.

2) Las maquiladoras, a través de su misma política de empleo, de su organización técnica del trabajo y de la migración de trabajadores hacia los enclaves donde se establecen, crean su propia reserva de trabajo, fomentando así el desempleo; se facilita e inclusive se justifica de esta manera el pago de salarios bajos.

3) Las maquiladoras, basándose en su posición fuerte frente al sector trabajo, constituyen un grupo de presión que exige convenios laborales excepcionales e interpretaciones particulares de la Ley Federal del Trabajo; el fruto de esta presión se está cosechando ya en forma de tasas descendientes de salarios, prestaciones y sindicalización".

La asignación del papel de maquiladores a países en desarrollo como el nuestro, dentro de la nueva división internacional del trabajo, se legaliza además por medio de diversas legislaciones (laborales, fiscales, etcétera), por parte del Estado mismo. Así, en el nuevo programa del gobierno federal para enfrentar la crisis de la zona fronteriza del norte de nuestro país, se establecen diversos mecanismos que

refuerzan esta situación. El incremento de las actividades de las maquiladoras (principalmente el establecimiento de nuevas industrias), está planteado en el documento sobre "Las acciones inmediatas de apoyo a las exportaciones", de la Secretaría de Programación y Presupuesto, dado a conocer el 9 de mayo de este año, las cuales buscan fundamentalmente elevar el monto de las exportaciones nacionales y retener en el país las divisas producto de exportaciones, con el fin de dedicarlas a las "perentorias necesidades de pago y de importación del país". Destaca en este documento el "propósito de aprovechar la capacidad instalada susceptible de generar exportaciones", aunque el tipo de productos que se pueden elaborar con esa capacidad instalada no se mencionan.

Mauricio de María y Campos; Subsecretario de Fomento Industrial señaló recientemente, que la capacidad instalada puede ser utilizada en actividades de maquila de exportación. De este modo, una parte del incremento de las exportaciones se pretende lograr mediante las actividades de maquila.

Por su parte, el secretario de Comercio y Fomento Industrial, Héctor Hernández Cervantes, declaró en la reunión de trabajo sobre problemas del desarrollo integral fronterizo, efectuada en Matamoros, Tamaulipas el 28 de junio del presente año, que "México ocupe el lugar que le corresponde en el mundo como maquilador". Para esto, el presidente Miguel de la Madrid emitió un decreto oficial el 15 de agos-

to pasado, "para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación", en el cual se otorgan aún más concesiones y prebendas a los empresarios extranjeros —y en particular a los norteamericanos—, anulando todavía más los derechos de los trabajadores de estas empresas, quienes han sido de los más afectados en sus condiciones de vida por las diversas devaluaciones del peso mexicano y la crisis de la economía norteamericana, que causaron en la región fronteriza los más altos índices de inflación y desempleo. Este decreto viola algunos artículos de la misma Constitución mexicana, y por ello, en las conclusiones de las conferencias regionales sobre la industria maquiladora, organizadas por el Partido Socialista Unificado de México en el mes de agosto pasado en las ciudades fronterizas de Matamoros, Tamaulipas, Ciudad Juárez, Chihuahua y Tijuana, Baja California Norte; así como en el Foro Nacional sobre la Industria Maquiladora, llevado a cabo en la ciudad de México el día 26 del mismo mes, se acordó hacer un amplio llamado a la opinión pública, utilizando todos los medios posibles, para que se diera marcha atrás a dicho decreto.¹

Por otro lado, el modelo de industrialización basado en los regímenes

de maquila y de zonas francas a lo largo de nuestra frontera norte, está siendo la base para el desarrollo de un proceso más amplio de industrialización, tanto en los estados limítrofes de esta frontera norte, como de los de la frontera sur y sureste de los Estados Unidos. Este proceso se da a partir de la relocalización, establecimiento y desarrollo de industrias de punta como son, principalmente, la automotriz, la minero-metalúrgica y la electrónica, en lo que se perfila ya como un nuevo "cinturón industrial", semejante al del noreste y medio oeste norteamericanos, en la región conocida como "sunbelt". Este "cinturón" está siendo desmantelado por la huída de plantas industriales a otros países y al nuevo "cinturón industrial" mencionado, el cual se extenderá a lo largo de más de 3,000 kilómetros de frontera común de ambos países (Quiroz, 1983 c.o.).

¿Por qué se presenta este fenómeno? Dentro de la reorganización de la economía capitalista a nivel mundial, donde se da el reacomodo de las estructuras productivas de los países desarrollados y en vías de desarrollo, a una nueva división internacional del trabajo, la creciente automatización de la producción —a través de la introducción de mecanismos computariza-

¹ Partido Socialista Unificado de México, "Declaración de Matamoros sobre la industria Maquiladora" (17-VII-1983); "Llamamiento de Ciudad Juárez sobre la industria maquiladora" (19-VII-1983);

"Pronunciamiento de Tijuana sobre la industria maquiladora" (21-VII-1983); y, "conclusiones del Foro Nacional sobre la industria maquiladora" (26-VII-1983). Mimeo.

dos que controlan el proceso productivo— está dando un fuerte impulso al desarrollo de la industria, el comercio, los servicios, etcétera, a la vez que está acelerando el ritmo del progreso en todos los órdenes.

Así, apunta Mungaray (1983:248), “. . . la introducción de robots controlados numéricamente (programables) por computadoras, más baratos en cuanto a su costo-horario durante su tiempo de funcionamiento que la fuerza de trabajo, desarrollan sin problema alguno las tareas mecánicas y repetitivas que caracterizan los procesos de maquila, a la vez que disminuye la posibilidad de interrupciones en el proceso productivo por presiones laborales. Este nuevo elemento empieza a afectar la estructura de las industrias en donde la fuerza de trabajo representa una parte importante de los costos de producción (. . .). En algunas ramas específicas que se caracterizan por un uso intensivo de la fuerza de trabajo y donde las empresas recurren alternativamente a las actividades de maquila internacional a fin de reducir sus costos de producción se observan cambios importantes con la creciente automatización de la producción”.

Por lo que, continúa este autor (p. 251), “. . . gracias a los robots, el factor de localización industrial fuerza de trabajo barata y abundante ya no es una limitante y el empresario puede elegir cualquier sitio para la instalación de sus plantas, buscando ahora la reducción en los costos de transporte, el mejoramiento de los sistemas de

administración, etcétera. Por tanto, es factible pensar que la producción de maquila a nivel internacional sea, en el corto o mediano plazo, algo pasado de moda dentro de las estrategias empresariales de producción, y que la automatización del proceso productivo, así como el sometimiento más riguroso del trabajo al capital a nivel mundial sea aún mayor”.

Y esto, pensamos que es el proceso que se está dando actualmente en la región fronteriza de México y los Estados Unidos, con la creación del “cinturón industrial” ya mencionado, a partir de las industrias automotriz, minero-metalúrgica y electrónica y de alta tecnología. Aquí presentamos sólo algunos rasgos generales de este proceso.

La industria automotriz se puede considerar como uno de los ejemplos más claros de la concreción de la internacionalización del capital y del proceso productivo. A partir de la crisis mundial de 1974-1976, se ha venido verificando una estructuración de esta industria a escala internacional, principalmente de los productores norteamericanos y europeos ante la emergencia y el empuje de los productores japoneses en el mercado mundial. Reestructuración que ha tenido como características fundamentales las siguientes (Cf. Sandoval, Concheiro y Ramírez, 1983):

- 1) Una creciente automatización de los procesos productivos, que se ejemplifican con el aumento del empleo de robots en algunas fases del

proceso.

2) Una internacionalización del proceso productivo, donde la fabricación y ensamble de las partes del automóvil, pueden hacerse en diferentes países al mismo tiempo, en función de un nuevo tipo de auto: el "auto mundial".

3) El diseño y fabricación de nuevos modelos, más pequeños, con motor y tecnología destinada a la reducción del consumo de energía. El ejemplo es la notable reducción de los autos de 8 cilindros, que vienen siendo sustituidos por coches de 4 y 6 cilindros.

4) La competencia entre las grandes firmas por el mercado mundial y una redefinición de la división del trabajo a nivel internacional donde se verifica una extensión de la producción hacia los países en "vías de desarrollo".

Esta reestructuración se da como consecuencia de una serie de procesos que tenían su base en la anterior división internacional del trabajo. En esta vieja división se habrían establecido, por la política imperialista de las empresas transnacionales que controlan la producción y el mercado: a) centros dedicados solamente al ensamble de automóviles, con partes y componentes de importación; y, b) centros productores con cierta integración de su industria automotriz, para la fabricación tanto de vehículos como de autopartes. En el período que sirve de transición entre la vieja división internacional del trabajo y la nueva, surgie-

ron, a partir de los años 1950's y 1960's, centros productores como Argentina, Brasil y México, que gracias a su proceso de industrialización, logran incorporar en esta rama algunas fases del proceso productivo para la fabricación interna de partes y componentes del automóvil destinados al sector terminal. Esta complementariedad de ambos sectores (terminal y autopartes) muestran el grado de integración de la industria automotriz, el cual se expresa en la relación entre las importaciones y la producción de origen nacional.

El nacimiento de la industria automotriz, como tal, comienza en estos países latinoamericanos, a fines de la década de los 1950's, correspondiendo a la segunda fase del "proceso de sustitución de importaciones", caracterizado por la incorporación de capital extranjero en la producción de bienes de consumo durable y ciertos insumos industriales.

La crisis petrolera de 1973 va a marcar el fin de este período de transición y de la antigua división internacional del trabajo, al elevarse los precios de las materias primas y consecuentemente, producir el incremento de los precios de los automóviles y de los componentes automotrices. Y con la crisis de los años siguientes (1974-1976), los productores principales de Europa y de los Estados Unidos (que vieron invadidos sus mercados por los japoneses, y en algún sentido por países de desarrollo medio como Brasil y México, que supieron ajustarse a los

cambios en las dimensiones de una demanda de vehículos compactos y subcompactos de bajos precios y altos rendimientos), tuvieron que reestructurar su planta productiva, erigida tradicionalmente sobre bases nacionales, y en el caso de los Estados Unidos, por su producción de autos grandes, caros y de bajo rendimiento, para amoldarse a las condiciones cambiantes del mercado mundial, durante y después de la crisis.

La tendencia hacia la reestructuración de esta industria y principalmente hacia la internacionalización del proceso de producción se da entonces, como respuesta a los ajustes que la competencia imponía a los procesos nacionales de producción y al ascenso de un movimiento obrero cada vez más combativo, que enfrentaba las consecuencias de la concentración de la rama automotriz.

Esta internacionalización implica la transferencia de fases del proceso productivo a regiones o países donde los precios de la fuerza de trabajo y de las materias primas, originan una disminución de los costos de producción, con el objetivo de encontrar la correcta combinación de las líneas de producción para la elaboración del "auto mundial", con altas tasas de ganancia al competir ventajosamente en el mercado internacional del automóvil.

Este proceso, además implica que la producción de determinada empresa no resulte afectado por algún movimiento huelguístico de los trabajadores automotrices en un país, al poder

realizarse esa producción en otra parte del mundo; y, por otra parte, que las grandes corporaciones en sus matrices puedan desarrollar otras ramas industriales más promisorias (la electrónica, la producción de armamentos, etc.)

Este proceso, que tiene como finalidad el abastecimiento de los costos de producción para obtener mayores ganancias, se ve reforzado por la búsqueda de acuerdos, fusiones, combinaciones, etcétera, de las grandes y pequeñas empresas, para salir de la crisis actual en la que se encuentra la industria automotriz.

La internacionalización del proceso productivo, como fundamento principal de la reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial, conlleva asimismo, una homogeneización de las condiciones técnicas de la producción y de los niveles de productividad, a partir de la introducción de equipos tecnológicos sofisticados (robots y computadoras) en los procesos de trabajo en las matrices y en los centros de producción establecidos por las empresas transnacionales en países de menor desarrollo.

Pero este proceso de reestructuración de la industria automotriz, a través de la automatización y de la internacionalización del proceso productivo; así como de la competencia por el mercado mundial, y de la redefinición de la división internacional del trabajo, ha sido posible sólo en base al despido de miles de trabajadores, a través de continuos ajustes de personal. Frente a ello, la clase obrera automotriz, ha

respondido con la movilización, la negociación y la huelga.

El papel que le toca a México en esta reestructuración a nivel mundial, tiene su base en la integración de la industria automotriz en nuestro país desde principios de los años 1960's, a partir de la cual se intentaba expandir esta industria en beneficio de los fabricantes de autopartes nacionales, pero que cada vez se vuelca más al mercado mundial, bajo el control directo de las empresas transnacionales.

La industria automotriz en nuestro país ha recibido especial atención de parte del gobierno federal desde los años 1960's, porque se consideraba que ofrecía buenas posibilidades dentro del proceso de desarrollo industrial. Así, este gobierno instrumentó apoyos de diversa naturaleza: fiscales, administrativos, en materia de inversión extranjera, e infraestructura.

Hoy, sin embargo, la industria automotriz se encuentra en la etapa depresiva de su comportamiento cíclico. "Problemas de liquidez, inflación, elevada dependencia externa de ambas ramas (terminal y auxiliar), falta de divisas y baja general de la actividad económica, son enumerados como los factores principales de la caída. No se espera recuperación sino hasta finales de 1984. . ." (Islas, 1983:229).

En este sentido, se planteaba en un estudio sobre la "industria de vehículos automotores" realizado por el Banco de Comercio (Bancomer, 1982: 205), que "las exigencias del presente y las del porvenir hacen prever la des-

aparición de los modelos de lujo, para circunscribirse a la fabricación de unidades convencionales austeras, de bajo cilindraje".

Ya en diciembre de 1981 había aparecido un decreto en el Diario Oficial de la Nación, el cual "establece rendimientos mínimos de combustible para automóviles". De acuerdo con dicho decreto, a partir del primero de noviembre de 1984 no se podrán fabricar automóviles de 8 cilindros para el mercado interno. Y recientemente, el 13 de septiembre de 1983, el secretario de Comercio y Fomento Industrial, Héctor Hernández, dio a conocer un proyecto decreto sobre la racionalización de la industria automotriz, en el cual se plantea la obligatoriedad de producir unidades austeras, propiciándose además una mayor integración del sector con el propósito de tener más competitividad en el mercado internacional; también se disminuirán líneas y modelos, y a partir de noviembre de 1984 no se podrán incorporar motores de 8 cilindros (*El Día*, 13-IX-83).

Como se vé, estos decretos están acordes con las políticas de reestructuración de la industria automotriz, cuyas empresas transnacionales que operan en México desde hace varias décadas con plantas principalmente en la zona central del país, decidieron establecer a fines de los 1970's nuevas plantas más modernas y con maquinaria sofisticada (robots y computadoras), en los estados fronterizos del norte, más cerca del mercado norteameri-

cano y de las zonas donde existen grandes recursos naturales para abastecer su producción.

Así, en el corredor industrial Saltillo-Ramos Arizpe en el estado de Coahuila, se establecieron a fines de los 1970's y principios de esta década, tres plantas automotrices: dos corresponden a la General Motors, una de ensamble de automóviles y la otra de motores de seis cilindros; la tercera planta pertenece a la empresa Chrysler, en la cual se producen motores de cuatro cilindros. Esto ha dado lugar a que en este punto geográfico se concentre una masa de recursos productivos de consideración (Dávila, 1983). En junio de 1979 se inicia la etapa de construcción de las plantas; en mayo de 1981 comienzan a operar dos de ellas: la de ensamble de General Motors y la de motores de Chrysler, y para principios de 1982 entraba en operación la planta de motores de General Motors. En su etapa actual, el complejo de Ramos Arizpe está diseñado para producir en el caso de la planta de ensamble de General Motors un volumen de 100 mil unidades al año, y en la de motores una producción diaria de 1,600 motores de seis cilindros para marzo de 1983. Por lo que respecta a Chrysler, su planta de motores tendrá una capacidad para fabricar un promedio de 850 motores diarios en su primera etapa (Ibid:3).

Se estimaba que para este año de 1983, la producción de estas dos plantas de motores, podría representar el 40% de la producción nacional para

exportación, de un total superior al millón y medio de motores destinados al mercado externo, un gran porcentaje de los cuales (80%) serán exportados a los Estados Unidos (Ibid.).

El proyecto original de General Motors en esta región contemplaba la construcción mínima de cuatro plantas; las dos ya mencionadas actualmente en operación, además de dos plantas más para la producción de autopartes, las cuales en esta etapa aún no se construyen (Ibid:4). El periódico *Financial Times* publicaba el 28 de febrero de 1979 que las inversiones de General Motors en Ramos Arizpe podrían ser las más importantes de las foráneas para una compañía de Detroit, desde que la Ford invirtió 500 millones de dólares para la construcción de una planta en Valencia, España (Ibid:5).

Por lo que respecta al monto de la inversión, el secretario de Patrimonio y Fomento Industrial del sexenio anterior, declaró que en el complejo de Ramos Arizpe, se invertiría un capital superior a los 750 millones de dólares, señalando además que dicha zona se convertiría en la principal productora de autos y área de exportación de México en la rama automotriz (Ibid:7).

Con el establecimiento de este complejo de Ramos Arizpe en este lugar para producir grandes cantidades de motores, se puede advertir un efecto de eslabonamiento "hacia atrás" en la industria local, ya que uno de los componentes principales de los motores como son: monoblocks, cabezas de

motor y pistones, son producidos en Saltillo, una ciudad cercana a Ramos Arizpe, por dos empresas del grupo industrial de capital nacional más importante de la región y de los principales a nivel nacional. Este es el Grupo Industrial Saltillo (G.I.S.) y las dos empresas proveedoras de las plantas de motores son: CIFUNSA, la cual produce monoblocks y cabezas de motor y KSM que fabrica pistones. En el caso de CIFUNSA, esta empresa ya producía las partes mencionadas antes de la instalación de las transnacionales automotrices; sin embargo, la expansión de CIFUNSA y el establecimiento de K.S.M., responden al funcionamiento de General Motors y Chrysler en la región (Ibid:11).

Otra empresa de autopartes, que también fue establecida recientemente en Ramos Arizpe, con un nivel tecnológico similar al de las empresas transnacionales mencionadas, es Manufacturera de Cigüeñales de México (MACIMEX), la producción de la cual está orientada a proveer a la planta de motores Chrysler y cuenta actualmente con una capacidad instalada para producir 270 mil cigüeñales al año. Su capital inicial asciende a 800 millones de pesos, aportados en partes iguales por Nacional Financiera y SOMEX. Es decir, se trata de una empresa del sector público, mientras que CIFUNSA y K.S.M. del grupo G.I.S. son del sector privado (Ibid:12).

En la ciudad de Monterrey, en donde se encuentra una de las zonas industriales más importantes del país, y

muy cercana al corredor industrial Saltillo-Ramos Arizpe, la empresa Chrysler cuenta con un gran almacén de refacciones. Pero también aquí se encuentran algunas empresas de autopartes muy importantes, como por ejemplo la más grande productora de parabrisas para automóviles, entre otras.

General Motors y Chrysler, que tienen dos plantas cada una desde hace muchos años en la zona central de México, cuentan además con una planta maquiladora de autopartes cada una en Ciudad Juárez, Chihuahua, desde 1978 en que se inicia la operación de plantas maquiladoras de autopartes en las ciudades fronterizas. Tanto General Motors como Chrysler están maquilando en dicha ciudad partes como: arneses, cubreasientos, radios, tableros de instrumentos y controles eléctricos, empleando principalmente fuerza de trabajo femenina. El periódico *The New York Times* publicó el 3 de marzo de 1980, que una trabajadora de General Motors en Ciudad Juárez, obtendría un ingreso aproximado de 3,200 dólares al año, incluyendo prestaciones, pago de impuestos, etcétera, mientras que en Detroit un obrero devengaría ese mismo sueldo en 20 días. Así, resulta 18 veces más barata la mano de obra en México con relación a los Estados Unidos (Ibid:4).

Por su parte, Ford, que cuenta con tres plantas en el Valle de México, acaba de instalar una más en la ciudad de Chihuahua, Chih., para producir 400 mil motores de cuatro cilindros al año

para exportación en su mayoría, con una inversión de 14,500 millones de pesos (Islas, op.cit.:229) y en la cual se planea establecer 800 robots. Además, Ford tiene planes para establecer una nueva planta de ensamble en el estado de Sonora para producir cerca de 200 mil vehículos subcompactos al año para exportar a los Estados Unidos y Europa, generando 12 mil empleos, con una inversión de 700 millones de dólares en asociación con la empresa japonesa Toyo Kogyo que fabrica el auto Mazda (*Excelsior*, 17-VIII-83).

Para septiembre de 1982 el presidente mundial de la Ford, en una entrevista con De la Madrid, planteaba que la empresa confiaba en la propia recuperación de México de la crisis, y que por ello proseguiría sus programas de expansión en Monterrey, N.L., Chihuahua, Chih., Ciudad Juárez, Chih. Zacatecas, Zac., Cuautlitán, Edo. de Méx., y la ciudad de México, que representan inversiones por 850 millones de dólares en su conjunto. En estos lugares hay proyectos de coinversión con grupos mexicanos, la primera en Monterrey para fabricar cabezas de aluminio para motores de 4 y 6 cilindros, que exportará 860 mil piezas anuales a los Estados Unidos, Canadá y Venezuela; las otras son para fabricar y exportar parabrisas y cristales de automóviles y camiones, ya en operación, y para producir componentes automotrices de plástico. Además figura una coinversión con Nacional Financiera (NAFINSA) para ensamblar trac-

tores agrícolas (*La Prensa*, 12-IX-82).

Otras empresas automotrices han hecho también grandes inversiones en nuevas plantas o en sus instalaciones ya existentes, aunque en este caso no sea en las zonas fronterizas. Así, Nissan invirtió 7 mil millones de pesos para instalar una nueva planta en Aguascalientes, Ags. para producir 350 mil motores al año (Islas, op.cit.:229). Esta cantidad corresponde al 40% del capital total invertido por esta empresa en la entidad, el 60% restante es capital local. Aquí mismo, General Motors se ha asociado en minoría (40%) con capital mexicano del grupo SOMEX que tiene el 60% en otra planta más (*Excelsior*, 8-VIII-83).

Como se puede ver, a México se le ha asignado, dentro de la nueva división internacional del trabajo de la industria automotriz, el papel de productor de motores de bajo cilindraje para exportación principalmente. Esto se puede ver resumido en el cuadro que aparece en la siguiente página.

Este desarrollo industrial de la frontera a partir de la industria automotriz, se combina con el desarrollo de la rama minero-metalúrgica, de donde la primera obtiene grandes cantidades de materias primas. En esta zona vamos a encontrar a las más importantes empresas siderúrgicas del país y de Latinoamérica (Alto Hornos de México, Sociedad Anónima —AHMSA— de Monterrey, Nuevo León, y AHMSA de Monclova en Coahuila, por ejemplo), donde ha habido multimillona-

Proyectos de exportación de la industria automovilística terminal

EMPRESA	PRODUCTOS	CANTIDAD ANUAL	INICIO DE ACTIVIDADES
General Motors	Motores V-6 de 2.6 lts.	hasta 400,000	1982
Ford Motor Co.	Motores 4-L de 2.2 lts.	hasta 400,000	1983
Chrysler	Motores 4-L de 2.2 lts.	hasta 270,000	1980
Volkswagen of America	Radiadores y Estampados	250,000	1979
Volkswagen of America	Motores 4-L Diesel y Gasolina	300,000	1982
Nissan Mexicana	Motores 4-L	450,000	1983
Industrias Renault	Motores 4-L	de 300,000 a 340,000	1984
Industrias Renault	Suspensiones	de 300,000 a 340,000	1983

FUENTE: Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

Tomado de Larriva, J.J. y Vega, 1982. "El comercio exterior de la industria automovilística en México. Evolución y Perspectivas". *Comercio Exterior*, Vol. 32, No. 12:1358-1363 (p. 1363).

rias inversiones en los últimos años, para ampliación y modernización de las plantas; y complejos mineros también muy importantes (Nueva Rosita y Palau en Coahuila; Cananea en Sonora, etcétera).

Como se ha mencionado, los beneficios obtenidos de los regímenes de maquila y de zonas libres, la fuerza de trabajo barata, la cercanía a los cen-

tros productores de materias primas como son las minas, las vías de comunicación hacia los Estados Unidos, y la misma cercanía al mercado norteamericano, son algunos de los aspectos importantes tanto para el establecimiento de las empresas automotrices, como para el desarrollo de la industria minero-metalúrgica dentro de este proceso de industrialización fronteriza.

En los Estados Unidos, por otra parte, la industria automotriz ha cerrado muchas de sus plantas, principalmente en Detroit, quedando despedidos en todo el país unos 600 mil trabajadores relacionados con la industria automotriz (terminal y auxiliar) desde 1978 hasta 1982 (*Los Angeles Times*, 24-III-82). Actualmente, unos 465,950 de ellos están despedidos indefinidamente (*Peoples' World*, Vol. 46, No. 17, April 23, 1983).

Muchas de estas plantas, sin embargo, han sido reabiertas en otros países, como las mencionadas de México, y en otras partes de los Estados Unidos donde las tasas de sindicalización y los salarios son mucho menores que en donde estaban establecidas. En California, la General Motors tenía 3 plantas, dos de las cuales (Freemont y Southgate) fueron cerradas, mientras que la de Van Nuys ha permanecido abierta gracias a la combatividad de sus obreros quienes en un momento quedaron reducidos a la mitad (2,500). Actualmente, existe un plan para reabrir la planta de Freemont bajo un consorcio formado por la General Motors y la empresa japonesa Toyota, para producir a partir de 1985 un automóvil (Toy-Chevy) diseñado por los japoneses y con partes hechas en Japón (motores, bombas, transmisiones, carburadores, frenos y otros) y en los Estados Unidos (amortiguadores, baterías, asientos, vidrios, etcétera), utilizando para ello 90 robots. Los nuevos empresarios, sin embargo, se oponen a recontractar a todos los 6,200 ex-trabajadores

de General Motors con sus derechos de antigüedad, y sólo emplearán a 2,000 de ellos con un salario 3 dólares menos de lo que ganaban antes. Muchos beneficios más también quedarán perdidos para los trabajadores.

Otras "aventuras conjuntas" de este tipo están gestándose actualmente en este país, por ejemplo entre Ford y la empresa japonesa Toyo Kogyo, que fabrica el automóvil Mazda (*Peoples' World*, Vol. 46, No. 17, April 23, 1983).

Uno de los campos más promisorios de la industria en este país, la electrónica, ha empezado a sentar sus reales en este estado fronterizo con México, y se ha creado una zona industrial en una área que ha sido denominada Silicon Valley, ubicado 80 kilómetros al sur de San Francisco, donde este año se invertirá una gran parte de los 2 mil millones de dólares planeados para establecer nuevas empresas de alta tecnología en California. El despegue de este valle se inició hace 6 años con la compañía Diasonics, productora de rayos X digitales y equipo médico nuclear. En 1978, el impuesto por ganancias máximas fue reducido del 49% al 28%, llegando en nuestros días al 20%. Desde entonces el dinero empezó a fluir a este valle (*The Wall Street Journal*, 17-VIII-83).

Pero uno de los proyectos más importantes de industrialización de la frontera, no sólo del lado norteamericano, sino también del mexicano, es el Proyecto Especial Fronterizo de la Mesa de Otay (Otay/Border Special

Project). Esta es una sola área topográfica que abarca una superficie de aproximadamente 19 mil hectáreas y está separada por la frontera internacional. Del lado mexicano, la Mesa de Otay contiene al aeropuerto internacional de Tijuana, un campus universitario de la Universidad Autónoma de Baja California, y una zona habitacional considerablemente grande. Actualmente se están estableciendo una gran ciudad industrial y algunos fraccionamientos. Eventualmente, la Mesa albergará aproximadamente a 140 mil habitantes, algunos de los cuales son personas de reacomodo de las zonas inundadas recientemente.

La parte norteamericana, está dedicada actualmente a la agricultura, considerándose como una de las zonas más fértiles en el condado de San Diego. Existe ahí mismo un aeropuerto municipal, Brown Field, y la cárcel del condado. Pero a partir de 1981, se aprobó el Otay Mesa Community Plan (Ver figura), para desarrollar casi 10 mil hectáreas de estas tierras durante los próximos 20 ó 30 años en áreas industriales, comerciales y de fraccionamientos residenciales. De acuerdo con el plan, Otay Mesa tendrá 18,190 casas para 46,410 habitantes de bajos ingresos, 3,500 acres de parques industriales, 600 acres para agricultura, 358 para uso comercial, y 2,200 acres reservados para estudios futuros. El plan preve la creación de 77 mil empleos, 70 mil de los cuales serán industriales y 7 mil comerciales, para el año 2,000. Se plantea que Otay Mesa es una bue-

na zona para establecer una zona franca y plantas gemelas de producción (maquiladoras) con su contraparte mexicana, similares a las ya establecidas en El Paso, Texas y Ciudad Juárez, Chihuahua.

El desarrollo industrial de Otay Mesa podría estar basado en industrias de alta tecnología como son las de armamento militar, maquinaria eléctrica y electrónica, y otras. Se piensa que las altas tasas de desempleo en la zona podrían influir en la reducción de los costos de producción de las empresas que se establezcan inicialmente en Otay Mesa, para hacerlas aún más competitivos con los del norte y del sur de California. También se habla de la proximidad de esta zona a una fuerza de trabajo barata del otro lado de la frontera, o sea del lado mexicano. En este sentido, algunos planificadores y analistas del condado de San Diego, han empezado a preguntarse acerca del verdadero número de empleos que serían creados para los trabajadores norteamericanos.

Además, esta zona será muy importante por la construcción de una segunda entrada o puerto de entrada a los Estados Unidos, la cual se esperaba concluir en septiembre de 1983, pero no será sino hasta marzo de 1984 en que esté listo. Con la apertura de esta segunda entrada se espera mejorar el acceso e incrementar el comercio con México.

“La señal para el comienzo real del desarrollo de Otay Mesa —dice el reporte del grupo de trabajo del con-

dado de San Diego del mes de junio de 1982—, será indudablemente, la apertura del puente a México, la segunda entrada fronteriza (Second Border Crossing) que ha sido discutida por lo menos 15 años y aún no es una realidad”.

Este desarrollo industrial fronterizo se da pues, en un contexto de la internacionalización del capital norteamericano, y del proceso productivo, en unas relaciones de desarrollo desigual donde la acumulación y reproducción de este capital internacional se da en función de una explotación de los trabajadores mexicanos en ambos lados de la frontera.

Según Hinojosa (1982:67), “a través del aceleramiento de los flujos internacionales de trabajo y capital, la base económica de las relaciones de clase y de la lucha de clases está trascendiendo el territorio de un Estado, para volverse parte de un sistema internacional de la acumulación y reproducción del capital. Son los capitalistas monopólicos, a través de su estratégico control de los flujos de ca-

pital, quienes han extendido sus relaciones de explotación con una “conciencia internacionalista”. Las organizaciones de los trabajadores, mientras tanto, han sido extremadamente lentas y sólo marginalmente efectivas en la coordinación internacional de sus luchas. Esta inercia resulta de la estrategia tradicional de confrontar a los capitalistas dentro de los límites de un Estado Nación específico, donde ocurren también las batallas ideológicas por la hegemonía y las batallas políticas por el control del Estado”.

Estas relaciones de explotación producidas por la internacionalización del capital y del proceso productivo tendrán que llevar inevitablemente a la clase obrera a formular nuevas estrategias para confrontar a los capitalistas en términos económicos y políticos, pero ahora a una escala internacional, de lo cual ya se han empezado a dar algunos casos, como por ejemplo entre los trabajadores de la industria automotriz, de la industria eléctrica y de la nuclear, entre otros muchos.

Referencias:

BANCOMER, 1982. “La Industria de Vehículos Automotores”. *Panorama Económico*, Vol. XXXII, No. 11.

COUNTY OF SAN DIEGO, Chief Administrative Office 1981-82, San Diego County Border Task Force. *Findings*

and Recommendations Concerning Otay Mesa. June 1982.

DAVILA, Mario, 1983. *Análisis del impacto Socio económico de las inversiones proyectadas en el corredor industrial Saltillo Ramos Arizpe*. Cap. 3. El complejo au-

- tomotor de Ramos Arizpe, Coahuila. Centro de Investigaciones Socioeconómicas de la Escuela de Economía de la Universidad Autónoma de Coahuila.
- FRÖBEL, F., HEINRICHS J. y KREYE, O., 1981. *La nueva división internacional del trabajo. Paro estructural en los países industrializados e industrialización de los países.*
- GAMBRILL, Mónica-Claire, 1982. "La nueva división internacional del trabajo: Industrialización vía maquiladoras". *3er. Mundo y Economía Mundial (CEESTEM)*, Vol. 1, No. 2:331-344.
- GROVER, Wendy, 1983. "Planning for Export-led Industrialization in the Borderlands". Graduate School of Architecture and Urban Planning, U.C.L.A., September. Mecanoescrito.
- HINOJOSA, R., 1982. "International Class Politics of Capital and Labor Flows: Towards a Framework for Praxis". *Contemporary Marxism*, No. 5: 67-80.
- ISLAS, Héctor, 1983. "La industria automovilística: Un repaso general". *Comercio Exterior*, Vol. 33, No. 3:223-230.
- LARRIVA, J. y VEGA, J., 1982. "El comercio exterior de la industria automovilística maquiladora de exportación". (15vas). *Comercio Exterior*, Vol. 32, No. 12:1358-1363.
- LEUCATE, Christian, 1973. *Internacionalización del capital e imperialismo*. Ed. Fontamara; Barcelona.
- MUNGARAY, A., 1983. "División internacional del trabajo y automatización de la producción: El futuro de las maquiladoras". *Investigación económica*, 164: 231-253 (abril-junio).
- OTAY/Border Special Project Office, 1982. *OTAY/Border Special Project Final Economic and Fiscal Report*. Mecanoescrito.
- POULANZAS, Nicos, 1973. "L'Internationalisation des Rapports Capitalistes et l'Etat-Nation". *Les Temps Modernes*, No. 319:1456-1500 (feb).
- SANDOVAL, Juan Manuel, CONCHEIRO, Luciano y CISNEROS, Isidro, 1983. "El nuevo sindicalismo en la industria automotriz en México". Ponencia presentada en las Mesas Redondas sobre sindicatos nacionales, organizadas por el Instituto de Investigaciones Sociales de la U.N.A.M. (enero).

Documentos:

- Partido Socialista Unificado de México (Comisión de Asuntos Fronterizos), 1982. "Los trabajadores de la industria maquiladora en la frontera norte".
- Partido Socialista Unificado de México, 1983. "Declaración de Matamoros sobre la industria maquiladora". (17-VIII).
- Partido Socialista Unificado de México, 1983. "Conclusiones del Foro Nacional sobre la industria maquiladora". (26-VIII).
- Partido Socialista Unificado de México, 1983. "Pronunciamiento de Tijuana sobre la industria maquiladora". (21-VIII).

- Partido Socialista Unificado de México, 1983. "Conclusiones del Foro Nacional

sobre la industria maquiladora". (26-VIII).

Secretaría de Programación y Presupuesto, 1983. "Las acciones inmediatas de apoyo a las exportaciones".

Periódicos:

Diario Oficial de la Nación, 1981. "Decreto que establece rendimientos mínimos de combustible para automóviles". (Diciembre).

Diario Oficial de la Nación, 1983. "Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación". (15-VIII).

El Día, 1983. "Proyecto/Decreto sobre la racionalización de la industria automotriz". (13-IX).

Excelsior, 8 y 17 de agosto de 1983.

Financial Times, 28 de febrero de 1979.

La Prensa, 12 de septiembre de 1982.

Los Angeles Times, 24 de marzo de 1982.

Peoples' World, Vol. 46, No. 17, April 23, 1983.

The New York Times, 3 de marzo de 1980.

The Wall Street Journal, 17 de agosto de 1983.

Comunicación oral:

QUIROZ, Othón, Seminario sobre "Crisis y clase obrera en la industria automotriz", Universidad Nacional Autónoma de México, del 9 al 20 de mayo de 1983.



