

29.16



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE ECONOMIA

" EL PAPEL ESTRATEGICO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
PARAESTATAL Y SU CONTRIBUCION AL DESARROLLO
ECONOMICO NACIONAL "

T E S I S

Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN ECONOMIA

• • • • •

PEDRO ARJON LOPEZ



México, D. F.

1984



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

INTRODUCCION

1. MARCO DE REFERENCIA	1
1.1 Orígenes y Proceso de la Industrialización en México. Generalidades.	7
2. LA INDUSTRIA DE BIENES DE CAPITAL MEXICANA	
2.1 Producción de Bienes de Capital o Complementación de Bienes Importados.	17
2.2 Su importancia en el desarrollo económico.	20
2.3 La participación del Estado en la Industria de Bienes de Ca- pital.	23
2.3.1 Orígenes y justificación.	
2.3.2 Su ubicación (conformación del sector paraestatal y peso en las principales variables macroeconómicas).	30
2.3.3 El papel de la Industria Paraestatal de Bienes de Ca- pital.	40
3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO	
3.1 La producción de Automotores considerada como Bienes de Capi- tal.	43
3.2 Surgimiento y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana.	44
3.3 Estructura Industrial.	57
3.4 La Participación del Estado.	62
3.4.1 Orígenes y Conformación del Subsector Paraestatal Auto- motriz (SPA).	
3.4.2 Objetivos de su Operación.	69
3.4.3 Participación en las variables macroeconómicas.	71
3.4.4 Situación financiera.	77

3.5	La política del Estado en la Rama.	81
4.	LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL EN EL FUTURO PREVISIBLE: Plan Nacional de Desarrollo.	86
4.1	La concepción Estratégica del Desarrollo: Reordenación Económica y Cambio Estructural.	87
4.2	Política Sectorial: Desarrollo Industrial y Comercio - Exterior.	91
4.3	La Política de Empresa Pública.	101
4.3.1	Principales propósitos	102
4.3.2	Lineamientos de acción	103
4.3.3	Alcances y Limitaciones	104
4.4	El papel que deberá cumplir la industria automotriz para- estatal en el marco conjunto de la reorientación estraté- gica del desarrollo	108
5.	RESUMEN Y CONCLUSIONES	113
5.1	Resumen	
5.2	Conclusiones	127
	Anexo I	134
	Anexo II	153
	Bibliografía utilizada	176
	Indice de cuadros	183

" Y A LA PUERTA DE LA CIENCIA, COMO
A LA DEL INFIERNO, DEBIERA ESTAM-
PARSE ESTA CONSIGNA:

DEJESE AQUI CUANTO SEA
RECELO

MATESE AQUI CUANTO SEA
VILEZA ..."

(DANTE)

CARLOS MARX

INTRODUCCION

El presente trabajo esta referido al estudio del papel que ha venido cumpliendo la intervención del Estado en la rama automotriz a través de sus empresas.

La tesis central que se maneja, deliberadamente en forma inversa, es de que el Estado al intervenir en la actividad económica cumple un papel estratégico, el cual se encuentra en estrecha congruencia con los objetivos del desarrollo, al que se concibe aquí como un proceso evolutivo, cuantitativo y cualitativo, expresado tanto en un crecimiento sostenido del producto, como en una progresiva distribución equitativa del ingreso, con todos los beneficios sociales que ello lleva aparejado.

En términos generales, el papel estratégico del Estado es concebido como la parte medular de su función rectora, en el sentido de que es capaz de determinar la amplitud, velocidad y dirección del desarrollo, y que en consecuencia, -aún en el marco de la moderna estructura imperialista- puede reservarse el derecho de establecer directrices y lineamientos de acción, no sólo como medidas anticíclicas, sino como medidas permanentes en un marco de programación democrática perenne.

Por tanto, en el ámbito de esta filosofía, al Estado le es factible a través de la Empresa Pública (E.P.), de contrarrestar el papel de los monopolios y por consiguiente el del capital imperialista, en un esfuerzo por garantizar la soberanía nacional y el bienestar de las masas trabajadoras.

Todo lo cual, resulta compatible con su carácter de gestor de la vida nacional y defensor acérrimo de las libertades individuales, dado el régimen democrático-representativo sobre el que se asienta.

Específicamente en el sector automotriz, tal papel adquiere relevancia dado su esfuerzo por coadyuvar a la integración del aparato productivo (tómese en cuenta la importancia del sector en la cadena productiva, particularmente al interior de la industria de la metalmecánica), por su capacidad para generar empleos, para sustituir importaciones y generar divisas, y en general por su constante impulso y fomento al proceso industrializador mexicano.

Hay que advertir, que el sector paraestatal automotriz constituye sólo una pequeña muestra de E.P., de un universo que en un periodo de aproximadamente doce años se expandió a tasas geométricas, sin embargo, no obstante la pequeñez de la muestra, como unidades hermanas, las E.P. mantienen características que les son comunes, de donde, a riesgo de generalizar, puede decirse que la buena o mala operación de cualquiera de ellas, encuentra siempre su elemento causal en la política económica global que se implementa, y particularmente en la política sectorial que de ella se deriva.

Así pues, el conjunto de la investigación está abocada a evidenciar las características de operación del subsector paraestatal automotriz, a efecto de confirmar o refutar la tesis que se plantea.

El marco de referencia en que se apoya la investigación lo constituye en primera instancia (capítulo primero), la caracterización del proceso de industrialización mexicana, en un intento por ubicar a grosso modo lo más sobresaliente de su evolución, en términos de modelos de desarrollo, agentes que intervienen y estructura productiva, destacando el papel del Estado en el proceso.

En el segundo capítulo, y dentro de ese marco, se hace un análisis del origen, desarrollo e importancia de la industria de bienes de capital, por considerar: primero, que la producción de automotores está integrada al contexto de la industria de la metalmecánica en su conjunto (lo mismo que la producción de bienes de capital); y segundo, porque se está concibiendo a la producción de automotores (básicamente autotransporte: camiones, tractocamiones y autobuses integrales) como parte importante de la producción de bienes de capital, en tanto que pasan a integrarse a la formación bruta de capital fijo (según la acepción de cuentas nacionales), pero sólo en este sentido, puesto que por definición un bien de capital es un bien de producción en primera y última instancia y en forma directa, mientras que un camión por ejemplo, aún cuando forme parte del capital fijo (de la empresa de que se trate), contribuye a la producción sólo indirectamente.

Por otro lado, si bien es cierto que la producción automotriz constituye un sector en sí mismo (lo que justifica un estudio individual), también es cierto que no se pueden dejar de lado sus interrelaciones fundamentales, tanto más si se está utilizando un enfoque integrador del aparato productivo cuestión de suma importancia para la industria en su conjunto.

En el tercer capítulo, y descendiendo en el nivel de abstracción, se hace un análisis del surgimiento y desarrollo de la industria automotriz en México, de su estructura productiva por tipo de bien, y de los agentes que intervienen.

Es en ese contexto particularmente donde se hace el estudio de la participación estatal en términos de la tesis que se plantea, para lo cual se efectúa el análisis de un conjunto de indicadores macroeconómicos, tales como el empleo, producción bruta, remuneraciones, productividad, comercio exterior, etc.

El cuarto capítulo se dedica al análisis del papel que debe cumplir el sector automotriz paraestatal en el ámbito de la actual administración, concretamente del Plan Nacional de Desarrollo, tomando en cuenta tanto las consideraciones que se hacen en relación al desarrollo industrial y comercio exterior, como los propósitos que se espera debe cumplir la E.P. en el desarrollo.

Finalmente, en el quinto capítulo se presenta un resumen integrado de lo tratado y un apartado de conclusiones, en las cuales se comprueba o se refuta, según se infiere de los resultados de la investigación, la viabilidad o no viabilidad de la hipótesis.

Un hecho a destacar, consiste en el manejo del tema desde un punto de vista económico-político y no político-económico, lo cual se podrá constatar a lo largo de toda la presentación, básicamente en las conclusiones.

Para terminar, hay que hacer notar, que la investigación se centra, si no en un esfuerzo por dilucidar lo que sin lugar a dudas espíritus más experimentados y con una mentalidad mucho más lúcida y crítica han logrado, si - por enfatizar y llamar la atención-particularmente de la clase obrera y - sus aliados-, sobre la importancia estratégica que representa, en la lucha por la transformación de la realidad social y el rompimiento de la hegemonía de la clase dominante, el hecho de que el Estado intervenga en la actividad económica a través de uno de sus instrumentos fundamentales: The Public Enterprise.

Sea este el lugar para expresar mi profundo agradecimiento al Lic. Ramón - Plaza Mancera, por el constante apoyo, impulso y orientación que me brindo a lo largo de la investigación, sin la cual, es indudable que la presente tesis no hubiera podido cristalizar.

El conjunto de ideas y la manera de expresarlas, así como los defectos y - anomalías que pudieran encontrarse, son de mi exclusiva responsabilidad y en consecuencia sólo a mi podrán imputarse.

Ahora sólo un consuelo queda, al decir de Plinio el joven: Nillum esse librum tam malum ut non aliqua parte prodesset (No hay libro tan malo que - no sirva para algo).

EL SUSTENTANTE.

C A P I T U L O 1

En el principio fue Aristóteles,
Y los objetos en reposo tendían a permanecer en reposo
Y los objetos en movimiento tendían a reposar
Y en breve todo estaba en reposo;
Y a Dios le pareció aburrido.

1. MARCO DE REFERENCIA

1.1 Orígenes y Proceso de la Industrialización en México

Generalidades

En México, la industrialización tuvo sus orígenes en la fase anterior a la gran expansión de las exportaciones de la segunda mitad del Siglo XIX y se ve alimentado de un mercado antes abastecido por la artesanía. No obstante, que el flujo de salarios (el cual tenía un origen directo en las exportaciones) era reducido, la expansión del sector externo creó condiciones para la instalación de una infraestructura que llegó a unificar el mercado nacional en beneficio del núcleo manufacturero preexistente.

Para 1900-1905, el desarrollo económico en México tuvo como centro dinámico el sector exportador en expansión, lo cual, por otra parte, fue un reflejo de la integración de la economía nacional en el sistema de división internacional de trabajo.

Hay que mencionar, que en lo que se ha denominado la primera fase de industrialización en México,^{1/} influyó la naturaleza de los productos de exportación, por cuanto el procesamiento de éstos, ya fuese para atender las necesidades del mercado interno o para fines de exportación, constituyó una actividad industrial.

1/ Se refiere a la industrialización inducida por la expansión de las exportaciones y es anterior a la industrialización por sustitución de importaciones.

Celso Furtado. La Economía Latinoamericana "Formación histórica y problemas contemporáneos". 15a. edición (México, D.F. Siglo XXI editores, c 1980) p. 125.

Así, el procesamiento de productos minerales conformó el núcleo inicial de un importante sector de la industria mexicana. Esto explica que en México se haya creado una experiencia metalúrgica que fue de mucha significación en el desarrollo industrial del país, particularmente en la fase siguiente, cuando ocurre la crisis del sector exportador.^{2/}

Ahora bien, hasta 1929 el desarrollo del sector industrial había sido un reflejo de la expansión de las exportaciones; a partir de ese momento, - la industrialización fue inducida principalmente por las tensiones es- -- tructurales provocadas por la declinación o el insuficiente crecimiento - del sector exportador.

La industrialización relativa a la primera fase consistió esencialmente - en la instalación de un núcleo de industrias de bienes de consumo corrien- te - tejidos, productos de cuero, alimentos elaborados, confecciones- cu- ya producción fue posible como consecuencia del crecimiento en el ingreso disponible para el consumo, impulsado por la expansión de las exportacio- nes.^{3/} Sus limitaciones se expresan, en que el crecimiento de la pro-

2/ Ibid., pp. 130-131.

3/ Sin embargo, hay que tener presente como afirma Albert O. Hirschman que la industrialización no es sustancialmente igual en todos los países, es decir, que no en todos se empieza con las industrias ligeras de bienes de consumo; que continúa con la industria pesada y de bienes de capital y, en forma eventual con los bienes de consumo duradero. "En el patrón aparentemente cíclico de los países de temprana - industrialización y de los muy tardíos en este respecto se esconde - una diferencia esencial y cualitativa". Albert O. Hirschman, "La - Economía Política de la Industrialización a través de la Sustitución de Importaciones en América Latina" EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXXV. No. 140. p. 632.

ducción industrial adoptó esencialmente la forma de adición de nuevas unidades de producción similares a las preexistentes, a través de la importación de equipos. No se dió la formación de un sistema de producción industrial mediante una diversificación creciente en el mismo, sino en base a la adición de unidades similares en ciertos sectores de la actividad industrial. La diferencia básica entre la industrialización de la primera fase y el crecimiento de la actividad exportadora, radica en que ésta última, funcionó como variable exógena al depender de una demanda externa, mientras que las inversiones en el sector industrial, dependieron en su mayor parte del crecimiento de un mercado creado por la actividad exportadora. Para que el sector industrial llegara a superar esa dependencia, era necesario que se diversificase lo suficiente para autogenerar demanda; es decir, que se instalaran industrias de equipos, cuyo producto fuera absorbido por el propio sector industrial y otras actividades productivas. Sin embargo, las inversiones en infraestructura y las propias inversiones industriales, encontraron facilidades de financiamiento fuera del país, - el cual estaba vinculado a la adquisición de equipos y tecnología en centros extranjeros. La dependencia por su parte, subordinada a la adquisición de equipos de abastecedores extranjeros, redujo la actividad industrial al procesamiento de materias primas locales con equipos importados, o a la terminación de bienes de consumo importados semielaborados, siempre sobre la base de equipos adquiridos en el exterior.

En fin, que la crisis de 1929 modificó profundamente el proceso evolutivo de la industrialización.^{4/} El principal efecto fue, que la contracción

^{4/} Juan Pablo Franco. "América Latina y los Monopolios". Rev. Transformaciones No. 2 (Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1971) pp. 41-42.

del mercado internacional dió lugar a una expansión del sector industrial ligado al mercado interno, en un esfuerzo de suatitución total o parcial de bienes que anteriormente eran adquiridos en el exterior. Esto fue a lo que se dió en llamar, "proceso de suatitución de importaciones"^{5/} el cual es definido como : el aumento de la participación de la producción industrial (destinado al mercado interno) en el producto bruto, en condiciones de declinación de la participación de las importaciones en el mismo.^{6/}

El aumento de la producción manufacturera de bienes de consumo corriente, que se dió al iniciarse el proceso de suatitución, se tradujo en un aumento de la demanda de productos intermedios y de equipos en general. Frente a las limitaciones que presentaba la capacidad para importar, los precios de los insumos industriales tendieron a subir, abriendo con ello nuevas posibilidades a la inversión. En México el proceso de suatitución se prolongó y ganó profundidad; tanto más, cuanto que ya existía una experiencia metalúrgica importante, aparte de que se dejó sentir la acción del Estado en la promoción de industrias básicas.

5/ Ibid., O. Hirschman distingue cuatro orígenes de la industrialización por suatitución de importaciones, a los que él denomina los cuatro impulsos de la ISI: las guerras, problemas de la balanza de pagos, crecimiento del mercado interno (como resultado de un aumento de exportaciones) y la política oficial de desarrollo. p. 629.

6/ Celso Furtado. *Op. cit.*, p. 135.

Una definición más simplificada sería la que presenta H. Robock "La suatitución de importaciones ha sido definida como el proceso mediante el cual una proporción creciente del consumo total en un país dado se satisface con la producción nacional".

Stefan H. Robock. "Una dicotomía falsa; Industrialización a través de Suatitución de Importaciones o mediante industrias de Exportación". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXXIX No. 155. p. 525.

Desde principios de la década de los cuarenta la política de industrialización del Estado se empezó a definir por los siguientes rasgos: (a) una política de protección y promoción industrial a través de la introducción de permisos previos a la importación a mediados de los cuarenta y del sistema de exenciones fiscales a principios de la misma década; (b) la intervención directa en la producción manufacturera en algunas ramas como siderúrgica, fertilizantes y papel; (c) el financiamiento de largo plazo de la inversión industrial a través del aparato financiero público en donde el papel más activo lo ocupaba Nacional Financiera; y (d) una política de apertura del sector manufacturero hacia la inversión extranjera.^{7/}

En el período de posguerra, el proceso de industrialización dependió, entre otros elementos; de la acción estatal, (orientada a concentrar inversiones en sectores básicos) de la recuperación ocasional del sector exportador y de la introducción de capitales y tecnología extranjeros. No obstante, se continúa hablando de sustitución de importaciones debido a que la producción industrial, orientada estrictamente para satisfacer la demanda interna, sigue abastaciendo mercados antes proveídos mediante importaciones.

El hecho es que al iniciarse la década de los cincuenta, la industria manufacturera generaba cerca del 20% de la producción total y ocupaba el 14% de la fuerza de trabajo. Su conformación respondía a una estructura productiva dominada por las industrias de bienes de consumo generalizado

^{7/} Jaime Ros. Reflexiones sobre el proceso de industrialización en México. Seminario sobre políticas para el Desarrollo Latinoamericano (s.l. QCADE, s.f.) p. 4.

y bienes intermedios necesarios para su producción, que en conjunto representaban más del 70% del valor de la producción manufacturera y aproximadamente 80% de las exportaciones de manufacturas.

De hecho durante esta década, y como consecuencia de la fuerte concentración del ingreso provocado por la inflación generada durante la segunda guerra mundial y por la estructura productiva mencionada, las posibilidades de crecimiento industrial se abrieron esencialmente hacia la producción de bienes intermedios durables y de capital^{8/}. Así, las ramas que registran el mayor dinamismo durante los cincuenta, son: la de aparatos eléctricos, metálicas básicas, química, equipo de transporte, hule y productos metálicos.

En esta etapa el Estado mantiene una intervención activa y dinámica en el proceso de diversificación industrial como lo demuestra su inversión en equipo de transporte y metálicas básicas, además del sostenido esfuerzo llevado a cabo en fertilizantes.

Hacia 1963-1964 se inicia un nuevo periodo de expansión después de una evolución lenta de principios de los sesenta, que correspondió al agotamiento de los efectos dinámicos de la sustitución de importaciones.^{9/}

8/ José Blanco. "Génesis y Desarrollo de la Crisis en México, 1962-79". Investigación económica. No. 150. (octubre-diciembre de 1979) pp. 41-42.

9/ Sobre el agotamiento del patrón sustitutivo de importaciones Alfredo Navarrete en 1964 escribía: "Se ha logrado en México un crecimiento industrial sólido, equilibrado y sostenido. Nos enfrentamos, sin embargo a una nueva serie de problemas concomitantes de la actual etapa de desarrollo económico del país. Por una parte, son más reducidas las posibilidades de sustitución de importaciones, que hasta ahora ha sido relativamente fácil, ya que los campos industriales por desarrollarse en adelante, son muchos de ellos de tecnología compleja, de escalas de producción grande, propias para producción en masa y que requieren fuertes inversiones de capital y/o asociaciones de pequeñas industrias que en forma coordinada abastezcan estos complejos industriales". Alfredo Navarrete R. "El Desarrollo Industrial de México: Situación y Perspectivas". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXX, No. 120. p. 583.

Tal periodo de expansión presentó algunos cambios en cuanto a sectores - más dinámicos y agentes, respecto del proceso anterior. Uno de ellos lo constituyó la pérdida relativa del liderazgo y dinamismo del Estado y - del capital local frente a la empresa transnacional.^{10/}

La presencia del capital extranjero resultó dominante en tres de las cuatro industrias de mayor dinamismo en los sesenta (automotriz, maquinaria no eléctrica, aparatos eléctricos) y difundida y creciente en la cuarta, más dinámica (industria química). En estas ramas, las empresas transnacionales inician la producción de nuevas actividades (como ocurre en la industria automotriz) o bien absorben empresas de capital local y se expanden a partir de ellas (como ocurre en la rama de aparatos eléctricos)^{11/}

10/ Al respecto resulta ilustrativo la afirmación de Theotonio Dos Santos. "Desde 1960 a 1967 las manufacturas llegan a constituirse en el principal rubro de la inversión norteamericana en América Latina. En 1960 las manufacturas representan 19% del monto global de las inversiones directas norteamericanas en América Latina. En 1967, las manufacturas pasan a representar el 32% de estas inversiones (...) Cabe ver ahora a que industrias se dirige en especial. Según datos del Survey of Current Business, en 1967 el sector industrial de América Latina que tenía el más alto valor o inversiones directas de Estados Unidos era el de las industrias químicas y derivados que correspondía a 68.2 millones de dólares, es decir, el 27% del valor de esas inversiones. Enseguida vemos la industria de transportes y equipos con 428 millones de dólares, es decir 17% de esas inversiones. Las industrias de máquinas eléctricas y no eléctricas sumaban 334 millones correspondiendo al 13% de esas inversiones. Un poco por debajo se encuentra la industria de productos alimenticios (...) y que absorbe 315 millones, es decir, el 13% de esas inversiones". Theotonio Dos Santos. Socialismo o Fascismo (México, D. F.: Editorial Feriferia, 1976). pp. 26-30.

11/ Vid., Fernando Fajnzilber y Trinidad Martínez Tarrago. Las Empresas - Transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana. (México, D. F.: F.C.E., c 1976) pp. 248-254.

Al iniciar la década de los setenta el proceso de industrialización aparece crecientemente orientado hacia la diferenciación y diversificación de los consumos modernos de durables, en el marco, aún, del atraso histórico en la producción de bienes de capital.

En el contexto de un declinamiento de la participación del Estado, el liderazgo del proceso es ejercido en forma cada vez mayor por la empresa transnacional apoyada en las ventajas relativas de que dispone sobre el capital local, en términos de disponibilidad y costo de recursos financieros, potencial de acumulación, acceso a la tecnología y tamaño de planta.

La década de los setenta se caracterizó hasta 1977, por un decremento en la expansión industrial que correspondió al agotamiento de los efectos dinámicos que se habían presentado en algunas ramas durante la década anterior y más concretamente, al hecho de que tales ramas crecieron en el ámbito del atraso en la producción de bienes de capital, lo que finalmente llevó a producir tensiones crecientes en la balanza de pagos.

La situación actual de la industria mexicana refleja de una manera contundente -en el marco de la crisis que agobia al conjunto de la economía y de la sociedad mexicana- las contradicciones agudas que se generaron en la estructura productiva y que responden en alguna forma -no necesariamente básica- a la política económica implementada por los distintos regímenes desde que el proceso de industrialización se hizo paten

te en la actividad económica. Tal política en general se ha caracterizado por su falta de consistencia y homogeneidad, en tanto no se ha basado en una planeación del desarrollo económico mexicano ad hoc a nuestras potencialidades, recursos y situación sociológica.

De ahí la falta de un seguimiento y control de la industrialización por sustitución de importaciones, que determinó los consabidos "cuellos de botella" en el sector, ya observables en la década de los sesenta. Que de otro lado llevó a considerar la salida y la apertura de nuevas oportunidades a la inversión vía la promoción de exportaciones, la cual hoy incluso se ha puesto muy en boga, según los lineamientos estratégicos que para el sector industrial le asigna el Plan Nacional de Desarrollo.

Lo cuestionable del asunto es la inexistencia de bases sólidas en la estructura productiva industrial que permita generar las tan hoy cotizadas y requeridas divisas, pues una buena parte de las empresas, incluso las grandes corporaciones, aparte de los altos costos y la ineficiencia con que operan, se encuentran en el momento actual ante la peor crisis de insolvencia frente al exterior.^{12/}

^{12/} V.gr. "Con la flexibilidad anunciada en la aplicación de la ley sobre Inversiones Extranjeras, el caso de Alfa puede abrir la puerta a una mayor participación del capital foráneo en la actividad económica nacional, pero no a partir de la apertura de nuevas plantas y fuentes de empleo, sino de la apropiación parcial de las empresas ya existentes (...) La deuda -y principalmente la externa- se han instituido en la base de sustentación y crecimiento de las empresas. Pero tiene un límite; el que fijan los acreedores. Alfa sentó el precedente de las empresas mexicanas. La Cervecería Moctezuma se resiste. VISA renegocia".
 Vid., Juan Antonio Zúñiga. "La salida, entregar industrias a los acreedores extranjeros". PROCESO : Semanario de Información y Análisis. - No. 395 (28 de mayo de 1984). p. 9.

C A P I T U L O 2

Entonces Dios creo a Newton,
Y los objetos en reposo tendieron a permanecer en reposo
Y los objetos en movimiento tendieron a permanecer en
movimiento
Y la energía era conservada y el momentum era conservado
Y la materia era conservada,
Y a Dios le pareció conservador.

.....

2. LA INDUSTRIA DE BIENES DE CAPITAL MEXICANA

2.1 Producción de Bienes de Capital o Complementación de Bienes Importados

Si se tuviera que hablar de la existencia de una industria de bienes de capital en nuestro país no hay duda de que habría que tener mucho cuidado más aún, si la definición de la misma fuera rigurosa.

Un país industrializado debiera ser aquel que presentara un grado de integración aceptable, en el sentido de que la mayor parte de sus insumos requeridos para procesamiento industrial fueran de origen interno, lo que supondría estar en presencia de una industria integrada tanto vertical como horizontalmente.

Nuestro país evidentemente, está muy lejos de presentar una caracterización semejante. En México la industrialización será tanto más alta cuanto más desarrollada se encuentre su industria de bienes de capital, lo cual supone no dejar de producir bienes de complejidad tecnológica baja, sino mantener estos y desplazar la producción en forma paulatina a los de alta complejidad, en el marco concreto de una planeación y programación racional de la industria de bienes de capital, que esté acorde con las necesidades de expansión del conjunto de la actividad económica y particularmente del sector industrial.

Históricamente la producción de bienes de capital en México hasta la segunda mitad de los setenta, estuvo sujeta a las restricciones que le im-

puso el patrón sustitutivo de importaciones, cuyos objetivos en general fueron la constitución de una base industrial de bienes de consumo e intermedios. Para su expansión, estas industrias necesitaban de equipo e instalaciones que al no poder ser proveídas por producción interna tuvieron que ser importadas. Este fue el contexto precisamente en que surgió la modesta rama de bienes de capital mexicana, que se constituyó más bien en complemento de las importaciones, más que en la base misma para la expansión industrial.

Dicha complementariedad se expresó en un crecimiento, fundamentalmente - en maquinaria, equipo y componentes de complejidad tecnológica baja en forma cada vez más aguda durante los sesenta.

A grosso modo bien puede decirse que en la actualidad la rama -en el - contexto de la crisis de la economía mexicana- presenta una problemática que se refleja en varios aspectos bien definidos.

En principio puede decirse que la industria de bienes de capital mexicana es joven, dándose la mayor parte de su desarrollo durante la década de los sesenta; por su parte las empresas pioneras en la rama presentan, en general, obsolescencia tecnológica y creciente dependencia del extranjero en relación a una buena parte de sus insumos; de otro lado, la industria no se encuentra en condiciones de enfrentar ni en calidad, ni en diversidad a la demanda interna.

Estructuralmente no existe un encadenamiento entre la industria horizontal (partes y componentes) y la terminal, lo que implica una infraestructura productiva insuficiente para apoyar la fabricación de productos finales, y una excesiva integración vertical de la industria terminal, que a su vez limita el crecimiento de la horizontal.

Tecnológicamente los esfuerzos se han concentrado en productos de baja complejidad y, en general, se ha limitado con demasía a la ingeniería de manufactura.^{13/}

^{13/} Vid. Diagnóstico del Programa de la Rama de Bienes de Capital 1983.

Dirección General de la Industria Paraestatal
Metalmeccánica y de Bienes de Capital (SEMIP).

2.2 Su importancia en el Desarrollo Económico

El análisis de la importancia de la industria de bienes de capital en el desarrollo económico de México, suele verse por el lado de dos elementos que se han considerado como problemas relevantes, a saber: el desequilibrio externo y la cuestión del empleo.^{14/}

En el caso del desequilibrio externo, porque el peso de los bienes de capital han representado el grueso de las importaciones totales. Sin embargo no hay duda de que esto fue más evidente en la década de los sesenta que en los setentas, pues en 1965 por ejemplo representaron 45.5%, mientras que en 1975 habían descendido a 36.3% y en 1981 a 30.9%, colocándose finalmente por efecto de la crisis en 24.6%.

En lo que se refiere al empleo, la industria metalmeccánica ^{15/} (incluye la producción de bienes de capital) ha registrado los crecimientos más intensos en comparación con todos los demás sectores. Así durante 1965-1974 - por ejemplo aquella alcanzó una tasa de incremento ocupacional de 7.5%, - mientras que el sector de infraestructura registró una tasa de 5.2% y la economía en su totalidad apenas una de 2.4% (cuadro 1.2).

La industria de bienes de capital obviamente tiene una significación mejor pues está comprendida dentro de la metalmeccánica. Su importancia se-

^{14/} - NAFINSA - ONUDI. Proyecto Conjunto de Bienes de Capital. México: Una estrategia para desarrollar la industria de bienes de capital. (México, D.F.: Nacional Financiera, 1977). p.7.

^{15/} La industria metalmeccánica es una acepción amplia, pues incluye desde talleres de simple mantenimiento y reparación de equipos de uso industrial y doméstico, hasta las fundiciones y forjas pesadas, y fabricación de aparatos de la más alta complejidad.

va reducida porque excluye la producción destinada al consumo^{16/} la cual ha tenido el mayor dinamismo desde el punto de vista ocupacional. Sin embargo, es pertinente considerar ambos grupos unidos, pues en muchos aspectos las empresas productoras de bienes de consumo del sector metalmeccánico disponen de la infraestructura necesaria para adentrarse en la fabricación de bienes de capital.

Ahora bien, puede decirse que el desarrollo de la industria metalmeccánica constituye de algún modo -como afirma Celso Furtado^{17/} la coronación de todo proceso de industrialización, de ahí la importancia relativa de ese sector en la producción industrial, pues supone un claro indicador - en la capacidad de autotransformación de un sistema económico.

De la misma forma, la industria de bienes de capital representa de hecho un factor clave como correa de transmisión de tecnología al resto de las ramas de actividad económica, y más aún constituye un elemento fundamental en la integración intra e intersectorial del aparato productivo, por lo que se hace necesario implementar una programación estricta para apoyar aquellas empresas de bienes de capital instaladas en el país que lo ameriten, así como para determinar aquellas actividades que, por su potencialidad tanto interna como externa merezcan ser apuntaladas a fin - de reducir el grado de dependencia externa en ese tipo de bienes.

16/ Se consideran bienes de consumo dentro de la industria metalmeccánica, a bienes como: muebles metálicos, baterías de cocina, grifería doméstica, tocadiscos, radios y televisores, acumuladores, baterías, pilas, motocicletas con motor, bicicletas, vehículos para personas hasta de 10 plazas, etc. (Clasificación del Catálogo Mexicano de Actividades Económicas).

17/ Celso Furtado, Op., cit., p. 194.

En resumen la importancia de la industria de bienes de capital pueda medirse, tanto desde el punto de vista de su peso en la balanza comercial como desde el punto de vista del empleo. (Esto se tratará más en detalle en el apartado sobre la participación del Estado en la industria de bienes de capital) así como por su contribución a la integración del aparato productivo, a través de la difusión de tecnología y el abastecimiento tanto de bienes intermedios como de bienes de inversión tan necesarios para la expansión y desarrollo de la industria mexicana.

Aquí es oportuno mencionar que para los efectos de este trabajo la producción automotriz terminal es considerada como bienes de capital^{18/}, a excepción de aquellos automotores que se destinan al consumo mientras que la industria automotriz auxiliar (partes y componentes en que se encuentran incluidos los motores a diesel) se consideran como bienes intermedios.

En tanto la automotriz auxiliar contribuye a la integración de la terminal y en tanto las dos forman parte de la metalmecánica, en ese sentido se ha adoptado como marco referencial a los bienes de capital en el presente estudio.

^{18/} Siempre que tales bienes pasen a formar parte de la formación bruta de capital fijo.

2.3 La Participación del Estado en la Industria de Bienes de Capital

2.3.1. Orígenes y Justificación

Actualmente la participación del Estado en la economía es algo que no se discute, pues un conjunto de hechos lo demuestran: lo que sí está en discusión y siempre se ha puesto en tela de juicio, particularmente por el sector privado, son las razones que justifican tal participación.^{19/}

La realidad es que el Estado a través de su intervención activa, ha contribuido -y contribuye- en mucho, al desarrollo económico de México, pues su intervención abarca el área de la producción, la comercialización, la regulación y el fomento de la actividad productiva. Ello confirma el hecho de que el Estado cumple hoy por hoy, no sólo las funciones que le son tradicionales, como la administración pública, la defensa de la soberanía nacional, la prestación de servicios públicos etc., sino que además en las condiciones actuales del desarrollo histórico del modo de producción capitalista, y concretamente en el marco de la caracterización que éste adquiere en el caso de México, el Estado se ha visto obligado a realizar funciones que le son impuestas por las nuevas tendencias de movimiento del capital a nivel mundial.

En el capitalismo -según Marx- las leyes se manifiestan como tendencias^{20/} y la tendencia estatal, cuando menos a partir de la gran depresión de

^{19/} Jorge Sánchez Mejorada, Presidente de la Confederación de Cámaras Industriales, Excelsior 29 de junio de 1976.

^{20/} Carlos Marx. El Capital III (3 Tomos; México, D.F.: F.C.E. c 1946) pp. 213-232. 17a. reimpresión.

1929, ha sido, la de una participación más activa en el conjunto de la vida económica y social, cuya función primordial se ha expresado en - contrarrestar - cosa muy importante - la tendencia a la caída de la - cuota de ganancia del capital social.

En el caso de México, la política económica implementada por el Estado desde hace varias décadas, ha estado orientada - en lo común - a crear un gran número de mecanismos, cuyo propósito fundamental ha sido el de contribuir a la formación de empresas, proteger su desarrollo y estimular su crecimiento. En otras palabras, el Estado ha desempeñado un papel doblemente clave para la reproducción del sistema; por un lado - - creando las condiciones favorables para la acumulación privada^{21/}; por otro, interviniendo directamente en el proceso de formación de capital - cuando ello ha sido necesario - para fortalecer el desarrollo nacional y en esa medida apoyar el que lleva en la práctica la iniciativa - privada.

Sobre el particular un autor afirma que, "de 1940 en adelante el sector público mexicano ha contribuido con 30 por ciento a la formación del total del capital fijo bruto. Durante los primeros años -continúa- la inversión pública excedía del 50 por ciento del total; tan sólo la cuantía

21/ Esto responde según Altvater a la imposibilidad por parte de las unidades individuales del capital en la sociedad capitalista, de reproducir sus propias condiciones de existencia, como son carreteras y otras grandes obras de infraestructura, que un solo capital no podría llevar a cabo, tanto por la magnitud de la inversión, el largo período de maduración o, las pocas perspectivas de rentabilidad.
Vid. Elmar Altvater "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo del Estado" en, Heinz Rudolf Sonntag y Héctor Valecillos, Comp. El Estado en el Capitalismo Contemporáneo. 3a. edición (México, D.F.: Siglo XXI editores, c 1980) p. 94.

de esa inversión tuvo un efecto catalizador directo sobre el reciente crecimiento de México; pero el gobierno también ha establecido instituciones y ha aplicado políticas, que directamente han impulsado y sostenido a un dinámico sector privado en México.^{22/}

En cuanto a los orígenes de la participación estatal en la producción de bienes de capital, se debe ser realista, en el sentido de que poco se conoce acerca de la fecha aproximada en que el Estado empezó a intervenir en esta rama de la actividad económica. La falta de estudios sobre el caso, se debe, entre otras cosas, a la carencia de información que dé luz sobre las primeras empresas estatales que empezaron a tener incidencia en la rama^{23/}. Ello evidencia una vez más el hecho bien patente, de que la información se sigue manejando de manera confidencial entre los altos niveles del gobierno^{24/}.

22/ Roger D. Hansen. La Política de Desarrollo Mexicano. 8a. edición (México, D. F.: Siglo XXI editores, c 1978) p. 60.

23/ Ninguna fuente de información oficial y no oficial se encontró que permitiera tener una idea clara, sobre los orígenes de la participación estatal, y mucho menos, lo que es más importante para los efectos de este estudio, las razones que justifican tal participación. Se advierte, que por ejemplo, se revisó el Manual de Organización de la Administración Pública Parastatal 1977 y 1982 (elaborada por la Coordinación General de Estudios Administrativos dependiente de la Secretaría de la Presidencia con el apoyo de SEPAFIN) en que aparecen el registro del conjunto de entidades parastatales, los antecedentes de su creación y situación actual, y no se encontró información en cuestión sobre las empresas que conforman el subsector para estatal de la Metalmeccánica y bienes durables.

24/ Alfonso Aguilar M. Fernando Carmona. México: Riqueza y Miseria. 10a. edición (México, D. F.: Editorial Nuestro Tiempo, c 1977) p.12.

Sin embargo, se advierte -como se ha dicho ya- que a partir de la década de los cuarenta, la acción estatal, con el fin de apoyar directamente al sector privado, pone en marcha la política de promoción de la industrialización^{25/}, enmarcada en la estrategia de desarrollo de largo plazo con siderada como el patrón sustitutivo de importaciones.^{26/}

Ejemplo de ello lo constituye, en el caso que se analiza, la creación, -fortalecimiento o consolidación de empresas como Constructora Nacional -de Carros de Ferrocarril, Diesel Nacional (antes Toyoda) y Siderúrgica -Nacional.

Como quiera que sea, el caso es que la rama de la metalmecánica es relativamente nueva, pues en los hechos, ésta empieza a ganar terreno en la actividad industrial a partir de los años cincuenta, en que presenta un bajo índice de producción y de demanda interna, así como una balanza co-

^{25/} La cual se presenta, hay que aclararlo, como consecuencia de una coyuntura dinámica y no como una política construida. Vid. Carlos Matus. *Estrategia y Plan*, 4a. ed. (México, D. F.: Siglo XXI editores c 1982) pp. 26 y 55. Véase alguna divergencia al respecto en: Albert O. Hirschman. *Op. cit.*, p. 629, que al respecto afirma "Durante las últimas dos décadas la industrialización a través de la sustitución de importaciones no ha sido ya, exclusivamente, la reacción a las fuerzas naturales del mercado (...). Se ha adoptado en muchos países precisamente como política de desarrollo y se ha llevado a cabo ya no tan sólo mediante aranceles proteccionistas, sino a través de muchas medidas de crédito y de política fiscal; también se ha ejercido presión sobre las compañías importadoras extranjeras para que produzcan a nivel nacional y se ha recurrido a la acción directa: el establecimiento de empresas estatales e instituciones de fomento o bancos a los cuales se les confiere la promoción de proyectos específicos". Véase también Stefan H. Robock. *Op. cit.*, p. 528.

^{26/} Alejandro Carrillo Castro, Sergio García Ramírez. *Las Empresas Públicas en México* (México, D.F.: Porrúa Hnos. c 1983) pp. 41-42.

ercial deficitaria; todo ello respecto a las llamadas industrias intermedias y maduras^{27/}.

El Estado, en esta etapa, si bien apoya en materia de infraestructura e insumos estratégicos, e incluso mantiene una posición activa y dinámica en el proceso de diversificación industrial, (en ramas como metálicas básicas y fertilizantes) de hecho mantiene un rezago en la producción de metalmecánica (con excepción de su participación en equipo de transporte que es muy notable).

El capital privado local por su parte, en mínima proporción y casi siempre en asociación con capital extranjero, se canaliza al ensamblaje de algunos durables.

Para mediados de los sesenta la empresa transnacional había desplazado en la posición de liderazgo -si es que alguna vez lo tuvieron- al Estado y al capital local, y a través de sus filiales registra una de sus etapas de mayor auge. Su presencia termina por convertirse en dominante, en tres de las cuatro industrias de mayor dinamismo en los 60's, esto es, automotriz, maquinaria no eléctrica y aparatos eléctricos.^{28/}

^{27/} Por industrias nuevas se entiende aquí (utilizando la definición de Jaime Ros), el grupo de ramas metalmeccánicas, productoras de bienes de consumo durable y de capital; por industrias intermedias, aquellas productoras de bienes intermedios y algunos de consumo (químicos, metálicas básicas, papel y hule etc.); por industrias maduras aquellas productoras de bienes de consumo no duradero (textiles, calzado, vestido, madera, corcho, etc.) Jaime Ros, et Al., "Industrialización y Comercio Exterior" Economía Mexicana No. 2 (1980) p. 28.

^{28/} Jaime Ros "Reflexiones sobre el proceso de Industrialización en México", Op. cit., p. 5.

El Estado, como se ha dicho, pierde en gran parte su carácter activo y promotor, a excepción de ciertas medidas de política industrial que repercuten en la orientación del crecimiento manufacturero, como lo ilustra la política de integración y regulación en la rama automotriz. Así la acción estatal presenta más bien, en esta etapa, un carácter complementario, que se expresa en la creación de infraestructura y en la provisión de insumos estratégicos a bajo costo. A este respecto Jaime Ros afirma, "Dos aspectos ilustrativos de este proceso son, por una lado, el hecho de que a diferencia de lo ocurrido en la década de los cincuenta, el Estado no interviene como agente productor directo en las ramas manufactureras de mayor dinamismo en el periodo; por otra parte, en el aspecto de la política de financiamiento de largo plazo, el Estado parece ir perdiendo progresivamente el rol promotor que lo había caracterizado en los cuarenta y cincuenta, para transformarse, con recursos crecientemente obtenidos en el exterior, en un agente financiero de empresas públicas ya establecidas".^{29/}

Así pues, todo parece indicar que el grueso del número de empresas que conforman el subsector paras estatal metalmeccánico, (cuadro 1.5) debieron constituirse entre 1960 y 1977. En la mayoría de los casos trátase de empresas compradas al sector privado -nacional o extranjero- bien con el propósito de evitar los efectos que el cierre de algunas empresas en quiebra habrían ocasionado sobre la actividad económica, o bien porque, las

29/ Ibid., p.7

deudas que algunas empresas privadas tenían con el Gobierno Federal, - fueron convertidas en acciones representativas de su capital, adquiriendo con ello y a partir de ese momento, el carácter de empresas parasta-tales.^{30/}

El hecho es que, al terminar la década de los 70's una cosa era evidente: que el tamaño, grado de diversificación y nivel tecnológico de la industria nacional de bienes de capital, resultaba insuficiente para enfrentar el rápido crecimiento de la demanda de bienes de inversión que trajo consigo el auge petrolero.

Ante esa situación, generáronse perspectivas, que se tradujeron en un buen número de proyectos -tanto del sector público como del privado- para la fabricación de bienes de capital pesados y de tecnología compleja, antes inexistentes y cuyo desarrollo todavía hoy, ha sido tardío (ver cuadros I.3 y I.4).

^{30/} Alejandro Carrillo Castro, et Al., op. cit., p. 40.

2.3.2. Su ubicación (Conformación del Sector Paraestatal y peso en las principales variables macroeconómicas).

CONFORMACION DEL SECTOR

Dada la multiplicidad de actividades en las que intervienen las empresas que componen el sector paraestatal de bienes de capital, estas pueden clasificarse en seis grupos, según la afinidad de actividades que desarrollan en términos de mercados, insumos y productos, y atendiendo a su posición en la cadena de transformación de la rama de bienes de capital.

A continuación se presentan algunas características en cada uno de los grupos que se mencionan.

Un primer grupo lo conforman las empresas cuya actividad se ubica en los procesos de fundición, forja, maquinado y paillería. En este grupo se concentran el 35% de las empresas del sector y entre ellas, las de mayor importancia tanto por su tamaño, como por su función estratégica. Además, dadas las actividades que realizan y las que, se prevé, realizarán las de nueva integración, este grupo se ubica en el primer eslabón en la cadena de transformación de bienes de capital, es decir, en tanto su producción es de bienes intermedios y de insumos básicos, constituyen la base para la operación del resto de los grupos del sector. (cuadro 1.5).

Este grupo contiene empresas de creación reciente. Algunas, como CLEMEX y CMP ya se encuentran en operación, mientras que otras como NKS, se

encuentran aún en etapa de construcción.

Un segundo grupo lo constituyen empresas dedicadas a la producción de equipo electrónico y rotativo. Aquí, se reúnen el 5.6% de las empresas del sector. Entre las mismas (7 en total) se encuentra TEISA, de reciente creación, cuyo objeto principal es la fabricación de turbinas hidráulicas que cubra las necesidades de la CFE en este tipo de maquinaria.

Se encuentra también TURALMEX, empresa en etapa de construcción, concebida para producir turbogeneradores de potencia media y baja, que en la actualidad se encuentra suspendida.

La mayor parte de las empresas se caracterizan por su atraso tecnológico y los productos que generan presentan como consecuencia muy baja complejidad.

El tercer grupo se encuentra dividido a su vez en dos subgrupos: Máquinas-Herramienta y Equipo y componentes mecánicos.

El primero de ellos lo componen dos empresas (las únicas en el país) dedicadas a la fabricación de tornos y fresadoras.

En el segundo subgrupo la presencia del Estado se reduce a una sola empresa (Mecánica Falk, S.A.) productora de engranes, reductores, coples y malacstes.

El Estado mexicano interviene también en un cuarto grupo cuyas empresas se ubican en la producción de tractores y equipo para movimiento de tierra. Su participación en esta industria se da a través de SIDENA, la cual produce partes y ensambla el tractor FORD, así como FTA que actualmente se dedica a la importación de partes y a la comercialización de tal tractor.

Con respecto al segmento de movimiento de tierra la participación se da a través de DINA-KOMATSU.

En el quinto grupo (Electrónica profesional) la intervención estatal se reduce a la parte de las tele-comunicaciones, y en todos los casos tiene carácter de minoritaria.

Hay que mencionar que aún cuando tanto en el IMP como en el IIE, las actividades relacionadas con la electrónica han recibido impulso, la realidad es que en los hechos, el potencial inherente a estas dos instituciones no ha sido suficientemente explotado.

Finalmente, de las cinco empresas que componen el grupo de ingeniería (sexto grupo), cuatro surgieron a raíz de proyectos específicos, y su actividad no ha superado los términos iniciales de dependencia de sus socios extranjeros.

Las empresas reflejan de hecho, la complejidad y dificultad que implica desarrollar una capacidad local de ingeniería en diseño de productos y equipos completos en México.^{31/}

^{31/} Dirección General de la Industria Paraestatal Metalmeccánica y de Bienes de Capital, SEMIP. PROGRAMA DE LA RAMA DE BIENES DE CAPITAL. (Agosto de 1983).

PESO EN LAS PRINCIPALES VARIABLES

Como se ha explicado anteriormente, la presencia de las empresas del Estado en la producción de bienes de capital se da en varios grupos de actividades. En tanto que dicha presencia se ha incrementado en los últimos años, y dada una falta de coordinación efectiva entre la cabeza de sector y las entidades paraestatales, puede decirse que el Estado desconoce su participación real en términos de las principales variables macroeconómicas, ya no se diga en el conjunto del sector paraestatal, sino en una de las tantas ramas en que interviene.

Precisamente, la manipulación de cifras y la falta o insuficiencia de ellas ha constituido siempre una de las principales limitantes para la determinación de tendencias aproximativas sobre la participación estatal que ha redundado en la carencia de una toma de decisiones a nivel sectorial que posibilite mayor congruencia en lo que se establece entre los distintos niveles jerárquicos de decisión.

Para efectos de este apartado, se localizó información cuantitativa agregada y para un período relativamente corto, sobre la participación de empresas paraestatales. ^{32/} (fundamentalmente mayoritarias y sujetas a con-

^{32/} Se refiere a 19 Empresas para el Sector Industrial Paraestatal (entre ellas 8 constituyen el subsector paraestatal de la metalmecánica).

trol presupuestal) en la división industrial de productos metálicos, maquinaria y equipo (PMME). ^{33/}

Con estas limitaciones, a continuación se presenta un análisis breve sobre la participación del Estado en la rama.

En principio, hay que hacer notar que PMME representó de hecho, junto con otras tres divisiones industriales ^{34/}, el 78% en promedio del Producto Interno Bruto (PIB) de la industria manufacturera durante todo el periodo de 1970-1982 (*). Específicamente, PMME participó en el PIB con el 21.5% en 1981 (cuadro I.6), manteniendo una tasa media de crecimiento (TMC) de 8.2% en el periodo 1970-1976, reduciendo la misma a 6.0% en 1976-1982, (cuadro I.7).

El subsector paraestatal de metalmecánica y bienes durables (SPMBD), mientras tanto se comportó de la siguiente forma:

Su participación en el PIB de PMME fue baja, pues representó en promedio - 2.4% durante 1978-1982, (cuadro I.8), tanto más si se toma en cuenta que se encuentra referida a una de las principales divisiones industriales manufactureras. Sin embargo hay que tener presente que aún cuando el SPMBD reúne a las empresas más representativas, no constituye el total.

^{33/} Según la acepción del Sistema de Cuentas Nacionales de México SPP, incluye 2 ramas, las cuales pueden quedar comprendidas en cuatro grupos:

- Productos Metálicos
- Maquinaria no Eléctrica
- Maquinaria Eléctrica
- Material y Equipo de Transporte

La clasificación del Programa de Bienes de Capital de SEMIP, cae dentro de estos grupos.

^{34/} Se refiere a: Productos alimenticios, bebidas y tabaco; textiles, prendas de vestir e industria del cuero; sustancias químicas, derivados del petróleo, productos de caucho y plástico.

(*) Véase el cuadro I.18.

lo que coloca su participación por debajo de la real. Por otro lado su participación en las remuneraciones totales y en la población ocupada - de PMME, resulta para el primer caso de 5.9% durante 1978-1981 y en el segundo de 4.1% en el mismo periodo.

Un hecho importante salta a la vista. (Cuadro I.9)

Primero. En el caso del SPMBD durante el periodo 1978-1982, el producto bruto crece 3.5%. La población ocupada lo hace pero en forma desproporcional (19.1%). Las remuneraciones totales crecen pero en menor medida que la población ocupada. Consecuencia: descenso en la productividad y las remuneraciones por hombre ocupado, (menos acusada en la segunda).

Segundo. En el caso de PMME durante el periodo 1978-1981, el producto bruto crece a 11.5%. La población ocupada lo hace a una tasa moderada (8.2%). Las remuneraciones totales crecen en la misma proporción (6.3%). Consecuencia: incremento en la productividad (2.9%), y estancamiento en el índice de remuneraciones por trabajador.

Resultado: Incremento de ineficiencia y sobreocupación de fuerza de trabajo en SPMBD; Incremento en eficiencia y productividad en PMME como consecuencia de un incremento en la cuota de explotación de la fuerza de trabajo.^{35/}

^{35/} Desafortunadamente para PMME sólo se pudieron conseguir datos hasta 1981, lo que desvirtúa el análisis, pues la crisis económica mexicana que hizo erupción en 1982 debió repercutir en forma negativa en SPMBD, lo que no se observa en PMME.

Por el lado de su participación en el sector externo, el subsector paraestatal representó en las importaciones de PMME 7.2% en 1978 y 1.6% en 1982, lo que implica una notable reducción. En las exportaciones mientras tanto, representó 4.9% en 1978 y 0.9% en 1982. Si bien tanto en unas como en otras su participación descendió, en general, ésta se mantuvo en 4.9% como participación promedio para las importaciones y en 2.6% para las exportaciones. -- (Cuadro I.8).

PMME por su parte, representó el 58.4% de las importaciones totales manufactureras en 1970, el 50.6% en 1978 y el 58.7% en 1982. En las exportaciones su participación fue de 8.5% en 1970, de 30.3% en 1978 y de 28.0% en 1982. Colocándose en una participación promedio para las importaciones en el periodo 78/82 de 56.3%, y para las exportaciones de 29.6% (Cuadro I.6).

De alguna manera esto revela una cosa. Por un lado no hay duda de que el proceso de industrialización está en marcha y de que no obstante que haya aún gran predominio de las industrias llamadas maduras (textiles, alimentos, etc) bien puede decirse que PMME han ganado un gran terreno, lo que lo demuestran las cifras. Es decir, que si bien PMME dependió en mucho de las importaciones, también es cierto que contribuyó en mucho al fomento de las exportaciones.

Dicho de otro modo, en tanto que PMME, independientemente de presentar una balanza comercial negativa, mantiene un dinamismo positivo en las exportaciones. No sucede así en el caso de la participación estatal en la rama. -- Finalmente y para dar una idea de lo que SPMD representa en el conjunto del Sector Industrial Paraestatal (SIP) se debe hacer notar en principio, que su participación en el PIB desciende, al pasar de 3.1% en 1978 a 1.8% en 1982, (cuadro I.10). Sin embargo cosa curiosa su partici

pación en las remuneraciones pasa de 5.2 a 8.2% en el mismo periodo como consecuencia lógicamente de un incremento en su población ocupada. En este caso, el SIP a diferencia del SPMBD, también observó un incremento en su productividad por hombre ocupado y un descenso -aunque mínimo- en las remuneraciones (cuadro I.9).

Las conclusiones al respecto podrían ser erróneas, pues el análisis se hace a nivel muy agregado y muestra únicamente las tendencias generales observadas en un periodo relativamente corto. Esto significa por una parte, que se omiten las características muy particulares de cada rama industrial al interior de cada uno de los subsectores que se analizan.

No obstante, el subsector paraestatal, -hay que repetirlo- presenta una tendencia a la baja en su índice de productividad por trabajador. Esto puede tener dos razones: o bien, que efectivamente descienda la productividad, o que, al incrementarse la población contratada en el subsector de una manera no planada, se esté obteniendo una apreciación errónea respecto a la productividad. Lo cual necesariamente tiene que significar que tanto la eficiencia como la eficacia tal cual estas son entendidas^{36/} no se están cumpliendo en el subsector paraestatal (lo -

^{36/} Jorge Ruiz Doolas. Eficacia y eficiencia de la empresa pública mexicana: análisis de una década. (México, D.F.: Ed. Trillas, c 1982) pp. 41-44.

Mientras que la eficacia se refiere al logro de los objetivos y metas fijadas por una empresa, la eficiencia se refiere al mismo concepto pero con el mínimo de recursos, o dicho de otra forma a lograr un óptimo en la relación insumo-producto.

El hecho es que para una empresa pública los objetivos son encontrados, y resulta difícil alcanzar objetivos sociales, cuando también se persiguen objetivos económicos.

cual es característico de las empresas públicas) en términos de una utilización adecuada tanto de la capacidad instalada como de los recursos en general.

De forma tal que los objetivos estratégicos que deben cumplir las empresas del Estado no son susceptibles de cumplirse (a excepción de la creación de empleo y de la provisión de los bienes que genera a precios bajos, pero no en términos de calidad en el mercado y por tanto ni en capacidad de exportación) lo cual evidentemente tiene que poner en entredicho a las empresas paraestatales en conjunto.

2.3.3. El papel de la industria paraestatal de Bienes de Capital

Por lo visto en los apartados anteriores, resulta evidente que la presencia estatal en la producción de bienes de capital ha sido muy limitada; La participación de capital privado en la rama -como se ha dicho ya- actuó como complemento de importaciones del exterior y el capital estatal aunque tardío en la rama, no lo hizo de otra forma.

En efecto, este último adquiere mayor peso y significado a partir de 1977, en que empieza a implementar proyectos de gran envergadura que posibilitan en el futuro una mayor integración intra e intersectorial, fundamentalmente en uno de los primeros eslabones en la cadena de transformación de bienes de capital, como lo constituye la fundición, forja, maquinado y pailería. Sector estratégico y de punta, al que debe apoyarse y fomentarse, en el entendido de que se encuentra en la base para el desarrollo conjunto de la producción de bienes de capital.

Así, el Estado ante la necesidad imperiosa que le exige primero, un mini-periodo de auge (1978-1981) -ocasionado por el descubrimiento de reservas petroleras de gran magnitud- y ante una estructura industrial desequilibrada e insuficiente desarrollo infraestructural, se da a la tarea de fomentar, apoyar e implementar relativamente, a la industria de bienes de capital (empero, se siguieron importando gran parte de la maquinaria y equipo necesarios a la expansión industrial tanto por incrementos en la capacidad, como por reposición de equipo). En una segunda etapa, el contexto

que le impone continuar con esa política e incluso reforzarla, ya no es un periodo de auge sino su opuesto, es decir, la crisis, ocasionada entre otras cosas por la baja en el mercado internacional del precio del petróleo, a cuya producción se le llegó a considerar en México como la gran panacea que venía a resolver sino todos, si muchos de los problemas económicos-sociales que históricamente ha padecido nuestro país.

Como se ve, en realidad la industria paraestatal de bienes de capital - ha representado en la evolución de esta industria un papel limitado, - aleatorio y complementario, tanto porque, a pesar de la autonomía relativa del Estado, su ingerencia no puede rebasar ciertos límites reservados al capital privado, como porque en el plano de la Política Económica nunca ha estado claro el verdadero papel del Estado en el proceso de la industrialización.

De ahí su carácter aleatorio y complementario del gran capital nacional y transnacional.

Es decir, su función ha estado sujeta, más a la coyuntura económica, - que a una política de intervención previamente planeada.

En un apartado posterior se verá el papel que en el mediano plazo según el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, habrá de representar la industria paraestatal de bienes de capital^{37/}.

37/ Vid. Infra.

C A P I T U L O 3

Entonces Dios creo a Einstein,
Y todo era relativo
Y lo rápido se hizo corto
Y lo recto se hizo curvo
Y el universo se lleno de marcos
inerciales;
Y a Dios le pareció relativamente
general, pero
En parte especialmente relativo.

.....

3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

3.1 La producción de automotores considerada como Bienes de Capital

Como se observó en el capítulo anterior, el sector automotriz es considerado como parte integrante de la rama de la metalmecánica y productos metálicos.

El enfoque que se adopta es de que parte importante de la producción automotriz constituye bienes de capital o de inversión, en tanto pasan a formar parte de la formación bruta de capital, sea de la empresa de que se trate, sea de la rama a que pertenece o al sector industrial que representa.

Tal es el caso de la totalidad de la producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales, no así el de la producción de automóviles, pues éstos pueden ser adquiridos en el mercado, más bien con un fin de consumo (es decir como un bien de uso inmediato) que con un fin de inversión o consumo productivo.

El caso de la industria auxiliar (productora de partes y componentes) viene a ser, como su nombre lo indica, complementaria de la industria terminal (ensambladora) la cual genera, o da el acabado final a los productos, en este caso camiones, tractocamiones, autobuses integrales y automóviles.

Así pues, en el presente capítulo se analizará de una manera breve, a la industria automotriz en su conjunto (enmarcada en el ámbito de la producción de bienes de capital) tomando en cuenta las condicio-

nes de su surgimiento, su evolución, su orientación, y su implicación en el proceso de industrialización, así como el papel -en- -aparición estratégica- de la participación del Estado en ese -contexto.

3.2 Surgimiento y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana.

La industria automotriz como tal, nace y se desarrolla en México siguiendo una pauta similar a la que se dió en Brasil y Argentina.^{1/}

Dos hechos explican el incipiente desarrollo industrial en la -rama automotriz mexicana.

Por un lado, el creciente proceso de concentración del mercado de automóviles en E.U.^{2/} Por otro lado, el crecimiento económico y el establecimiento de políticas favorables para ello, que empezaron a darse en México como consecuencia particularmente de la estabilidad política que empezó a caracterizar a los regímenes postrevolucionarios.

1/ Edgardo Lifschitz. Régimen e Industria Automotriz en América Latina. México, Brasil y Argentina; publicado en "Comercio Exterior de México" y aparecido en SU AUTO Rev. Latinoamericana del Automóvil No. 2 (diciembre-enero - de 1984) p.34

2/ Que llevó a caracterizar un mercado oligopólico en E.U. a partir de un elevado grado de competencia y por un proceso creciente de concentración y centralización de capitales. Rasgos similares se dieron en el resto de los -países centrales. Ibid.

rios desde Carranza hasta Cárdenas. ^{3/}

En efecto, durante las primeras décadas del siglo, los vehículos que circulaban en el país eran abastecidos por exportaciones principalmente de empresas estadounidenses, las cuales aprovechan sus ventajas tecnológicas y su mayor cercanía al mercado mexicano con respecto a empresas europeas.

Sobre esta base fue como inicialmente se instalaron las primeras empresas subsidiarias de transnacionales, como la Ford (1925); International Harvester (1934); General Motors (1935) etc. ^{4/} En adelante se habrían de acrecentar el número de subsidiarias y habría de conformarse un capital privado nacional en el sector, que actuaría complementariamente y estaría sujeto a las estrategias globales de desarrollo y expansión de la industria por parte

^{3/} Al respecto un autor comenta "... no es exagerado afirmar que la propia estabilidad política ha sido institucionalizada (...) Desde la fecha de su creación, en 1929, el Partido Revolucionario Institucional se ha utilizado para controlar la evolución política de la sociedad mexicana en una forma tan favorable para los lineamientos del desarrollo económico mexicano, que durante los últimos treinta años no ha surgido ninguna presión o crisis importante, de naturaleza política, que obstruya el curso del crecimiento económico. Roger D. Hansen. *La Política del Desarrollo Mexicano. Op. Cit.*, p. 48

^{4/} Sin lugar a dudas las ventajas que les reporta invertir en el exterior se derivan, primero, de la concentración de su mercado interno y la necesidad que ello supone -dado el proceso de expansión- de exportar a la periferia, tanto porque las posibilidades de invertir internamente se encuentran agotadas, como porque exportando capital matan dos pájaros de una pedrada: por un lado, salvan el obstáculo que les imponen los gobiernos periféricos a la exportación de sus productos, por otro, las condiciones en costos de producción les resultan más favorables, particularmente por el valor promedio de la fuerza de trabajo en estos países, aparte de créditos a tasas preferenciales y estímulos fiscales.

de las empresas transnacionales. Asimismo, se conformaría el capital estatal, en apariencia, con propósitos más que de competencia, de regulación y fomento. 5/

La característica de la primera etapa de la industria automotriz mexicana (la que parece extenderse desde 1925 hasta aproximadamente 1961), 6/ es básicamente el armado de automotores, lo que constituye la fase terminal de todo el proceso de producción en esta industria Id. est., que las subsidiarias de empresas transnacionales son primordialmente ensambladoras, y los insumos que requieren son proveídos en su mayoría, desde sus países de origen. El empleo por tanto, se constituye como uno de los principales efectos positivos que tiene en México, aunque también sirve de pauta para impulsar el desarrollo de otras ramas internamente. Pero esto se da de una manera lenta y adquiere mayor connotación en la siguiente fase.

No obstante que la actividad automovilística registró un crecimiento favorable hasta los cincuenta, similar al del resto de las manu

5/ Hasta que punto el Gobierno Mexicano, a través de su política económica y específicamente a través de las empresas estatales que inciden en el sector automotriz, puede en un momento dado ejercer medidas efectivas de regulación, es bien cuestionable, a fortiori si se atiende al hecho de que una estrategia de desarrollo en el sector, depende en última instancia, de las decisiones que poderosas empresas transnacionales tomen, para las cuales México es sólo una operación manufacturera entre muchas otras.

Vid. Douglas Bennett y Kenneth E. Sharpe "La Industria Automotriz Mexicana y la Política Económica de Promoción de Exportaciones, Algunos Problemas del Control Estatal de las Empresas Transnacionales". EL TRIMESTRE ECONOMICO: Vol. XLVI No. 183 pp. 731 y ss.

6/ Edgardo Lifschitz Op. Cit., p. 35

facturas, bien puede decirse que el sector era aún insignificante, si se toma en cuenta la inversión extranjera total. ^{7/} Lo mismo sucede si se atiende a los bajos niveles de integración nacional - en la industria terminal y en las cuantiosas importaciones que se hacían.

Parte de las razones que explican este carácter marginal, podrían ubicarse en tres requisitos no cumplidos. ^{8/}

Así por ejemplo, las condiciones sine qua non para que esta industria pudiera desarrollarse bajo una base más firme, implicaban: - primero, que las ramas industriales proveedoras de insumos (acero, vidrio, plástico, etc.) no sólo estuvieran instaladas, sino relativamente integradas y desarrolladas. ^{9/} Segundo, la existencia de - un mercado interno para tal efecto, o sea, un sector de la población con cierto nivel de ingreso. Tercero, infraestructura básica, lo que implica carreteras, estaciones de gasolina, servicios, etc., (proceso relativamente lento hasta los años cuarenta).

En tanto estas condiciones eran inexistentes, es de pensar que no podía desarrollarse en México una industria automotriz, y tales -

^{7/} Ibid., p. 35

^{8/} Vid. Javier Aguilar García. La Política Sindical en México: La Industria del Automóvil (México, D. F.; Editorial Era, c 1982) p. 18.

^{9/} Hay que advertir, que se refiere a la posibilidad de conformación de un sector automotriz nacionalista, competitivo e integrado hacia adentro.

condiciones no podían existir, supuesto que para esa fecha México era aún, un país básicamente agrario. 10/

Hay que tener presente, además, que la estructura industrial en -- esa etapa, se caracterizaba por un gran predominio (tanto en térmi-- nos de volumen, como de valor y dinamismo en su crecimiento) por -- parte del sector productor de bienes de consumo no duradero (ali-- mentos, textiles, calzado y vestido, bebidas, madera y corcho, cue-- ro, imprenta y tabaco).

Así las cosas, el primer requisito tardaría aun algún tiempo en -- cumplirse. 11/

Por el lado del nivel del ingreso, la distribución en el mismo pre-- sentaría modificaciones importantes, sobre todo en la década de -- los sesenta, situación que estaría condicionada por otros factores y se expresaría en una concentración del ingreso en ciertas capas -- sociales, 12/ como resultado de un diferencial importante entre la evolución del índice de las remuneraciones por un lado, y el indi--

10/ V.g. la población urbana en 1935, representaba el 34% del total, mientras que para fines de los sesenta, llegaba a 60%. Rolando Cordera Campos, "Es-- tado y Desarrollo en el capitalismo tardío y subordinado: síntesis de un caso pionero, México 1920-1970" Rev. Investigación Económica No. 123, p. -- 664.

11/ Básicamente éste se daría posteriormente con la intensificación de la polí-- tica de sustitución de importaciones. Vid. infra.

12/ José Blanco, llama la atención sobre el hecho de que en 1958, el 5% de la población con mayores ingresos tenía un ingreso medio 22 veces mayor que -- el 10% más pobre, mientras que para 1970 esa proporción había subido a 39 veces. José Blanco "Génesis y Desarrollo de la crisis en México 1962-1979" Rev. Investigación Económica No. 150 (Octubre-diciembre de 1979) p. 42.

ce de la productividad del trabajo por otro. ^{13/} Esto lógicamente tendió a favorecer el desarrollo de la industria automotriz, precisamente en la etapa de su mayor auge (finales de la década de los cincuenta y comienzo de los sesenta), en que también empiezan a tener presencia importante otras ramas industriales productoras de durables (maquinaria no eléctrica y electrodomésticos).

En cuanto al tercer punto, el Estado fundamentalmente, en tanto en te reproductor de las condiciones generales para la acumulación del capital, empieza a tener incidencia en la creación de infraestructura a partir de los años cuarenta de una manera más acusada. ^{14/}

Lo que podría llamarse la primera fase de sustitución de importaciones en la rama automotriz, puede decirse que termina aproximadamente a finales de los cuarenta.

La segunda fase se inicia a principios de los cincuenta con un crecimiento acelerado tanto en la producción, como en importación de automotores.

^{13/} En efecto, de 1960 a 1970, la producción bruta por hombre ocupado en la industria, había tenido una tasa media anual de crecimiento de 6.7%, mientras que las remuneraciones por trabajador habían crecido sólo al 3.2% anual. *Ibid.*, p. 44.

Véase también Antonio Ortiz Mena. "Desarrollo Estabilizador: una década de estrategia económica en México". *EL TRIMESTRE ECONOMICO*: revista trimestral publicada por el F.C.E., Vol., XXXVII, No. 146, p. 426.

^{14/} La red de caminos para 1935 era algo más de 5 mil-Km., mientras que para 1970 llega a 70 mil. Rolando Cordera. *Desarrollo en el capitalismo tardío y subordinado*. *Op. cit.* p. 464, y para 1980 esa cifra había ascendido a 212,626 Km. AMIA. *La Industria Automotriz de México en Cifras 1982*, p. 28

El proceso de sustitución de importaciones tuvo en esta fase al sector automotriz como eje rector, debido a que en él convergían varios elementos. Primero, era el responsable del grueso de las importaciones. Segundo, sus repercusiones eran por demás importantes en el proceso de eslabonamiento hacia atrás y hacia adelante con otras ramas productivas, tanto al interior del sector industrial, como fuera de él. Además, permitía aprovechar la competencia dando el desarrollo de empresas automotrices europeas a fin de lograr una mayor integración internamente. 15/

Así, al terminar la década 1950-1960, la industria automotriz en México es fundamentalmente ensambladora. Para esa fecha las condiciones inexistentes de que se hablaba estaban ya presentes, 16/ lo que hizo suponer que comenzaba una nueva etapa para la rama. Por otro lado, el capital en la industria presentaba ya rasgos oligopólicos, característica propia del resto del sector industrial en esta fase. 17/

El hecho es que para esos años la estructura industrial presentaba

15/ Edgardo Lifschitz. Op. Cit., p. 36.

16/ V. gr., después de la segunda guerra mundial, se inició la multiplicación de empresas de partes que habían surgido durante la crisis de los treinta, las cuales contaron con la posibilidad de obtener protección externa para aumentar su volumen y diversificarse. Tratábanse en su mayoría, de empresas productoras de partes con menor complejidad tecnológica.

17/ Situación característica de la etapa denominada como: "Transición al desarrollo oligopólico", que se producirá fundamentalmente entre 1955-1961. Rolando Cordera Campos y Clemente Ruiz Durán "Esquema de Periodización del Desarrollo capitalista en México". Rev. Investigación Económica No. 153 (Jul. Sept. de 1980) p. 16.

en la rama, en primer lugar, el dominio de siete empresas transnacionales (Chrysler de México, Ford Motors Co., General Motors de México, Volkswagen de México, International Harvester, Kenworth Mexicana y Nissan Mexicana), en segundo lugar, tres empresas paraestatales (Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional y Mexicana de Autobuses) y cuatro empresas de capital privado nacional -- (Trailers de Monterrey, Trailers del Norte, Víctor Patrón y Fábricas Autocar Mexicana). 18/

A partir de 1962, la situación en el sector adquiere cambios significativos, tanto por las condiciones favorables para su desarrollo que se vinieron gestando en las décadas anteriores, como por las medidas de regulación, promoción y fomento ejecutadas por parte del Estado.

En ese sentido, el gobierno de López Mateos imprime un impulso al proceso de industrialización y a la integración productiva, al emitir en agosto de 1962, un decreto automotriz encaminado a orientar al sector a desarrollar su actividad productiva integrando, en un proceso gradual y cada vez mayor, partes y componentes de origen interno. 19/

18/ Vid. Javier Aguilar García. La Política Sindical en México, Op. Cit., p. 20

19/ El propósito fundamental de este decreto es: reducir el número de empresas ensambladoras; eliminar empresas importadoras; disminuir el número de tipos, marca y modelos; iniciar la etapa de fabricación de vehículos; fomentar la integración del sector terminal; ampliar las inversiones productivas y la ocupación; reducir importaciones y promover exportación de productos automotores e impulsar la consolidación del sector auxiliar.
Poder Ejecutivo. "Decreto de Integración de la Industria Automotriz". Diario Oficial (25 de agosto de 1962).

El requerimiento básico de contenido nacional en este decreto era de 60%. Desafortunadamente el efecto que pudiera haber tenido en la conformación de un sector nacional proveedor de partes y componentes se vio un tanto minado, dado que la mayor carga de esta industria recayó en el sector terminal, la mayoría de cuyas empresas eran subsidiarias de transnacionales.

Ahora bien, el crecimiento sostenido del sector durante los sesenta y particularmente la repercusión que ello tuvo en la balanza de pagos, 20/ hizo que se dudara de la capacidad de la estrategia de sustitución de importaciones para solucionar los problemas de la misma.

Las dos soluciones alternativas desde entonces han sido, o bien promover el aumento del contenido nacional de cada vehículo, o promover exportaciones en el sector, que compensen las elevadas importaciones que hace. 21/

Las medidas de política económica adoptadas por los sucesivos gobiernos al respecto han oscilado así, entre una y otra opción.

El decreto de octubre de 1972 por ejemplo, refleja un movimiento hacia la promoción de exportaciones. 22/

20/ Douglas Bennett y Kenneth E. Sharpe. Op. Cit., p. 721

21/ Ibid., p. 722

22/ El nuevo decreto exigía, que las empresas terminales compensaran un porcentaje siempre creciente de sus importaciones con exportaciones. Poder Ejecutivo "Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz", Diario Oficial, (24 de octubre de 1972).

En un primer momento, la reacción de las empresas a esta estrategia fue favorable, pero a mediados de la década de los setentas empezó a perder dinamismo, en parte debido a la crisis internacional, pero en parte también a las estrategias globales de las empresas transnacionales. 23/

La evolución de la balanza de pagos mexicana llegó a revelar como resultado, un déficit considerable en el sector automotriz, que correspondió no sólo a la importación de mercancías (insumos y bienes de capital), sino que también representó una proporción mayor en términos de costos y divisas, debido al menor grado de integración del sector.

No obstante que esto implicó serias deficiencias en la estrategia de promoción de exportaciones, la misma se siguió fomentando más adelante.

Así el decreto de junio de 1977 llegó a requerir un mayor contenido nacional, tratando de no abandonar con ello la sustitución de importaciones, pero manteniendo a la promoción de exportaciones como la estrategia dominante. 24/

23/ Edgardo Lifschitz, Op. Cit., p. 40.

24/ En este decreto se deja verse la política intermedia del gobierno de López Portillo sobre el problema en cuestión, y si bien requiere de nuevo que las empresas terminales compensen sus importaciones con exportaciones, también exige un nivel mayor de contenido nacional. Poder Ejecutivo "Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz". Diario Oficial (20 de junio de 1977)

Evidentemente, las dificultades que tuvo la aplicación de esta última política, terminó por revelar en gran medida, el poder ejercido por un puñado de empresas transnacionales en la industria terminal mexicana y en general en la industria automotriz mundial.^{25/}

En los últimos años, los problemas apuntados en esencia no se han desvanecido, a fortiori, pues el déficit del sector ha sido creciente, lo cual aunado a la recesión internacional y la crisis económica mexicana en particular, ha terminado por caracterizar una política en el sector indecisa respecto de las dos alternativas apuntadas.

La prueba más reciente la constituye el decreto emitido en septiembre de 1983, cuyo objetivo central, lo mismo que en el pasado reciente, es eliminar el déficit de divisas del sector y al mismo tiempo optimizar la producción para alcanzar niveles de --

^{25/} Estas dificultades se expresan en: "a) las rigideces de la demanda de productos exportados creados por esta estructura industrial, b) algunos aspectos de la dependencia de las decisiones derivadas de la propiedad extranjera de las empresas terminales, c) algunas dificultades para la imposición efectiva de sanciones a las corporaciones transnacionales bajo una política de promoción de las exportaciones, y d) la distribución desigual de los beneficios entre las empresas de propiedad extranjera y las de propiedad nacional bajo tal política" ad litteram, Douglas Bennett y Kenneth E. Sharpe, Op. Cit., p. 730.

costo comparables con los del mercado internacional. 26/

Es decir, que lo que de facto se pretende, es resolver toda la problemática de esta industria, esto es, no sólo el problema de la balanza de pagos, sobre el que han girado las dos políticas anteriores, sino el problema referente a la eficiencia de la industria. Con el logro de esto, se cree, resultaría más fácil la ejecución de las políticas de sustitución de importaciones y de promoción de exportaciones.

Paradójicamente, todo parece indicar que la caracterización de la industria estará en los próximos años, en función de la modalidad que adquiera la reorganización internacional automotriz, la cual parece haber entrado ya en una etapa de integración mundial de la producción, que enfatiza una mayor producción por parte de subsidi-

26/ Lo que parece ser cierto con respecto al mismo, es su grado de incongruencia y confusión en relación a los objetivos que se persiguen, es decir, de alguna manera se da opción -desde el punto de vista jurídico- a accionar a las subsidiarias terminales o de autotransportes, ahí donde precisamente se pretende regularlas. V. gr. "La Secretaría podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de nuevas líneas de automóvil con grados de integración inferiores a los señalados en el artículo 5° cuando dichos automóviles se destinen principalmente a la exportación" Art. 7° (claro que podrían producirlos y no exportarlos, como sucedió en 1974 y 1975, en que las empresas dejaron de alcanzar los niveles de exportación exigidos, y no obstante se les continuó concediendo las cuotas básicas de producción en base a sus promesas de cumplir ulteriormente con sus requerimientos de exportación) o bien: "Salvo los que ya producen o tengan autorización por la Secretaría para producir, las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de auto partes (...)" Art. 11, Poder Ejecutivo "Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz" Diario Oficial (15 de septiembre de 1983).

diarias en los países subdesarrollados para abastecer un mercado mundial. 21/

Evidentemente, ello implica una inclinación aun mayor por parte de la política económica mexicana hacia la promoción de exportaciones, que necesariamente tiene que significar nuevos desafíos al gobierno mexicano en su política nacional.

21/ Al respecto Vid. Robert B. Cohen. "La Reorganización Internacional de la Producción en la Industria Automotriz" (presentado en la sesión de Economía Política de las Sociedades Industriales Avanzadas, Reuniones de la Asociación Norteamericana de Ciencia Política, Washington D. C., 2 de septiembre de 1979.) EL TRIMESTRE ECONOMICO, Vol. XLVIII, No. 190, pp. 383 y ss.

3.3 Estructura Industrial

Pasando a un terreno más concreto, se referirá ahora de una manera breve la estructura que presenta el sector, haciendo el análisis desde el punto de vista del origen del capital y del área de producción.

Actualmente la industria automotriz se encuentra estructurada en tres sectores básicos: terminal, auxiliar y distributivo.

Aquí sólo se tratarán los dos primeros, en el entendido de que - para los efectos del estudio sólo interesa conocer la estructura productiva.

En el caso de la industria terminal, ésta se compone de 18 empresas, las cuales fabrican, ensamblan y destinan la producción tanto al mercado interno como al externo. Esta industria se encuentra ubicada en cuatro áreas productivas fundamentales: automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales (Cuadro II.1).

El área de los automóviles se divide a su vez en populares, compactos, estándar, de lujo y deportivos.

En esta área de la producción participan 7 empresas subsidiarias - de transnacionales, en tanto que en el área de camiones participan

11 empresas (7 transnacionales, 2 paraestatales y 2 de capital privado nacional).

Por otro lado, en el área de tractocamiones participan 9 empresas, de las cuales 3 son paraestatales, 5 de capital privado nacional y 1 transnacional.

Finalmente en el área de autobuses integrales participan 3 empresas: 2 paraestatales y 1 de capital privado nacional.

Haciendo el análisis por origen de capital y área de producción se tiene lo siguiente:

En total, en la industria terminal participan 9 empresas filiales de transnacionales, de las cuales 6 producen automóviles y camiones (Chrysler de México, S. A., Ford Motor Company, S. A., General Motors de México, S. A. de C. V., Nissan Mexicana, S. A. de C. V., Vehículos, Automotores Mexicanos y Volkswagen de México, S. A. de C. V.) una produce sólo camiones (International Harvester de México, S. A. de C. V.) una automóviles (Renault de México, S. A. de C. V.) y finalmente una produce tractocamiones (Kenworth Mexicana, S. A.).

Hay que advertir que hasta mediados de 1983 Vehículos Automotores Mexicanos y Renault de México eran empresas paraestatales, las cuales fueron vendidas a la iniciativa privada bajo el criterio de -

que no correspondían a las prioridades nacionales y, de que su operación ocasionaba altos costos dado el descenso de la demanda y la dependencia tecnológica que ocasionaba esa actividad. Esto respondió por otro lado a las exigencias que le planteaba al Estado una reestructuración del Sector Industrial Paraestatal, en términos de sectores prioritarios, saneamiento financiero, replanteamiento de objetivos estratégicos, etc., todo ello en medio de la crisis económica y social en que se vio envuelto nuestro país desde principios de 1982. 28/

Por lo tanto, el Estado a últimas fechas participa en la industria terminal a través de 4 empresas: Diesel Nacional, S. A., Traksonex, S. A. de C. V., Maquiladora Automotriz Nacional, S. A. y Mexicana de Autobuses S. A. de C. V. Diesel Nacional produce camiones, tractocamiones y autobuses integrales; Traksonex y Maquiladora Automotriz Nacional producen tractocamiones; y Mexicana de Autobuses produce sólo autobuses integrales para pasajeros.

El caso de Traksonex es el de una empresa relativamente nueva pues se constituyó en 1978 y de hecho empezó a operar hasta 1980 prestando gran servicio los contratos establecidos con Maquiladora Automotriz Nacional para el ensamble de unidades. Esta última em-

28/ Véase José Cabrera Parra "Se reprivatizarán más empresas" Diario Excelsior (27 de junio de 1983) p. 22. Declaración hecha por el Subsecretario de la Industria Paraestatal de Transformación de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, en relación al marco legal en que se llevó la venta de las paraestatales VAM y Renault.

presa también presta servicio a Diesel Nacional en el área de tractocamiones. Su responsabilidad se limita únicamente al grado de calidad en el ensamble, pintura y acabados de los tractocamiones, correspondiendo el grado de integración nacional de estos productos, su distribución y venta a Traksonex y Diesel Nacional, respectivamente.

Finalmente en la Industria terminal participan también cinco empresas de capital privado nacional:

Las cinco producen tractocamiones (Trailers de Monterrey, Fábrica de Autotransporte Mexicana, S. A. de C. V., Fábrica Autocar Mexicana, S. A., Víctor Patrón, S. A., y Trailers del Norte, S. A.). Trailers de Monterrey además participa también en la producción de camiones y autobuses integrales, y Fábrica de Autotransporte Mexicana en la producción de camiones.

Por otro lado, en lo que se refiere al sector automotriz auxiliar la situación se presenta así:

En principio, hay que aclarar que este sector es demasiado amplio y heterogéneo, y en él participan gran cantidad de empresas tanto nacionales como subsidiarias de transnacionales, de lo que resulta difícil adoptar un criterio que uniforme la estructura por origen de capital y producto. Es de suponer que dado el crecimiento y dinamismo de la industria automotriz en general, este sector haya

tenido que expandirse y diversificarse. Desafortunadamente no -- existen datos suficientes que permitan cuantificar actualmente el número de establecimientos que operan en el sector.

Sin embargo, una idea aproximativa de la amplitud del mismo lo -- constituye el hecho de que para 1975 se conformaba por 754 establecimientos, correspondiendo el 29.6% de los mismos a carrocerías y 34.9% a partes y accesorios diversos. Empero, es el grupo de los motores y el de llantas y cámaras los que tienen un mayor peso en distintas variables (como personal ocupado, valor de activos fijos y totales, valor bruto de la producción, valor agregado y remuneraciones), no obstante que juntas constituyen el 7.1% de los establecimientos (Cuadro II.2 y II.2-A).

Así por ejemplo, mientras que en el valor agregado, el grupo de motores participaba con 18.5%, y llantas y cámaras con el 35.2%, el grupo de carrocerías por su parte, lo hacía con el 7.2%, y partes y accesorios diversos con 14.3%.

Esto, obviamente demuestra que los dos primeros grupos presentan -- una mayor concentración tanto de términos de capital, como en empleo y producto.

El análisis más amplio sobre las variables macroeconómicas de la -- industria automotriz se hará más adelante cuando se toque la participación del Estado en la misma en el apartado 3.4.3.

3.4 La Participación del Estado

3.4.1 Orígenes y Conformación del Subsector Paraestatal Automotriz (SPA).

La intervención directa del Estado en esta industria, puede ubicarse aproximadamente a principios de 1950, cuando se constituye en julio de 1951, la empresa Diesel Nacional como una sociedad Mixta de inversión estatal mayoritaria y capital privado mexicano e italiano, con el objeto de fabricar camiones, tractocamiones, autobuses integrales y otros vehículos automotores, además de motores con el propósito último -se dijo- de contribuir a desarrollar en el país una industria automotriz propia.

En los hechos, no hay duda de que con Diesel Nacional se inició estatalmente un emporio industrial en el sector automotriz de capital nacional, constituyéndose así, en el eje motor de la participación estatal en esa rama de la actividad económica. Así lo demuestra el hecho de que Dina mantiene en su poder la mayoría de las acciones de sus empresas subsidiarias, las cuales operan tanto en el sector terminal como en el de autopartes. Por lo demás, lo mismo en términos de volumen como de valor, su presencia es de un peso considerable al interior del conjunto paraestatal automotriz.

Posteriormente, en 1963 el Gobierno Federal interviene y se convierte en accionista mayoritario de la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial, con ello automáticamente Mexicana de Autobuses pasa a ser

empresa paraestatal. Más adelante, en la década de los setenta se crea Maquiladora Automotriz Nacional (1974), con el objeto de ensamblar toda clase de unidades automotrices a empresas mexicanas que solicitaran su servicio de maquila. Inicialmente el 99% de las acciones de esta empresa pertenecían a Diesel Nacional, pero en 1981 la misma vendió el total de las acciones a SOMEX.

A finales de los setenta, nuevamente el Estado ante la necesidad de disminuir el déficit que en equipo de transporte pesado se observaba decide crear la empresa Traksomex, S. A. (1978), con el objeto de alentar así, la producción de tractocamiones. Esta empresa se creó con la asociación de SOMEX y Mark Truck Incorporation, la segunda de las cuales convino en prestar la asistencia técnica necesaria, para fabricar en México el tractocamión Mack.

En el área de automóviles la participación estatal se dio, hasta el pasado sexenio a través de Vehículos Automotores Mexicanos, S. A. y Renault de México, S. A. El origen estatal de VAM se remonta al momento en que SOMEX pasa a ser propiedad del gobierno federal, y lo mismo que Mexicana de Autobuses, S. A., Willis Mexicana, empresa ensambladora en México de la línea de automóviles marca Rambler -de la cual SOMEX era accionista mayoritario- pasa en consecuencia a ser también, una empresa paraestatal.

Precisamente en 1963 la empresa Willis Mexicana cambia su denomina

ción social adoptando la de Vehículos Automotores Mexicanos, S. A. de C. V., a partir de esa fecha, la misma se dedica a la fabricación y comercialización de automóviles marca Rambler y de Vehículos Jeep.

Renault de México por su parte adquiere tal denominación en junio de 1978, e inicia operaciones en marzo de 1979. Su objeto es producir y comercializar los automóviles Renault producidos por Diesel Nacional y comercializados por Renault Mexicana, S. A. de C. V. Esta empresa se crea inmediatamente después de haberse reestructurado el combinado Sahagún (DINA, SIDENA y CONCARRIL), y sus acciones se integran con el 40% aportado por DINA, 40% por Renault de Francia y 20% por el Fondo de Coinversiones Franco-Mexicanas, cuyo capital - antes de la venta - perteneció en su mayor parte al gobierno mexicano y fue administrado hasta entonces por el Banco Internacional, S. A.

Finalmente en la industria de autopartes, es en la década de los setenta cuando se constituyen la mayor parte de las paraestatales dedicadas a ese fin.

Por ejemplo en 1973 Motores Perkins, S. A.; 1975 Forjanex, S. A. de C. V.; 1975, Dina Rockwell Nacional, S. A. de C. V.; 1976 Manufacturera de Cigüeñales de México, S. A. de C. V.; 1979 Atsugi Me-

Micana, S. A. de C. V.; 1980 Dina Cummins, S. A., etc. 29/

A la fecha, las empresas paraestatales que operan en la industria de autopartes -a excepción de las productoras de motores a diesel- así como Maquiladora Automotriz Nacional, se encuentran también, lo mismo que VAM y RENAULT de México, en proceso de liquidación o venta.

La política de Empresa Pública, derivada de los principales lineamientos de estrategia del Plan Nacional de Desarrollo, al especificar la necesidad de garantizar la supervivencia de las empresas, pone énfasis también en las de carácter estratégico y prioritario. 30/ De ahí que no cumpliendo las paraestatales que operan en la industria de autopartes estas características, haya necesidad de promover su liquidación, tanto más si se toma en cuenta la crisis financiera del Estado en la fecha actual. De otro lado, la venta responde también a los lineamientos establecidos al respecto, en el decreto de racionalización y estructuración de la industria automotriz, como se vio anteriormente. 31/

29/ Se utilizó in extenso, información contenida en: "Trayectoria de las Entidades del SIP 1977-1982" Inédito. Dirección General de Coordinación de la Industria Paraestatal, SEPAFIN, I y II (6 vols.; s.l., s.e., s.f.) varias páginas.

30/ Poder Ejecutivo Federal. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983-1988. (México, - D. F.: Secretaría de Programación y Presupuesto, c 1983) p. 326.

31/ Vid. supra. p

En los hechos esto significa, que a final de cuentas el Estado se ve forzado, dadas las condiciones de inestabilidad en que se encuentra, a retirar su participación de dos áreas específicas de la industria automotriz (la de automóviles y la de autopartes) y mantenerla en camiones, tractocamiones, autobuses integrales y motores a diesel, por considerar que representan una mayor magnitud estratégica y prioritaria.

En el último de los casos, ello está en perfecta congruencia con -- las estrategias globales y las políticas de expansión e integración mundial de las empresas transnacionales, pues con estas acciones, -- se da acceso libre a las mismas, tanto a la producción como al mercado nacional en este sector. 32/

32/ El problema adquiere matices más agudos, desde el punto de vista del incremento en las relaciones de dependencia si se atiende a los nuevos lineamientos sobre inversión extranjera, en los que bajo el argumento de que numerosas empresas han presentado propuestas de aumento de la participación extranjera en su capital social (como resultado de la coyuntura económica) se ha adoptado la decisión ambigua de afirmar que "cuando los mecanismos (alternos) no fueren soluciones viables a los problemas financieros de las empresas que por sus características se ubiquen dentro de las prioridades nacionales, se permitirá, siempre con apego a la reglamentación en la materia, el aumento de la participación extranjera en su capital, previo cuidadoso análisis que determine que el aumento del capital es indispensable para la sobrevivencia de la empresa".

COMISION NACIONAL DE INVERSIONES EXTRANJERAS. "Lineamientos sobre Inversiones Extranjeras y propósitos de su promoción". ECONOMIA NACIONAL No. 47, (marzo de 1984) p. 17.

El mismo Mario Barreiro, Subsecretario de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal afirmó algo en ese sentido cuando se le preguntó si la inversión extranjera total no era alguna forma de perder independencia o vulnerar la rectoría económica del Estado, "... el Decreto de 1977 sobre la industria automotriz, prevé la posibilidad de una inversión extranjera total en la industria automotriz terminal".

Vid., José Cabrera Parra, Op. Cit., p. 22

Por lo demás esta es una situación que se está presentando en el conjunto de la industria a nivel nacional, pues no sólo las empresas paraestatales se encuentran en una situación financiera crítica amén de toda la problemática que las caracteriza, sino también empresas del sector privado nacional se están enfrentando a serias dificultades en el marco de la actual crisis económica nacional e internacional dada la caída de la demanda, el constante deslizamiento del peso en relación al dólar, el incremento que ello supone en la deuda externa, la inflación recurrente, el alza en las tasas de interés, las escasez de divisas, etc. Es decir, que la iniciativa privada se encuentra también ante la opción -la cual parece ser la única para sobrevivir en las actuales condiciones- de permitir la entrada de una mayor cantidad de capital foráneo a la constitución de su capital total, ante la imposibilidad de cubrir su deuda. En otras palabras que un proceso de desnacionalización más agudo aún - que en el pasado, se encuentra a la puerta para la industria mexicana. 33/

33/ V. gr. "Con la flexibilidad anunciada en la aplicación de la Ley sobre Inversiones Extranjeras, el caso de Alfa puede abrir la puerta a una mayor participación del capital foráneo en la actividad económica nacional, pero no a partir de la apertura de nuevas plantas y fuentes de empleo, sino de la apropiación parcial de empresas ya existentes. (...) La deuda -y principalmente externa- se ha instituido en la base de sustentación y crecimiento de las empresas. Pero tiene un límite: el que fijan los acreedores. Alfa sentó el precedente que puede iniciar la desnacionalización accionaria de las empresas mexicanas. La cervcería Moctezuma se resiste visa renegocia". Vid., Juan Antonio Zúñiga "La salida, entregar industrias a los acreedores extranjeros". PROCESO: Semanario de Información y Análisis, No. 395 (28 de mayo de 1984) p. 9.

La presencia estatal en la producción de automotores queda reducida por tanto a la siguiente estructura: 34/

Industria Automotriz.

Terminal

Camiones y Tractocamiones:

Diesel Nacional (Corporativo)

Dina Camiones

Traksomex

Autobuses y Carrocerías:

Dina Autobuses

Mexicana de Autobuses

Industria de motores a diesel:

Motores Perkins

Dina Motores

Dina Cummins

Moto Diesel Mexicana

34/ Dirección General de la Industria Paraestatal, Naval, Ferroviaria y del Autotransporte SEMIP. Programa de Mediano Plazo de la Industria Automotriz (agosto 1983) p. 6.

3.4.2. Objetivos de su operación

En la actualidad los objetivos que persigue el Estado a través de la participación de sus empresas en la industria automotriz son: 35/

- a. Facilitar el suministro adecuado y oportuno de equipo de transporte masivo de carga y colectivo de personas.
- b. Consolidar con el "máximo de eficiencia" la participación es total en la industria automotriz.
- c. Alcanzar altos grados de integración nacional y generar posi bilidades reales de exportación mediante la consolidación de escalas de producción adecuadas y la conformación de una planta industrial eficiente. (?)
- d. Proporcionar empleos permanentes y bien remunerados en forma directa y promover su generación en la industria auxiliar.
- e. Lograr una adecuada rentabilidad que permita financiar con recursos propios el crecimiento de la industria automotriz paraestatal. (?)

35/ Ibid., p. 7 (los subrayados, comillas, signos, etc., son nuestros).

Al ver lo anterior, lo menos que puede surgir son dudas acerca de la capacidad de las empresas y la solidez de la política que se implementa para llevar a buen término los objetivos que se proponen.

A posteriori se verá de que manera ello es susceptible de cumplirse o si dicha política se queda sólo en verba non facta.

3.4.3 Participación en las variables macroeconómicas

Ahora se referirá, de una manera breve, de qué manera el Estado - ha venido participando en la industria automotriz, particularmente en su fase terminal que es donde ha tenido mayor peso.

La cuantificación e importancia de su participación se hará en base a la utilización de grandes agregados macroeconómicos, lo que permitirá ubicar en su generalidad -y en el marco concreto de la rama a la que pertenece- la magnitud y lo estratégico de su papel en función de los objetivos que se postulan.

Respecto a Valor Bruto de la Producción (VBP), el sector paraestatal fue dinámico en la segunda mitad de la década de los setenta, registrando el 15.8% de tasa media anual de crecimiento (TMC). Lo mismo acontece en cuanto a formación bruta de capital (13.5%) y a población ocupada (14.3%) (cuadro II.3)

En relación a comercio exterior, sus exportaciones fueron relativamente poco dinámicas (2.8%) mientras que las importaciones más bien se mantuvieron altas (9.8%). Es decir, que desde el punto de vista de la generación de divisas no puede decirse que el sector haya participado en mucho. Por lo demás sus importaciones lo fueron más de partes y componentes, que de maquinaria y equipo destinada a su formación de capital fijo, lo cual lógicamente revela el -

un bajo grado de integración del sector en lo que se refiere al origen de sus insumos.

En cuestión de remuneraciones, el sector tuvo un incremento medio -- anual de 6.5% muy por abajo del dinamismo mostrado en su población ocupada para los mismos años, lo que muestra que necesariamente la remuneración por trabajador tendió a la baja (cuadros II.3 y II.4)

Ahora bien, en cuanto a la participación del sector en la rama a que pertenece (industria terminal en su conjunto) hay que decir que no obstante su dinamismo, aquélla decreció en cuanto a VBP, pasando de representar de 25.2% en 1977 a 22.8% en 1981 (cuadro II.5), como resultado básicamente de que la rama en su conjunto observó mayor dinamismo en los mismos años (18.8%) (cuadro II.6).

En formación bruta de capital, su participación descendió también de 4.1% a 2.9%; lo mismo ocurrió en las remuneraciones (de 7.0% a 6.1%) y en menor medida en la población ocupada (de 25.7% a 25.5%).

Esto último confirma el hecho de que en el sector paraestatal se presenta una sobreocupación de mano de obra que necesariamente se traduce en una menor remuneración y productividad por hombre ocupado, debido a que, mientras en población ocupada su participación en la rama fue en promedio 24%, en remuneraciones fue de 6.5% (1977-1981).

En otras palabras, el sector presenta en los hechos un bajo índice -

de competitividad y un deterioro en la distribución del ingreso en relación a la rama en su conjunto.

En comercio exterior salta a la vista el hecho de que en exportaciones el sector desciende en su participación al pasar de 19.4% en 1977 a 5.7% en 1980, en tanto que por el contrario, en importaciones pasó de 29.6% en 1977 a 42.3% en 1980 (cuadro II.5).

De lo anterior se resume, que el sector paraestatal conforma en su operación un conjunto de características que no le son del todo favorables y que, en cambio, cuestionan en alto grado su participación en la rama, tanto desde el punto de vista de la eficiencia y la eficacia, como desde el enfoque costo-beneficio.

Ello lo revela el hecho de que el sector presenta creciente déficit en su balanza comercial, nula generación de valor agregado, baja formación de capital fijo, alta participación en el valor bruto de la producción de la rama (con alta proporción en insumos intermedios) alta participación en población ocupada y bajas remuneraciones. Dicho de otra forma, deficiente integración nacional de partes y componentes en el producto final, bajo índice de productividad por hombre ocupado, estancamiento en la inversión, sobreocupación de mano de obra, baja competitividad en el mercado internacional y deterioro en las remuneraciones por persona ocupada.

Ahora bien, en cuanto a la evolución de la participación del sector a lo largo de la década, respecto a las cuatro áreas de producción de automotores (automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses - integrales), la situación es la siguiente:

En automóviles su participación desciende de 18.19% (en unidades de producción) en 1970 a 12.94% en 1981 (cuadro II.7).

En camiones su participación prácticamente no varía pues pasa de 13.98% a 14.03% en los mismos años.

En tractocamiones también se observa un importante descenso al pasar de 25.41% a 21.98% (1970-1981), como consecuencia de la aparición en el mercado de Fábrica de Autotransporte Mexicana, S.A. (con una importante participación inicial).

En autobuses integrales en cambio, su participación se incrementa de 79.96% a 100.0% (1970-1981), es decir, que consolida su posición de una manera patente en esta área de la producción.

En relación al mercado abastecido por producción nacional, la participación estatal no se diferencia mucho de la que presenta en la producción (cuadro II.8).

Sin embargo, la misma cambia si se considera el conjunto del merca-

do abastecido tanto por producción interna como por importaciones.

Así, en lo que respecta al mercado de automóviles, mientras en 1970 participaba con 14.9%, en 1981 lo hacía con el 11.2% (cuadro II.9).

Y en el mercado de camiones las cifras correspondientes fueron de 12.5% a 14.1% (cuadro II.10).

Del conjunto de objetivos que se plantean para el sector paraestatal en la rama automotriz, no hay duda de que los únicos que puede decirse, han tenido alguna significación, son el que se refiere a "suministrar adecuada y oportunamente equipo de transporte para carga pesada y colectivo para personas" (¿pero a qué costo?), y el que se refiere a "proporcionar empleos permanentes y bien remunerados - en forma directa y promover su generación en la industria auxiliar". En este último, el eventual retiro de la participación del Estado - en la producción de autopartes (a excepción de la producción de motores a diésel) aumenta la restricción al cumplimiento de ese objetivo.

Ergo, si el Estado quiere cumplir un papel estratégico en el sector, debería de tomar una decisión que tuviera presente algunas consideraciones de fundamental importancia (como la cuestión del costo social de su participación, elemento, según se dice, está detrás de los proyectos que promueve). Porque, que implica un menor costo social: - -

seguir contratando personal en las empresas, a fin de contribuir a abatir el desempleo abierto (aunque internamente en las empresas - el subempleo sea evidente), ó, la venta de paraestatales, a fin de evitar el sostenimiento de un sector cuya operación -dada su ineficiencia- resulta costosísima para el erario público?

En el caso de esto último, surge otro costo, no menos importante, pues la venta de paraestatales implica el abandono por parte del - Estado de un sector estratégico y prioritario, particularmente en la que a producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales se refiere. ^{36/}

Uno de los objetivos más estratégicos -si no es el que más- del Estado, debiera ser, el de contribuir a lograr la soberanía nacional y el rompimiento de la dependencia externa.

Por supuesto que en el presente, esto, conjugado con una eficiente y óptima operación de las empresas, sería tanto como -para quien no conoce la realidad económica y social que se vive en México- la realización de una utopía.

^{36/} Podría objetarse, que la venta significaría un costo sólo bajo la condición de que las empresas fueran eficientes y cumplieran su objetivo social, pero aun en el caso contrario, que es el caso real, el costo sigue existiendo, - porque se pierde con ello la posibilidad futura de una regulación y orientación efectiva de todo el sector automotriz -a través de las paraestatales- bajo condiciones políticas diferentes y con un Estado verdaderamente democrático y representativo de las mayorías nacionales (obreros, campesinos y masas populares).

3.4.4 Situación financiera

En la actualidad la situación general de las empresas del sector se caracteriza por una situación sumamente crítica en sus finanzas, cuestión que, por otro lado, resulta compatible con su comportamiento en la rama -como se ha visto- en términos de producción.

Un análisis breve de las principales razones financieras a nivel del conjunto paraestatal automotriz mostrarán la situación de las mismas en dos años distintos: 1975 y 1981 (Cuadro II.11).

En cuanto a grado de apalancamiento, o lo que es lo mismo, al grado de aportación de los acreedores respecto del capital contable, resulta sumamente negativo, en tanto que lo razonable en una empresa que se encuentre operando normalmente, es a una relación -entre capital contable y pasivo- mayor que uno, a la inversa significa más pasivo que capital. Precisamente, en el caso del sector paraestatal, la razón para 1975 es de 0.227 y para 1981 de 0.367. Ello es indicio de que las pérdidas de las empresas se han capitalizado y en mucho, por la vía del financiamiento. Como es lógico, esto ha repercutido en forma negativa, puesto que los costos del mismo han resultado mayores que la capacidad de las empresas para solventarlos.

En cuanto a grado de dependencia, razón que da idea de la aporta-

ción de los acreedores a los activos totales del sector, para 1975 el grado de aportación del pasivo era de 0.81 y en 1981 de 0.78, - cuando lo aconsejable es una razón igual o menor de 0.5, dado que de otra forma, cualesquier empresa se encontraría menos protegida contra los acreedores. Por consiguiente, en el caso del sector paraestatal, todo parece indicar que de fact pero no de Jure, las empresas que lo componen -a menos que los costos del financiamiento sean absorbidos por el Estado- forman parte de la propiedad de los acreedores en la cuantía que corresponde a su aportación, y no al Estado.

Desde el punto de vista de la rentabilidad (aunque se diga que no es el objetivo de las paraestatales), resulta que el rendimiento - de la inversión dada por el capital contable en el subsector paraestatal, es negativo. Lo aconsejable, se dice, tiene que ser igual o por encima del promedio existente en la industria. En el caso - que se analiza, no sólo se halla por debajo de ese promedio, sino que la relación resulta ser, en 1975, de -0.06 y en 1981 de -0.11.

Así pues, la política industrial seguida por el Estado en esta rama de la producción en que participa es tal, que operativamente resulta ineficiente y desde el punto de vista social altamente costosa.

Como se ha visto, financieramente el sector paraestatal no se en-

cuentra en mejores condiciones, lo cual no es más que un reflejo -
-amén de la ineficiencia de que se hablaba anteriormente- de la ma
la política, tanto estratégica como táctica que orienta la partici
pación estatal en esta rama de la producción.

La confusión de objetivos, no sólo a nivel de la dependencia secto
rial encargada del control y coordinación de la industria paraesta
tal, o lo que se ha dado en llamar "la cabeza de sector" en la jer
ga burocrática, sino también a nivel de los gestores de la políti
ca y estrategia sectorial, o sea, los directores de las empresas,
es lo que en primera instancia se coloca como una de las causales
de la mala operación de las mismas. 37/

Pero esto es sólo formal. En el fondo de las cosas, el Estado me
xicano no obstante, la solidez política que ha demostrado a lo lar
go de tantos años de "revolución", no cuenta con una voluntad ideo
lógica y política firme que dé razón directa de lo que contínuamen
te postulan sus voceros a través de discursos, campañas, planes y
programas, etc.

Postulados como los de lograr la soberanía nacional y la indepen--
dencia económica, tecnológica y cultural, etc., las más de las ve

37/ Jorge Barestein. La Gestión de las Empresas Públicas en México.
(México, D. F.: CIDE, c 1982) pp. 19 y 20.

ces han sido más palabras bañadas de demagogia, que la expresión de una profunda convicción nacionalista, o sea, ¡words, words, words!

Con ello no se quiere decir que se está de acuerdo con el "nacionalismo", sostén ideológico del régimen democrático-burgués, propio de nuestro país, sino que se trata de dar a entender que al interior del propio Estado falta consistencia, homogeneidad, congruencia y consecuencia en su doctrina política, lo cual evidentemente redundará en la política económica nacional que se maneja cada sexenio, y que resulta ser sumamente elástica y flexible a los vaivenes internos y externos del sistema capitalista, pero poco apta para darles respuesta. Lo que parece confirmar una vez más que la consigna de nuestros filisteos, políticos y gobernantes, sigue siendo todavía la de divide ut regnes.

3.5 La Política del Estado en la Rama

De lo visto hasta ahora en el presente capítulo puede deducirse - que la política implementada en la rama automotriz por parte del Estado, ha estado circunscrita en general, al conjunto de limitantes, situaciones coyunturales y de perspectiva a que ha estado sujeto todo el proceso de industrialización mexicana.

Específicamente en la rama automotriz, la política estatal tendió a manifestarse en tres mecanismos básicos (que no necesariamente puede decirse que respondieron a una política construida y coherente).

Uno de estos mecanismos o aspectos de política, consistió en abocarse a crear la infraestructura necesaria para que la rama pudiera desarrollarse, es decir, se crearon las condiciones materiales favorables a fin de que aquella pudiera expandirse, básicamente a partir de la instalación de las primeras subsidiarias, (ensambladoras de E.T.) como la Ford Motor Co., por ejemplo. Esto dio lugar a que posteriormente y en forma paulatina se empezara a desarrollar la industria de autopartes y otras ramas alternas vinculadas a la automotriz, directa o indirectamente.

Un segundo aspecto de política no menos importante, consistió en sentar las bases jurídicas y legales para desarrollar en México una -

industria automotriz nacional. Asimismo, se establecieron las medidas de regulación a las empresas transnacionales que operaban en la rama, intentando con ello eliminar a empresas importadoras, y restringiendo el número de marcas y modelos de producción, fomentando así el proceso de integración del sector terminal (una medida pionera de ese género lo constituyó el decreto de integración de la industria automotriz de 1962).

De esa manera, la política estatal en la rama se da pues a través de la emisión de un conjunto de decretos y disposiciones de tipo jurídico, cuyo objetivo central -según el contenido de los mismos- consistió en fortalecer a la industria automotriz nacional; promover su integración vertical y horizontalmente; dar prioridad a la industria de autopartes; concebir a la rama como eje central -por sus efectos multiplicativos hacia atrás y hacia adelante-, de otras ramas industriales; incrementar inversiones productivas y elevar el nivel del empleo; sustituir importaciones y fomentar exportaciones. Dicho de otra forma, se concibió a la rama como uno de los puntales básicos para promover el proceso de industrialización en México. Evidentemente que para ello era necesario limitar y condicionar la participación de las empresas transnacionales.

El tercer aspecto de política implementado por el Estado y que venía a coadyuvar al cumplimiento de los objetivos anteriores consistió en participar de una manera directa en la producción de automoto-

tores en sus distintas áreas, con lo cual cont6 (y cuenta) con un instrumento efectivo para regular el mercado automotriz, ejemplo de ello lo constituye m6s que nada (tanto por su tama1o, la magnitud de su inversi3n, su ocupaci3n, y los tipos de bienes que genera), Diesel Nacional, S. A., empresa paraestatal pionera en la rama, as3 como Mexicana de Autobuses, S. A. que junto con Dina mantiene el dominio de la casi totalidad del mercado de autobuses integrales (en 1981 fue del 100%, v6ase cuadro II.16-A).

Estos tres mecanismos han sido en general los que el Estado ha llevado a la pr6ctica en la rama automotriz. Sin embargo se tiene - que convenir que tales medidas y esfuerzos han sido harto limitados y no han tenido los resultados esperados, sea porque las medidas han sido insuficientes y poco consistentes o porque no ha habido una voluntad pol3tica firme que coadyuve al buen cumplimiento de los objetivos, lo cierto es que la empresa transnacional tiene un dominio que rebasa con mucho el 50% en esta industria, (tanto - terminal como de autopartes), a excepci3n de la producci3n de autobuses integrales.

Con la venta de VAMSA y Renault de M6xico, por ejemplo la producci3n de autom3viles ha quedado totalmente a merced de las E. T. en distinta proporci3n (v6ase cuadro II.13-A).

En la producci3n de camiones, la participaci3n de las E. T. lleg6

a alcanzar fácilmente en 1981 el 90% (véase Cuadro II.14-A). En la producción de tractocamiones una sola empresa, Kenworth Mexicana, S. A. de C. V. produjo en 1975, el 53.30%, porcentaje que se vio reducido en 1981, debido a la aparición en el mercado de una empresa de capital privado nacional (FAMSA) (la cual produjo en ese año el 27.54% de tractocamiones), y por el sensible incremento en su producción de otra empresa privada nacional, Víctor Patrón, S. A. (véase Cuadro II.15-A).

De igual manera los esfuerzos por incrementar el grado de integración de la industria terminal, han tenido resultados poco visibles y la consolidación de la industria de autopartes en los hechos ha sido relativamente lenta.

Poco se ha podido lograr también porque las empresas reduzcan sus costos de producción, incrementando su eficiencia lo que obviamente ha repercutido en su grado de competitividad en el mercado externo, y finalmente ha dado lugar a que la política de fomento a la exportación quede sólo en verba non facta. Ello demuestra hasta que punto ésta es posible siempre y cuando sea una medida que se encuentre en congruencia directa con la estrategia global de las E. T.

C A P I T U L O 4

Entonces Dios creo a Bohr,
Y se hizo el principio
Y el principio era el quantum
Y todo se cuantificó
Pero algunas cosas todavía eran relativas;
Y a Dios le pareció confuso.

.....

4. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL EN EL FUTURO PREVISIBLE:

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

En este capítulo se enmarcará el papel que la industria automotriz paraestatal deberá cumplir de acuerdo a los lineamientos estratégicos que se desprenden del Plan Nacional de Desarrollo (PND). Sin profundizar demasiado en el contenido del mismo en tanto no constituye el objeto de estudio, se aludirá sin embargo en una primera instancia a las condiciones económicas del país en que éste es formulado y a la estrategia económica y social en que se fundamenta para su ejecución.

Posteriormente y bajando en el nivel de abstracción se analizará en forma breve lo que para nuestros fines interesa, o sea, la política industrial del PND.

Después se tocará la política de Empresa Pública que contempla el Plan, para terminar con una ligera discusión acerca de las implicaciones que supone para la industria paraestatal (en la rama automotriz estrechamente ligada con la producción de bienes de capital) el marco tanto de la política sectorial (industria) como de la política de Empresa Pública que implementa el citado documento.

4.1 La concepción estratégica del desarrollo : reordenación económica y cambio estructural.

A fines del sexenio pasado, las condiciones económicas por las que atravesaba nuestro país eran tales, que en 1982 el PIB total fue negativo (-0.2), mientras que el año anterior, el índice había sido - en la cúspide del miniciclo económico mexicano - de 7.9%. Para la industria manufacturera en los mismos años el PIB, había sido de (-2.4%) y (7.0%) respectivamente^{1/}.

Las razones de ese cambio brusco se originaron tanto interna como externamente.

Una razón de origen interno y de mucho peso, se refiere al hecho de que la política económica adoptada por los diferentes regimenes, cuando menos a - partir de la política de industrialización - alrededor de los años 40's y 50's - no siempre ha sido la más adecuada, pues mientras, - la experiencia lo demuestra - se ha dado prioridad a algunos sectores, también es - cierto que se ha relegado a otros, perdiendo con ello el equilibrio (equilibrio en términos de relaciones intra e intersectoriales).

^{1/} Vid. cuadro 1 "P.I.B. Total y por Gran División". Sistema de Cuentas Nacionales de México. Estimación Preliminar 1982. (México, D. F.: SPP. 1983).

Así ocurrió entre el sector agropecuario y el industrial, y aún al interior de éste último^{2/}.

Ello explica que en la actualidad, las principales contradicciones se manifiestan en un total desequilibrio en los aparatos productivo y distributivo, que coloca a nuestro país en una situación peligrosa frente al exterior, amén de que representa un obstáculo para un desarrollo más estable y equilibrado. Se pueden mencionar aún algunos factores sumamente ligados a la situación anterior y que son consecuencia refleja de los problemas estructurales antes apuntados. Entre ellos cuéntanse: insuficiencia de ahorro interno, escasez de divisas, (como resultado de la baja productividad que caracteriza a nuestra producción y a la aguda dependencia de importaciones del exterior) y desigualdad en los beneficios del desarrollo. Asimismo, encontrábase presentes los siguientes elementos: una inflación de 100%, contracción del ingreso nacional y nula disponibilidad de financiamiento a la inversión; un déficit público arriba del 15% del PIB, y un excesivo servicio de la deuda externa^{3/}.

^{2/} José Blanco hace alusión a ello cuando afirma: "Volcada en lo fundamental hacia el mercado interno, la industria ha estado impedida (...) para generar los montos de divisas que su propio ritmo de expansión ha exigido. De ahí que históricamente, ese mismo ritmo de expansión, haya requerido de un monto complementario y creciente de divisas (...), que provenía, fundamentalmente de la inversión extranjera directa y de la colocación de deuda externa, dando así lugar a la dependencia financiera respecto del exterior. Ese monto complementario fue creciente debido a que, sobre todo en los años setenta, fueron agotándose las fuentes internas generadoras de divisas: la crisis agrícola que se inició desde mediados de la década de los sesenta, junto con la baja de los precios internacionales agropecuarios durante la primera mitad de los años setenta, provocaron que el superávit agropecuario externo dejara de ser una fuente de divisas para financiar el déficit comercial externo del sector industrial, (...). El agotamiento de las fuentes internas de divisas, por su parte, no era ajeno al tipo de industrialización adoptado sino en mucho resultado de éste, y de todo ello en conjunto, la primera responsable era la política económica del Estado." José Blanco. "La expropiación obligada" NEXOS No. 59 (noviembre de 1982) p. 49.

^{3/} Poder Ejecutivo Federal. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1963-1968. (México, D. F.: Secretaría de Programación y Presupuesto c 1963) p. 84.

La estrategia económica y social que postula la nueva administración, por medio del FND, se aboca precisamente a combatir la mencionada crisis mediante la implementación de un programa denominado PIRE (Programa Inmediato de Reordenación Económica). Asimismo, se ha dado a la tarea de establecer las bases para atacar los problemas estructurales y reorientar así al conjunto de la economía hacia un desarrollo sostenido y equilibrado en el mediano plazo.

Así pues, las dos líneas básicas de estrategia en que se sustenta el Plan son: reordenación económica en el corto plazo y cambio estructural para el mediano y largo plazo.

Ahora bien, los principales puntos que pretende combatir la reordenación económica son:

- Abatir la inflación y la inestabilidad cambiaria.
- Proteger el empleo, la planta productiva y el consumo básico, y
- Recuperar la capacidad de crecimiento sobre bases diferentes^{4/}

El cambio estructural a su vez está basado en seis orientaciones generales:

- Enfatizar los aspectos sociales y redistributivos del crecimiento.
- Reorientar y modernizar el aparato productivo y distributivo.

4/ Ibid., p. 117.

- Descentralizar en el territorio las actividades productivas y el bienestar social.
- Adecuar las modalidades de financiamiento a las prioridades del desarrollo.
- Preservar, movilizar y proyectar el potencial del desarrollo nacional.
- Fortalecer la rectoría del Estado, impulsar al sector social y estimular al sector privado^{5/}

Como se ve, a primera vista todo parece indicar que el PND constituye el marco, no sólo de referencia, sino el punto de partida sine qua none para enfrentar lo que de por sí, es el resultado de un proceso plagado de profundas y severas contradicciones, que se reflejan en un conjunto de distorsiones, deformaciones y llagas del sistema social mexicano, lo que en un primer momento permite decir, que la transformación de ese ente debe ser obra directa de los que sufren su efecto y no de quienes lo promueven.

5/ Ibid., p. 127.

4.2 Política Sectorial: Desarrollo Industrial y Comercio Exterior

Pasando ahora a la estrategia económica y social que el PND le asigna al sector industrial puede decirse que esta se traduce en los cuatro propósitos siguientes:

- Atender las necesidades básicas de la población mediante la producción de bienes de consumo popular y ampliar la capacidad de la industria para ofrecer empleo productivo y permanente.
- Constituirse en el motor de un crecimiento económico autosostenido, capaz de generar empleos, divisas y recursos internos suficientes para establecer condiciones de estabilidad en estos tres mercados.
- Coadyuvar a la descentralización territorial de la actividad productiva y el bienestar social.
- Propiciar la consolidación de un empresariado nacional sólido, capaz de ejercer con eficiencia el papel innovador y creativo que requiere el proceso de modernización del país.

Para cumplir tales objetivos -según el plan- es menester que se desarrolle un amplio mercado interno que impulse a un sector integrado hacia adentro y competitivo hacia afuera.

Las orientaciones estratégicas en que se basa para ello son:

- Desarrollar la oferta de bienes básicos.

- Fortalecer selectivamente la industria de bienes de capital para incrementar el grado de integración de la producción nacional.

- Vincular la oferta industrial con el exterior, impulsando las ramas con generación neta de divisas.

- Crear una base tecnológica propia, necesaria para la independencia económica nacional.

- Una industria paraestatal eficiente y competitiva que sea importante elemento de apoyo en el desarrollo de las cuatro orientaciones anteriores^{6/} (Este punto se ampliará en el siguiente apartado).

De los anteriores propósitos y orientaciones estratégicas que le fija el Plan al conjunto del sector industrial, se desprenden un conjunto de líneas de acción específicas para cada una de las distintas ramas industriales en función de su importancia estratégica para el cambio estructural.

6/ Poder Ejecutivo Federal, op. cit., pp. 318-319.

Por ser el tema de estudio la rama automotriz enmarcada en la producción metalmecánica y de bienes de capital, se detallará un poco más lo relativo a la línea de acción que en el marco del Plan se asigna a la rama de bienes de capital.

En este caso, en el mediano y largo plazo, se espera impulsar de manera selectiva la sustitución de importaciones y fomentar la exportación a fin de coadyuvar al ahorro de divisas en el proceso de expansión del mercado interno.

El apoyo selectivo es, por un lado, a la fabricación nacional de maquinaria y equipo de uso generalizado, y por otro, a la maquinaria necesaria para efectuar los procesos básicos de transformación en las ramas de la metalmecánica, química, petroquímica y energéticos.

De acuerdo al Plan, en un primer momento, lo prioritario es desviar la demanda de importación, particularmente de los grandes proyectos de inversión en los sectores de bienes intermedios, hacia la industria nacional, respaldando así, el proceso de recuperación económica por el lado de la oferta.

Por otro lado y en tanto que uno de los principales obstáculos que frena la expansión de la industria nacional de bienes de capital lo constituye la deficiencia de insumos, componentes y reposiciones, se piensa dar mayor atención a una relación más equilibrada y eficiente entre el creci-

miento de la producción de bienes de capital y la integración en la industria de partes y componentes.^{7/}

En lo que respecta concretamente a la industria automotriz, en el corto plazo, la prioridad es la defensa de la planta productiva y el empleo, con objeto de evitar una caída en la oferta.

En el mediano y largo plazo, los objetivos prioritarios son la generación neta de divisas y el apoyo eficiente al desarrollo del sistema de transporte, para ello se prevé una profunda reestructuración del sector.

En ese contexto, se piensa racionalizar la producción, reduciendo el número de marcas, de modelos, tamaño y potencia, dando prioridad a los que aumenten las economías de escala y permitan la normalización de los componentes.^{8/}

Asimismo, se piensa racionalizar la estructura productiva de camiones, autobuses y trolibuses, a fin de crear las condiciones favorables de producción de componentes, aprovechando las economías de escala y evitando al máximo importaciones innecesarias.^{9/}

^{7/} Ibid., pp. 330-331.

^{8/} De acuerdo al Decreto para el Fomento de la industria automotriz de junio de 1977, el cual es actualizado y enmarcado en la política industrial del PND con el Decreto de Racionalización de la Industria Automotriz, aparecido el 15 de septiembre de 1983 en el Diario Oficial de la Federación. Vid Supra p.

^{9/} Poder Ejecutivo Federal, op. cit., p. 333.

Por lo anterior y por lo que sigue a continuación, parece ser que el Plan parte del supuesto de que sin industrialización no hay posibilidades de un desarrollo social más equilibrado e igualitario. V.gr.: "El desarrollo industrial desempeña un papel cada vez más importante en la evolución de la economía y de la sociedad. De su dinamismo y orientación depende de manera esencial el éxito y la estrategia del Plan: La recuperación de las bases del desarrollo social depende en gran medida de la capacidad que alcance la planta industrial para contribuir a la satisfacción de necesidades básicas de la población, para lograr una integración creciente del aparato productivo nacional y para vincularse eficientemente con el exterior. Sólo con estas bases se podrán realizar los cambios estructurales necesarios en la industria y el comercio exterior para aumentar el rendimiento de los factores de producción, para crear empleos, mejorar distribución del ingreso y alcanzar un desarrollo tecnológico propio"^{10/}.

Sin cuestionar la necesidad de una mayor y mejor industrialización en nuestro país, en tanto que ello supone mejores condiciones de vida^{11/}, hay que decir, sin embargo que la industrialización no lo es todo. Ahora bien, la necesidad de una mayor industrialización se ve asociada con el problema del subdesarrollo en los países periféricos, de los cuales como se sabe México forma parte. Generalmente cuando se habla de subdesarrollo se alude al retraso de un país -o un conjunto de ellos- con respecto a otro -

^{10/} Ibid., p. 314.

^{11/} Lo que obviamente depende del grado y forma en la distribución del ingreso, del patrón de consumo que se fomente, así como del tipo de relación que se establezca entre los distintos sectores de la producción, y por consiguiente de la correlación de fuerzas entre los distintos sectores sociales.

-u otros-, que en términos medios observa un adelanto tecnológico científico, y que refleja una mayor industrialización y mejores condiciones de vida para su población.

Evidentemente -se dirá- la industrialización se hace tanto más necesaria-- cuanto mayor es el retraso en los países que presentan alto índice de subdesarrollo.

Algunos representantes de la teoría del desarrollo^{12/} -con la cual estamos sólo en parte de acuerdo- suelen explicar el subdesarrollo vía el tipo de relación que se estableció históricamente entre lo que dió por denominarse centro- Periferia. Así por ejemplo, -según esta posición- ésta era una relación de explotación que se expresaba en la transferencia de recursos de la periferia al centro a través de distintas vías (que van desde un intercambio desigual en el comercio, hasta la explotación directa de la fuerza de trabajo en las colonias). Esto necesariamente y a nivel mundial, se tradujo al paso del tiempo en un tipo de división internacional del trabajo entre unos y otros países, la cual terminó por presentar importantes modificaciones, dadas las tendencias de movimiento del capital a nivel mundial.

12/ Osvaldo Sunkel. Pedro Paz. El Subdesarrollo Latinoamericano y la teoría del desarrollo, 11a. edición. Textos del Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social. (México, D.F.: Siglo XXI editores, c. 1978). p. 6.

Si bien en lo que sí está de acuerdo es con su concepto de centro- periferia y no con la parte medular de su explicación del subdesarrollo, - que consiste en concebir al mismo como parte del proceso histórico global de desarrollo en un contexto de interdependencia de estructuras parciales que conforman un sistema único.

Hoy día esa división internacional del trabajo en el mundo capitalista encuéntrase representada -como se ha dicho ya en apartados anteriores- por un conjunto de países altamente industrializados, productores de bienes de capital fundamentalmente, y un conjunto de países en proceso de industrialización, productores de materias primas. Estos últimos se encuentran aún en la etapa de sustitución de importaciones^{13/} de bienes de consumo (no duradero y algunos duraderos) y realizan importantes esfuerzos por adentrarse en la producción de bienes de capital de baja complejidad tecnológica.

Ahora bien, a primera vista, pareciera que existe una evidente contradicción entre unos y otros países pero en el fondo, el problema no es de naciones, es decir, entre países, porque a fin de cuentas para el capital en cuanto tal no existen fronteras. Tanto le da a un capitalista que la realización de su plusvalía se de aquí o allá, lo que en última instancia le interesa es que ésta se realice. Para ello busca las condiciones más óptimas para la reproducción de su capital y la realización de su plusvalía.

Por lo demás, hoy día ya no se trata de una lucha entre capitales individuales o aislados, -lo que daría idea de un mercado en competencia perfecta- sino de una guerra entre corporaciones gigantescas, las cuales se encuentran integradas tanto horizontal, como verticalmente, que concentran y centralizan una masa de capital enorme, y que por ende, cuentan con los re

^{13/} La cual presenta altos índices de agudización y decaimiento en la etapa actual.

cursos necesarios para influir y determinar los precios del mercado, y -
 más aún, los patrones de consumo, etc.

Por tanto, no se trata de que un conjunto de capitales nacionales "atrasa-
 dos" traten de hacer la guerra o se insubordinen al capital imperialista,
 en un intento por demostrar que son capaces de desarrollar tecnologías más
 avanzadas -como se pretende- cuando la lógica del progreso técnico está -
 en función de las necesidades creadas y surgidas a partir de una situación
 tecnológica de por sí avanzada.

Trátase por consiguiente, (si se quiere ser nacionalista) en principio, de
 partir del presupuesto de que por encima de los capitales nacionales, hay
 un capital imperialista, no sólo latente y potencial, sino crudamente real.

Partiendo entonces de un sentido realista, en un documento político, econó-
 mico y social de gran envergadura como lo constituye el PND, debiéranse de
 definir objetivos susceptibles de poder cumplirse, tanto en el mediano co-
 mo en el largo plazo, enfrentando al capital imperialista no de una manera
 abierta, sino adoptando una política de desarrollo que se encuentre en con-
 gruencia con nuestras potencialidades, en términos de recursos técnicos, -
 humanos y naturales; adoptando para ello como estrategia fundamental, no -
 hacerle el juego al imperialismo e implementar políticas internas que tien-
 dan a influir en el exterior y que modifiquen internamente y en forma pau-
 latina, la estructura productiva y distributiva.

Obviamente que para ello, es menester que al interior del Estado - partiendo de la tesis acerca de la autonomía relativa del mismo^{14/}, - haya un mayor consenso entre intelectuales, políticos, técnicos y burócratas, con una mayor representatividad, en voz y voto, de obreros y campesinos en la definición de objetivos económicos y sociales.

Con frecuencia se parte del supuesto de que el PND constituye un reflejo - de esto, cuando se alude a los llamados "Foros de Consulta Popular" y a la participación de los distintos sectores sociales en las tareas de planeación, (en el marco de lo que en la presente administración se ha establecido como el "Sistema Nacional de Planeación Democrática").

En síntesis, el presente estudio concuerda con la idea de que sin una industrialización no puede haber desarrollo equilibrado e igualitario. De hecho esta afirmación lleva en sí misma su contraparte, porque hablar de industrialización implica hablar de desequilibrio interno en el aparato productivo. No se trata de que el sector industrial vaya a la vanguardia en el desarrollo entre sectores - cual si fuera la tracción delantera del desarrollo - sino de que haya una coordinación y una retroalimentación entre los mismos.

Como concebir un sector industrial en un país sin su correspondiente interdependencia y correlación con el resto de la estructura productiva y dis-

^{14/} Vid. Elmer Altvater "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo de Estado" en Heinz Rudolf Sonntag, Héctor Valecillos, Comp. El Estado en el Capitalismo Contemporáneo 3a. edición (México, D.F.: Siglo XXI editores c. 1980). p. 93.

tributiva. Pues bien este constituye precisamente uno de los problemas característicos de los países atrasados y a esto es a lo que se hacía referencia anteriormente, cuando se aludía a la relación entre un conjunto de países avanzados y otro que presenta un retraso evidente con respecto a aquellos.

Que haya desarrollo industrial, pero que también haya desarrollo agropecuario y pesquero y forestal, etc.

Sin perder de vista el hecho de que nacionalmente el desarrollo constituye un objetivo, susceptible de alcanzarse bajo un conjunto de restricciones y limitaciones (en el marco de una interdependencia económica, técnica y cultural entre naciones), hay que decir que ese desarrollo se está entendiendo no sólo en términos cuantitativos (de crecimiento) - sino cualitativos, y sobre todo en una dirección previamente determinada, tendiente a lograr el más caro de los aspectos del desarrollo, el que le da sustancia y contenido: the social and human aspect.

4.3 La Política de Empresa Pública

Ahora bien, en cuanto a La Política de Empresa Pública (E.P.) ésta se halla inscrita en el marco más amplio de la política económica general que se promueve a fin de instrumentar la estrategia, tanto de reordenación económica, como de cambio estructural.

Por lo tanto a la E.P. se le concibe así, como un instrumento y un apoyo para el logro de los objetivos nacionales que se postulan.

Bajo el título de E. P. se entiende aquí según la definición de la LOAPF, el conjunto de entidades de participación estatal que inciden en la actividad económica y social, a través de la generación de bienes y servicios^{15/}.

En ese sentido, se mencionarán a continuación de manera general, tanto los propósitos, como las líneas generales de acción para la E.P., particularmente para aquellas empresas que desarrollan su actividad en el ámbito del sector industrial.

^{15/} Se refiere a: Organismos Descentralizados; Empresas de participación estatal mayoritaria (quedan incluidas instituciones nacionales de crédito, de seguros y de fianzas y sus organizaciones auxiliares); Empresas de participación estatal minoritaria y Fideicomisos. Vid. De la Administración Pública Paraestatal. Título Tercero, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Leyes y Códigos de México. Décimosegunda edición. Colección Porrúa (México, D.F.: Ed. Porrúa c 1982) pp. 46-48. Hay que hacer notar, sin embargo, a fin de que no haya dudas que desde el punto de vista jurídico no hay una definición del concepto de E.P. (desde el punto de vista académico y teórico se ha elaborado mucho sobre la materia. Véase por ejemplo Jorge Barenstein, La Gestión de Empresas Públicas en México, Op. cit., p. 43) y no obstante ello, sin un sustento en ese sentido, en el PND se habla de una política de Empresa Pública.

4.3.1. Principales Propósitos

Concretamente a las E.P. se les plantean como principales propósitos:

- Fortalecer el carácter mixto de la economía.
- Participar en la oferta de bienes y servicios socialmente necesarios.
- Apoyar la integración del aparato productivo.
- Modernizar su organización, elevar sus niveles de productividad y propiciar su reestructuración.
- Regular la actividad de los mercados de bienes y servicios a través de su participación.
- Promover el desarrollo regional del país descentralizando la operación de sus unidades.
- Contribuir al sano financiamiento del desarrollo mediante la generación de ahorro corriente y mayor disponibilidad de divisas.
- Adoptar mecanismos y políticas que garanticen el cumplimiento de sus objetivos y la moralidad en su administración^{16/}.

Específicamente a la E.P. que incide en la producción industrial (Sector Industrial Paraestatal) se le otorga en el plan más, una importancia como instrumento de fomento, que de regulación. Con ello -se dice- no se pretende que la industria paraestatal compita con la privada sino que la complemente y ayude a través de su inversión y su política de compras^{17/}.

^{16/} Poder Ejecutivo Federal, Op. cit., p. 178.

^{17/} Ibid., p. 326.

4.3.2. Lineamientos de Acción

Ahora bien, las líneas de acción que se preveen deberán ponerse en marcha para alcanzar los propósitos antes mencionados son:

En cuestión de oferta de bienes básicos, ésta se piensa orientarla fundamentalmente hacia los grupos económicamente más necesitados mediante la puesta en ejecución de programas sociales.

En la integración del aparato productivo el elemento básico es la utilización del poder de compra de las E.P. para orientar la demanda hacia el mercado interno, y las compras externas para utilizarlas como herramienta de negociación internacional, a fin de crear mercados en el exterior para productos nacionales.

En lo que se refiere a inversión, la prioridad es hacia proyectos en ejecución y de corta duración. En cuanto al propósito de reestructuración y modernización de las E.P., las acciones pertinentes se piensa concretizarlas a través de programas a ese fin, que prevean la elevación en la productividad y la producción.

Por otro lado, a fin de evitar dispersión de las E.P. en ramas productivas, a estas se piensa integrarlas en subsectores.

En la regulación de mercados, la acción a implementar es a mejorar la asignación de los subsidios, canalizándolos en forma selectiva a áreas prioritarias y evitar el crecimiento indiscriminado de los mismos.

Respecto del propósito de descentralización de las E.P., las decisiones de inversión -según el plan- tendrán que considerar los objetivos de la Política Regional y, los efectos ecológicos y sociales que produce la localización de ciertas actividades productivas.

En cuanto a financiamiento del desarrollo, la E.P. -de acuerdo al Plan- deberá partir para ello de una reestructuración financiera y administrativa, y vincular sus decisiones con la política económica y social general^{18/}.

4.3.3. Alcances y Limitaciones

Todo parece indicar que la política de E.P., expresada en estos términos -evidentemente será tanto más eficaz cuanto mayor sea el grado de rigidez - con que sea ejecutada. Porque, hay que decirlo, el Estado, o más bien, el gobierno en turno, no desconoce los defectos de que adolece la E.P., y tan no los desconoce, que la adopción de una política de ese género constituye, sino en todo, si en parte, una medida para combatir sus defectos.

Pero en un marco objetivo, también hay que aclarar que una cosa es lo que se dice en términos de política económica para la E.P., y otra cosa es lo que en los hechos se hace. Así por ejemplo, decisiones de fondo para la

^{18/} Ibid., pp. 179-182

reestructuración del sector paraestatal no se han tomado, no en su función de generador de bienes y servicios (y no porque no sea importante), sino en su aspecto político, es decir, en la maraña de intereses que intervienen al interior del sector y fuera de él. Porque, no hay que engañarse, - lo político y lo económico son elementos que se superponen uno a otro. Si bien, una situación coyuntural de tipo económico influye en la toma de decisiones del partido en el poder - y aún de la fracción hegemónica dentro de éste - también es cierto que la determinación política de una decisión, influye en la orientación económica de un pueblo-nación.

Por consiguiente, la reestructuración del sector paraestatal - base esencial para el cumplimiento de los objetivos - se hace necesaria en un momento de crisis, porque una decisión contraria en ese sentido por parte del Estado, supone un riesgo y un deterioro de su hegemonía y por tanto de su legitimización. Porque a fin de cuentas, el Estado, pese a su concentración y centralización de poder no lo es todo, no constituye el conjunto de la sociedad, sino la representación organizacional máxima de ésta. Así, - nace de ésta y se debe a ésta pese a todo, porque de ella se nutre, sobre ella se asienta, en ella se erige, constituye su base; y en el momento en que la base se mueve hay una reacción automática en la cúspide; termina en pero por acostumbrarse al movimiento continuo de aquella en diversos grados y ritmos, pero nunca pierde de vista su amenaza latente, y entonces - adopta medidas de ajuste, de reconcomodo, pero nada más. Y la base se mueve tanto más, cuanto más frágil es; en un momento en que la estructura productiva se ve pulverizada, y las relaciones de producción deterioradas por - una pérdida de energía dada una tensión constante de actitud reaccionaria.

La reestructuración del sector paraestatal es de forma y no de contenido, se da en el plano de la política económica y no de la política-política.

Que implica esto. Implica que se deja intocable la estructura de poder - en los distintos niveles jerárquicos. Y claro, resulta idealista pensar que el cambio sea impulsado desde arriba. Y es que detrás de la estrategia económica, está la estrategia política.

Por eso, -se dice- no se pretende que la industria paraestatal compita - con la privada, sino que la complemente y ayude^{19/}.

En efecto, de lo que se trata por un lado, es de mantener inalterada en su esencia la estructura de poder, y por otro, de no contradecir lo fundamental de la Constitución Política de 1917 bajo el que se basa todo el régimen económico y político postrevolucionario, a saber: la idea de las libertades y garantías individuales, o sea, el régimen de propiedad privada^{20/}.

19/ Vid. Supra p.

20/ Lo cual no quiere decir que antes de 1917 no hubiera propiedad privada. A este respecto, el Artículo 5° de la Constitución reza: "A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de terceros, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la Ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad...."

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (s.l., Secretaría de Gobernación, 1983) p. 34.

Todo esto lo demuestra el hecho de que la política de reestructuración de la E.P., no va a darse por sí sola, porque necesita que detrás de ello haya una reestructuración administrativa, no al interior de las E.P. (aunque bien lo necesitan), sino entre la Administración Pública Centralizada (sectores y dependencias administrativas del Gobierno Federal) y la Administración Pública descentralizada o Paraestatal. No puede darse la reestructuración mencionada porque no existe una coordinación entre los mismos, real y eficiente. Y todo ello porque la estructura de poder no es homogénea como había de esperarse, sino que sus grados de heterogeneidad van hasta lo indecible. Por lo demás, el objeto mismo del Estado está muy lejos de una reestructuración efectiva en uno y otro sentido. Lo que en última instancia le preocupa a éste es salir de la coyuntura. De ahí su política de E.P.

4.4 El papel que deberá cumplir la industria automotriz paraestatal en el marco conjunto de la reorientación estratégica del desarrollo.

De lo visto en apartados anteriores se desprende el papel específico que deberá cumplir el subsector paraestatal automotriz (SPA) en el mediano - plazo, de acuerdo a los principales lineamientos estratégicos del Plan, los del sector industrial en su vinculación con el comercio exterior, y concretamente los de la política de E.P.

Así pues en un primer momento -según el Plan- y toda vez que en éste se recogen, por efecto de la "consulta popular", los principales señalamientos sobre el funcionamiento (equivoco o no) de la E.P., ésta debe en el marco del proceso de planeación establecer las bases para una operación - ad hoc, mediante la formulación de programas institucionales en cada una de sus unidades, a fin de que, haciendo una óptima utilización de recursos, puedan alcanzarse los objetivos generales del Plan y los específicos para el sector industrial. En otras palabras el Plan se constituye como el punto de partida y de llegada al que debe ajustarse la operación de - las E.P.

En ese entendido, el SPA estaría en condiciones de coadyuvar al logro de objetivos generales, al desarrollar una estrategia específica congruente con la estrategia global de reordenación económica y cambio estructural, y la implementada por el sector industrial en particular.

Sobre esta base, entre los objetivos que desde el punto de vista del SPA deben ser susceptibles de cumplirse de una manera directa en ese marco, encuéntrase más que nada, el de proteger el empleo y la planta productiva, en lo que respecta al corto plazo. En el mediano y largo, los objetivos más "realistas" son, el de reorientar y modernizar el aparato productivo y distributivo, y el de descentralizar en el territorio nacional las actividades productivas de sus unidades.

Huelga decir que tanto estos como el resto de los objetivos, son sólo medianamente posibles de cumplirse, bajo la premisa de implementar y poner en práctica medidas de política económica global de repercusiones amplias y profundas. Ello básicamente, porque se trata de reordenar la economía en el corto plazo, base de sustentación del desarrollo futuro de la misma, lo que implica abatir la inflación, estimular de demanda y la inversión, redistribuir el ingreso, etc.

Ahora bien, de los objetivos a que debe abocarse el SPA respecto del sector industrial en su conjunto, se tienen: el de vincular su oferta con el exterior; el de desarrollar esfuerzos en materia tecnológica; el de contribuir a conformar una industria paraestatal eficiente y competitiva; y el de coadyuvar a fortalecer, mediante su demanda a la industria metalmeccánica, específicamente la de bienes de capital, multiplicando de esa manera sus efectos en el proceso de integración de la producción nacional.

En relación a su papel de integrador de E.P., el SPA debe sujetarse más que nada (dado que algunos de los objetivos para la E.P. son extensivos al sector industrial en su conjunto, y la economía general), a modernizar su organización, elevar sus niveles de productividad, propiciar su reestructuración y regular la actividad del mercado automotriz a través de su participación.

En síntesis, en el marco fijado por el Plan, el SPA, basándose primero, en una reestructuración a fondo en sus unidades (lo que implica replanteamientos de objetivos tácticos y estratégicos, modernización en sus sistemas de organización, adopción de programas de productividad, etc.) tendría que encaminar sus esfuerzos, a implementar el viejo esquema de industrialización, o sea, el de sustitución de importaciones. Este se daría básicamente en los bienes que genera (en este caso la producción de automotores) a través de incrementos en su producción, y de los bienes intermedios que incorpora, en base a programas de adquisición de insumos (partes y componentes) a proveedores nacionales, con lo que se evitaría una caída en la oferta, se racionalizarían divisas; se defendería la planta productiva y se generaría empleo.

Asimismo, y basándose en niveles de productividad y de eficiencia mayores (tanto en el uso del capital como de la mano de obra) se promoverían exportaciones, con lo que se incrementaría la captación de divisas, que aunado al ahorro de las mismas por el propio proceso de sustitución, se conseguiría equilibrar la balanza comercial en ese renglón de la economía.

Tal es la pretensión estratégica del Plan para el SPA en lo mediano e inmediato, que ya ha empezado a ponerse en marcha.

Pero recordando lo visto en el capítulo anterior sobre la operación del SPA, incluso en su etapa actual, la pregunta pertinente es ¿se encuentra en condiciones (económicas, técnicas, financieras, políticas, de coordinación, de organización etc.) para cumplir con el papel estratégico que se le ha asignado, y aún más, las condiciones generales y de política económica en el pasado reciente y en el futuro previsible son aptas para ello? That's the question.

C A P I T U L O 5

Entonces Dios iba a crear a Walter,
Y Walter habría unificado
Y habría campeado una teoría
Y todo habría sido uno
Pero era el séptimo día
Y Dios estaba en reposo
Y los objetos en reposo tienden a permanecer en reposo.

(*) Encontrado en los bancos de memoria
de CDC 7600. CONACYT.

5. RESUMEN Y CONCLUSIONES

5.1 Resumen

El proceso de industrialización empieza a ganar terreno y a consolidarse en México, como consecuencia de la crisis económica del sistema capitalista acaecida en 1929, a partir de la cual se desploma la actividad del sector exportador en la mayor parte de los países periféricos. Ante esta situación y gracias a que en las décadas anteriores habíanse implantado bases infraestructurales y de que se había creado un incipiente mercado interno - resultado del ingreso provocado por la actividad exportadora -, se pudo consolidar en una primera fase una industria productora de bienes de consumo ligero, que posteriormente recibió un fuerte impulso - durante y después de la segunda guerra mundial, y que llevó a producir internamente bienes manufactureros de consumo que tradicionalmente se habían importado; lo cual como se vé fue resultado de una coyuntura dinámica y no de una política construida.

El hecho de que esta industria basara su expansión sólo en la adición de nuevas unidades productivas y no a través de una diversificación, y el hecho de que las inversiones en infraestructura y las propias inversiones industriales encontraran facilidades de financiamiento fuera del país, acabó por determinar en el largo plazo, una estructura productiva industrial poco diversificada, dependiente del exterior financiera y tecnológicamente, que frenó y limitó el surgimiento de un sector industrial productor de bienes de capital.

Una vez que se hubo incrementado la producción manufacturera ligera por efecto de la sustitución de importaciones, se incrementó la demanda de productos intermedios y productos en general, los cuales al no poder ser importados por las limitaciones que implicaba la escasez de divisas, empezaron a producirse internamente.

La política estatal en este contexto y a partir de los 40's, se abocó a implementar una política de promoción y protección industrial; a intervenir directamente en la producción manufacturera en algunas ramas; a financiar la inversión industrial a través de Nacional Financiera, y también a abrir las puertas a la inversión extranjera. El hecho es que para 1950, seguía predominando la industria de bienes de consumo generalizado y en menor medida la de bienes intermedios. Sin embargo, la concentración del ingreso provocada por la inflación generada en la postguerra, trajo como consecuencia que las posibilidades de crecimiento industrial se incrementaran en la producción de bienes intermedios y se abrieran en la de bienes durables y de capital.

Ahora bien, al iniciarse la década de los 60's, empiezan a manifestarse signos de agotamiento en el patrón de desarrollo del sector industrial, reflejándose en altos costos productivos y menor dinamismo. Así también, se observa una pérdida de liderazgo del Estado y de la empresa local respecto de la empresa transnacional, la cual desarrolla y consolida su actividad en diversas ramas manufactureras (básicamente concentra su actividad en automotriz, maquinaria no eléctrica, aparatos eléctricos e industria química)

basándose en mayores ventajas relativas sobre el capital local, en términos de disponibilidad y costo de recursos financieros, acceso de tecnología y tamaño de planta.

Como se vé, la producción de bienes de capital en México surge en forma incipiente una vez que la industrialización por sustitución de importaciones ya se ha puesto en marcha, de forma que los bienes de capital puede decirse, forman la segunda etapa del proceso, pues se trata de producirlos internamente, es decir, sustituir su importación, aunque aún hoy, esto es sumamente relativo pues dichos bienes son de muy baja complejidad tecnológica, aparte de que en su mayor parte y desde sus inicios la producción ha sido más bien complementaria de las importaciones.

Respecto del Estado, éste empezó a manifestar su participación en el conjunto de la metalmecánica a partir de 1940, con empresas como CONCARRIL, DINA y SIDENA, pero en general, el grueso de las empresas paraestatales que comenzaron a operar en esta rama se constituyeron como tales entre 1960 y 1977, cumpliendo también aquí al Estado un carácter complementario, tanto del capital local nacional o extranjero, como de las importaciones.

Este es el marco histórico de referencia en que nace y se desarrolla la industria automotriz mexicana, la cual hace su aparición en la primera fase de industrialización, básicamente como industria armadora y con la asistencia de empresas transnacionales. (Es el caso de la Ford en 1925). El empleo constituye uno de los principales efectos positivos que tiene -

en México, aunque también sirve de pauta para acelerar el desarrollo de otras ramas internamente en una etapa más avanzada. Se puede decir que el proceso de sustitución de importaciones tuvo hacia los años cincuenta al sector automotriz como eje rector debido al grueso de sus importaciones, y por sus repercusiones hacia atrás y hacia adelante con otras ramas productivas, aparte de que permitió aprovechar la competencia para lograr una mayor integración interna.

Al terminar la década de los cincuenta esta era una industria con rasgos oligopólicos característica propia del resto del sector industrial en esta fase, conformándose con siete empresas transnacionales, tres paraestatales y cuatro de capital privado nacional, el conjunto de las cuales incidían en las cuatro áreas de la producción automotriz terminal (automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales).

A partir de 1962 esta industria observó cambios significativos, tanto por las condiciones favorables para su desarrollo que se gestaron en las décadas anteriores, como por las medidas de promoción, regulación y fomento puestas en ejecución por parte del Estado a través de diversos decretos (el de 1962, 1972, 1977 y el más reciente de septiembre de 1983). En general, la pretensión de estas medidas ha sido la de mantener una balanza comercial positiva en el sector, o por lo menos, de hacerla lo menos negativa posible. De ahí los esfuerzos de sustituir importaciones para aumentar el contenido nacional de cada vehículo, o bien los esfuerzos por promover las exportaciones.

La aplicación favorable de estas políticas ha enfrentado serias dificultades, las cuales giran en torno a la estrategia global que las empresas transnacionales que operan en esta industria, implementan a nivel mundial. De donde se comprende los bajos grados de integración nacional y el desequilibrio anacrónico de la balanza comercial.

Una idea del dominio mostrado por las empresas transnacionales en la industria automotriz mexicana, se observa en el hecho de que en 1981 participaban con 88.06% en la producción de automóviles (actualmente con la venta de Vehículos Automotores Mexicanos y Renault de México, esa participación asciende lógicamente a 100%); en la producción de camiones, lo hacían con 84.63% en el mismo año; en tractocamiones, de nueve empresas que inciden en esta área, una sola empresa transnacional (Kenworth Mexicana) participaba con 37.42%.

El Estado empezó participando en esta industria originariamente con Diesel Nacional, - sociedad mixta de inversión estatal mayoritaria y capital privado mexicano e italiano - con el objeto de producir camiones, tractocamiones y autobuses integrales, y en general para contribuir a desarrollar en el país una industria automotriz propia. Más adelante, su participación se incrementa con la adquisición o creación de otras empresas: Mexicana de Autobuses, S. A. en 1963; Maquiladora Automotriz Nacional 1974; Traksomex 1978. En la producción de automóviles su participación se da a partir de 1963 con Vehículos Automotores Mexicanos y con Renault de México en 1978. (en los hechos, el automóvil Renault lo había

venido produciendo DINA y lo comercializaba Renault Mexicana, S. A. de C. V., antes de la reestructuración del combinado Sahagún).

Actualmente, como se ha dicho, estas empresas han sido vendidas a la iniciativa privada por no considerarse ni prioritaria ni estratégica la participación del Estado en la producción de automóviles.

Asimismo, desde 1973 la participación estatal se da también en la industria de autopartes a través de distintas empresas como Motores Perkins, Forjamex, Dina Rockwel Nacional, Manufacturera de Cigüeñales de México, Atsugi Mexicana, Dina Cummins, Dina Motores, Moto Diesel, etc., algunas de las cuales (básicamente las que no producen motores a Diesel) también han sido promovidas para su liquidación o venta.

Haciendo el análisis cuantitativo de su participación y dinamismo en la automotriz terminal, salta a la vista su notable déficit en comercio exterior durante la segunda mitad de los setenta, el que se explica por el alto dinamismo mostrado en importaciones (en su mayoría de partes y componentes). En remuneraciones por trabajador su participación muestra una notable reducción, mientras que en variables como Valor Bruto de producción, formación bruta de capital y población ocupada, muestra una participación dinámica. Desde el punto de vista de la rama a que pertenece - y no obstante el dinamismo mostrado en algunas variables - su participación desciende en Valor Bruto de Producción, debido a que la rama en su conjunto presentó un mayor dinamismo en los mismos años. Lo mismo -

aconteció con Formación Bruta de Capital, en remuneraciones y en menor medida en población ocupada, lo cual revela en general un menor dinamismo en el sector paraestatal en estas variables y aún cuando la industria automotriz en conjunto mantiene una balanza comercial deficitaria, esto es, mas acusado en el sector paraestatal. El resultado de todo esto pues, es que el sector paraestatal automotriz mantiene una sobreocupación de mano de obra ocupada, con el consiguiente deterioro de la remuneración y de la productividad por mano de obra ocupada; un valor bruto de producción y una formación bruta de capital en evolución descendente; baja generación de valor agregado, si atendemos al hecho de que es una industria maquiladora, amén de los problemas deficitarios de la balanza comercial ya apuntados.

Veamos ahora la evolución de su participación en las cuatro áreas de la producción: En automóviles, su participación desciende de 18.19% en 1970, a 12.94% en 1981, y de hecho desaparece en 1983; en camiones se mantiene constante con un 14% en los mismos años; en tractocamiones observa un descenso, al pasar de 25.41% a 21.98% de 1970 a 1981; y en autobuses integrales su posición se consolida al pasar de 79.96% en 1970 a 100.0% en 1981.

Por otro lado, el análisis financiero de las empresas del sector paraestatal automotriz, revela que las pérdidas de las mismas se han capitalizado por la vía del financiamiento, repercutiendo con ello negativamente, pues los costos financieros resultan mayores que la capacidad de las empresas para solventarlos. En términos generales observan alto apalancamiento y

dependencia respecto de los acreedores, así como un rendimiento de la inversión sumamente negativo.

Con estas características de operación, lógicamente la participación del sector paraestatal tiene que ponerse en cuestionamiento, tanto desde el punto de vista de la eficacia y la eficiencia como desde el punto de vista del concepto costo-beneficio.

Del conjunto de objetivos que se plantean para la industria paraestatal en la rama automotriz, puede decirse que los únicos que han tenido alguna significación, son el de contribuir a suministrar equipo de transporte para carga pesada y colectivo para personas (pero a qué costo? y el que se refiere a proporcionar empleos.

Cumplir un papel estratégico por parte del Estado en esta rama, supone tomar en cuenta, no sólo el costo social de su participación (cosa muy importante), sino también, las implicaciones que supone contrarrestar el papel del capital transnacional, lo que se expresaría en mayores oportunidades a la inversión interna, y en un incremento sustancial en la integración nacional horizontal y vertical en distintas ramas de la producción (básicamente las consideradas prioritarias o estratégicas como es el caso de la metalmeccánica en su conjunto).

Ahora bien, la situación caótica que padece el sector paraestatal automotriz no es privativa de sí misma. En general, como se ha visto, el con-

junto del sector industrial paraestatal atraviesa por problemas de productividad, sobreocupación de fuerza de trabajo, déficit financiero y altos costos productivos. Más aún, en el contexto actual de crisis económica que vive el país, hasta la industria privada se enfrenta a problemas serios de insolvencia financiera frente al exterior, a una caída de la demanda interna, y también padecen importantes problemas de productividad y altos costos, consecuencia de una inflación y una devaluación - desmesurada.

No hay que olvidar el lento crecimiento del sector industrial durante - los 70's, que en resumen reflejó el agotamiento del marco rígido de sustitución de importaciones que llevó a determinar una estructura productiva desequilibrada y costosa, con un alto predominio aún de industrias ligeras y un atraso evidente en bienes de capital.

Esta situación, (la cual refleja las agudas contradicciones en que incurrió el sistema económico mexicano, en mucho debido a la mala política implementada por los distintos regímenes - lo que no excluye, ni mucho menos, las contradicciones estructurales del sistema, verdadera causa de las crisis, ni tampoco excluye la contradicción fundamental expresada por Marx sobre el hecho de que mientras que la producción de mercancías tiene un carácter cada vez más socializado, su apropiación en cambio presenta un carácter cada vez más privado, hecho incuestionable que se expresa en la concentración de la riqueza en pocas manos; tampoco se deja de lado, la - irrefutable ley de la tendencia a la caída de la cuota de ganancia del -

capital social, reflejado en un desplazamiento masivo de la mano de obra -) fue lo que dió lugar a que en la presente administración se pusiera en juego el Plan Nacional de Desarrollo (PND); documento de cobertura global que pretende atacar los problemas de corto plazo (defensa de la planta productiva y el empleo, inestabilidad cambiaria e inflación) y sentar las bases para un desarrollo más equilibrado y sostenido para el sistema económico y social, a lo que da en llamar: "cambio estructural para el mediano plazo".

En tal documento han sido definidos los lineamientos a que debe sujetarse el conjunto del sector industrial a fin de enfrentar su problemática, así como los lineamientos básicos que regirán la operación futura de la Empresa Pública (E.P.).

Es en este contexto donde se desprende el papel del subsector paraestatal automotriz en el futuro previsible y donde se define su posición, - primero, en cuanto que su operación incide en el sector industrial; segundo, en cuanto a aglutinador de Empresas Públicas dedicadas a la producción de automotores y sus partes; y tercero, en su relación con el sector de la metalmecánica.

Por tanto, su papel viene a expresarse en dos momentos distintos: para el corto plazo, proteger la planta productiva y el empleo; para el mediano plazo, reorientar y modernizar el aparato productivo y distributivo, así como descentralizar en el territorio nacional las actividades productivas de sus unidades.

Asimismo, debe vincular su oferta con el exterior, siguiendo los lineamientos que se asignan al sector industrial en su conjunto, con lo cual, se estaría poniendo en práctica la promoción de exportaciones como estrategia fundamental para la captación de divisas, sin descuidar la ejecución de la tan ajetreada estrategia de sustitución de importaciones para el ahorro de las mismas.

En otro orden de cosas, debe de desarrollar esfuerzos en materia tecnológica a fin de contribuir a la independencia nacional en ese renglón. Así también deberá abocarse a conformar una industria paraestatal eficiente y competitiva y coadyuvar a fortalecer, mediante su demanda a la industria metalmeccánica, concretamente la de bienes de capital, multiplicando con ello sus efectos en el proceso de integración de la producción nacional.

Un hecho a destacar, es que en el contexto del PND, se está concibiendo a la E.P. como un instrumento de la estrategia económica global, de lo que se sigue, que el Estado espera inducir y conducir la dirección del desarrollo. Así también no contempla a la E.P. como un instrumento de regulación - y esto lo enfatiza - sino de fomento, con lo cual, se afirma, no se pretende que la industria paraestatal compita con la privada, sino que la complemente y ayude a través de su inversión y política de compras.

La pregunta aquí, es cómo pretende el Estado ejercer y consolidar su posición de rectoría en la economía, si por otro lado teme enfrentarse al capital privado, es decir, cómo conducir, dirigir u orientar el curso del desarrollo, si sólo se atiene a establecer medidas de fomento.

Pero no es esto sólo, pues en los hechos, la realidad es que a través de la E.P. regula el nivel de la oferta y la demanda en el mercado, sólo que en este caso la regulación no responde a objetivos de un Estado intervencionista de tipo democrático como se pretende, sino a los objetivos de un Estado antidemocrático que cumple una función de apoyo y efectivamente de "complemento" como se afirma, a la acumulación del capital privado. De ahí que sus acciones se encuentren encaminadas a contrarrestar las contradicciones fundamentales de la operación del sistema capitalista, a reproducir sus condiciones de existencia, y a mantener su equilibrio.

En un primer momento esto aparece confuso, pues no se puede negar la importancia que implica contar con el control por parte del Estado, de sectores estratégicos de la economía, como lo es el petróleo, la electricidad, los ferrocarriles etc., aún cuando en los hechos también aquí haya un apoyo al capital privado, a través de la oferta de sus bienes y servicios a precios bajos, así como por su política de compras.

Esto es lo que en primera instancia podría confundir a la clase obrera revolucionaria, en el sentido de que el hecho de que el Estado haya pro-

movido una serie de nacionalizaciones y expropiaciones podría demostrar, o dar a entender, que este responde más bien a los intereses nacionales, que a los de una clase social en particular, cuando lo evidente es que -aquellas benefician más a la clase burguesa que al obrero.

Por eso, no hay que dejarse engañar y confundir pensando que porque ha habido una nacionalización, entonces tenemos enfrente a un Estado democrático, pues si se llegó a una nacionalización, fue por una presión social de masas y no por una decisión benefactora o paternalista del Estado.

Lo fundamental para el proletariado como clase de vanguardia revolucionaria, es tomar conciencia de esta conquista y no perderla de vista como -generalmente ocurre.

No hay que olvidar por ejemplo, el caso reciente de la nacionalización de la banca privada mexicana, sin ponerse a discutir si esta se dió por la -decisión de un sólo hombre -cosa absurda-, o si en el fondo esta respondió a una amenaza explosiva desde el punto de vista social. En los hechos, ello debió ser interpretado como una conquista para la clase obrera, se debió tomar conciencia de ello y se le debió haber explotado. Sin embargo no ocurrió así, no pasó un año y el Estado una vez que hubo pasado la parte más crítica de la coyuntura, y de haber aplicado medidas de política económica y social estabilizadoras, opta por devolver parte importan-

te de las acciones bancarias a la iniciativa privada.

La verdadera rectoría del Estado mexicano, por tanto, deberá ser función, no de una filosofía política elaborada por la llamada familia revolucionaria, ni por un conjunto de políticas construidas a ese fin, sino de la mayor combatividad, empuje, fuerza y posición que la clase obrera como - clase social llamada a cumplir un papel histórico, adquiera dentro del - Estado.

5.2 CONCLUSIONES

La investigación arrojó los resultados siguientes:

Primero.- Es indudable que la industrialización en México aparece como un signo de la expansión del sistema capitalista a nivel mundial y por tanto del continuo perfeccionamiento en ese ámbito de la división internacional del trabajo. Tal industrialización no sólo en México sino en el conjunto de la periferia, supone una respuesta de salida a los obstáculos que representa para el proceso de acumulación del capital, el estrecho mercado de los países avanzados, tanto más en una etapa en que es evidente para el sistema, su entrada o caracterización como capitalismo monopolista de Estado.

Esta situación crítica del sistema, de reacomodo y de reestructuración en escala mundial, es acelerada por la gran crisis del 29 (fecha histórica en que se rompe el modelo de acumulación desarrollado entre centro y periferia), de manera que, en un primer momento, la gran crisis y después la segunda guerra mundial -la cual significó para la periferia una oferta inelástica por parte del exterior, de productos manufacturados-, constituyeron de por sí, dos poderosos impulsos para la industrialización en México por sustitución de importaciones, la cual como se ve es resultado de una coyuntura dinámica y no de una política construida.

Ahora bien, una política económica global defectuosa implementada desde entonces, aunada a una evidente tendencia clasista de la acción estatal que caracteriza precisamente al capitalismo monopolista de Estado -es decir, a

una conjunción de la potencia del capital monopolístico y del Estado en un mecanismo único destinado a salvaguardar al máximo los beneficios de la burguesía con la explotación del trabajo asalariado -fue lo que conformó en el final de la recta un sector industrial desequilibrado, desintegrado, -- costoso y con un retraso evidente en la producción de bienes de capital, -- que terminó por redundar en la pérdida de capacidad para generar un desarrollo autónomo industrial.

Segundo.- Si bien es cierto que la producción automotriz -dada sus características- constituyó (relativamente) el eje rector de la sustitución de importaciones, básicamente por sus repercusiones hacia atrás y hacia adelante con otras ramas, también es cierto que hoy día constituye un intento -- frustrado tanto por el hecho de que esto ha sido muy limitado, en términos del objetivo de desarrollar internamente una industria automotriz propia, como por el hecho bien patente e incuestionable del carácter básicamente ensamblador de la industria automotriz mexicana, reflejo de la estrategia global de las empresas transnacionales (E.T.) que operan en la rama, de enfatizar una mayor producción por parte de sus subsidiarias en los países subdesarrollados, a fin de abastecer un mercado mundial, lo que da cuenta de la supeditación de la política industrial del Estado, respecto de la toma de decisiones que se derivan de la propiedad extranjera de las empresas terminales por parte de las E.T.

Tercero.- Desde el punto de vista de la participación estatal en la industria automotriz a través de sus empresas, bien puede decirse que nunca ha habido una contribución al desarrollo económico nacional, si por desarrollo

se entiende un crecimiento cuantitativo con efectos múltiples en el plano social expresado en una redistribución del ingreso, y en una mejoría en el bienestar de la clase trabajadora y sus aliados. Esta afirmación se basa en el análisis cuantitativo de su participación, tanto en términos de variables macroeconómicas, como en su grado de incidencia en las cuatro áreas de la producción automotriz terminal.

Por tanto, de los objetivos que originalmente se plantearon para el subsector paraestatal automotriz, los únicos que han tenido alguna significación, han sido el de proporcionar equipo de transporte y colectivo para personas, ¿pero a qué costo? y el que se refiere a proporcionar empleos.

Cuarto.- Que en el marco de la actual crisis del capitalismo a nivel mundial y concretamente de la crisis económica mexicana, la política económica del Plan Nacional de Desarrollo, así como las políticas sectoriales que se desprenden de él, específicamente en relación al sector industrial y su política de Empresa Pública, se inscriben en un esfuerzo por restablecer el equilibrio a través de medidas estabilizadoras, con el objeto de salvaguardar y garantizar el régimen imperante, de tal forma que el supuesto papel del Estado en la economía, se reduce a un papel complementario y de apoyo a la actividad y las decisiones de los capitalistas, y por ende a reproducir las condiciones generales de existencia de los mismos.

Quinto.- Como puede inducirse, el acollo del problema gira en torno a el papel estratégico que cumple el Estado en la economía a través de la Empresa Pública. En efecto para este análisis, se ha tomado como referencia

a la industria automotriz paraestatal, sin embargo creemos que las conclusiones pueden hacerse extensivas a la Empresa Pública en general.

Antes de establecer una conclusión definitiva en ese sentido, hay que despejar aún cualquier confusión que pudiera haber sobre el enfoque en el que se basa dicha conclusión.

Así, se sostiene aquí que la Empresa Pública no cumple un papel estratégico en la economía. Bien, esto no niega que en plano político no lo este cumpliendo. O dicho de otra forma: hay la convicción de que el susodicho papel estratégico-económico estatal se encuentra supeditado a su papel estratégico-político. Entonces, cuando se dice que en el plano económico no cumple un papel estratégico-económico, se esta adoptando el punto de vista del capitalista. ¿Y por que?. En los hechos no se puede negar que el régimen de gobierno mexicano que impera, es el "democrático-representativo" y que por tanto su base social lo constituyen las mayorías nacionales, de donde se sigue que tanto la filosofía política, como la política económica del estado deben ser reflejo de los postulados que emergen de dicha base social. Creer esto ad litteram implica evidentemente pecar de ingenuo, pues el régimen democrático-representativo en su forma y contenido tiene un carácter burgués, de ahí que el régimen de derecho en el fondo no sea más que un régimen de poder.

Ahora bien, si la clase dominante ejerce un control y suprenacía sobre el sistema, ello se debe a que detenta la dirección política, en la que se en-

cuentra plasmada su definición del Desarrollo.

En el plano económico, la estrategia política de la clase dominante es instrumentada por sus representantes en la sociedad política (Estado), de donde la estrategia económica (Política Económica) tenga que estar en correspondencia directa con la estrategia política (ideología dominante). Así, mientras el objeto de esta última es mantener inalteradas las actuales relaciones de producción, vale decir, trabajo asalariado-capital en su nueva modalidad de Capitalismo Monopolista de Estado, la estrategia económica entonces se aboca a establecer los lineamientos y directrices para lograrlo.

En ese marco, si la Empresa Pública y por consiguiente su operación está supeditada a las decisiones tomadas en la cúpula de la sociedad política, no es muy difícil deducir el papel económico que estas tienen que cumplir en el marco del sistema.

De ahí que si la Empresa Pública se caracteriza por sus altos grados de ineficiencia, por sus números rojos y otras características por el estilo, no es por azar, ni porque no pueda estar en condiciones de convertirse en su opuesto, es decir, en una empresa eficiente, altamente productiva y competitiva, sino que ello se encuentra en congruencia, y en alta congruencia con el papel y las características de operación que le imponen las actuales relaciones de producción.

Bajo este ángulo, es indudable que si la empresa paraestatal se conduce según las normas del sistema, entonces se integra a este, no se diferencia de la empresa privada y por tanto no crea contradicciones. Es obvio que de esa manera no cumple una función antimonopolista, ni siquiera una función de apoyo para una política de desarrollo no demagógica, esto es, no supone un instrumento de una estrategia que se aponga a las espontáneas tendencias del proceso de reproducción capitalista y reduzca sus contradicciones. De donde su llamado "papel estratégico" se limite a acciones coyunturales y anticíclicas, y no en el establecimiento y diseño de lineamientos que modifiquen el curso del desarrollo para una mejor realidad social.

En consecuencia, no se condena aquí a la Empresa Pública de una manera absoluta, pues esta es susceptible de desarrollar al máximo toda su potencialidad incluso en el marco del sistema imperante, cumpliendo una verdadera función estratégica sí, y sólo si hay una clara y decidida voluntad política. De aquí se desprende la idea de que si en la dirección política del Estado hay consenso y decisión y se plantea al grupo dirigente de la empresa objetivos claros y precisos y se asigna a la misma una función claramente antimonopolista, de reestructuración, de reforma industrial y de desarrollo económico, y a las limitaciones que le impone le contraponen un conjunto de instrumentos que faciliten la operación y sean la contrapartida, entonces la Empresa Pública llega con fuerza propia a expandirse y garantizar en el marco de sus limitaciones, la máxima gestión aún en el contexto de la moderna estructura del imperialismo.

Surge entonces, la posibilidad de utilizar a la Empresa Pública productiva como un instrumento económico verdaderamente importante, y de dotar a la -
 misma de los medios económicos que puedan permitirle actuar en el mercado
 de una manera más eficaz y eficiente, cumpliendo funciones antimonopolistas
 en el marco de una programación democrática.

En resumen, el problema no es económico, ni técnico, sino político. Todos
 los problemas técnico-económicos son solucionables, si se atiende a quien
 detenta el poder efectivo de la dirección política.

Sexto.- Lo anterior no hace más que confirmar el hecho bien patente e irre-
 futable, de que la lucha de clases esta presente y de que su terreno objeti-
 vo lo constituye hoy día no sólo el capitalismo monopolista de Estado, sino
 también, la actual crisis económica mexicana. El reto de la clase obrera
 revolucionaria y sus aliados se expresa entonces, en la conquista de una -
 más amplia democracia, es decir, en una transformación en sentido democráti-
 co del Estado, que comporte un continuo acrecentamiento del poder de las ma-
 sas populares, la formación de una nueva mayoría política y con esto, de -
 una nueva dirección del Estado y del gobierno con el objeto último de esta-
 blecer las bases para la ejecución de una estrategia política y económica
 proletaria, que refleje los verdaderos intereses de las mayorías nacionales
 y que sirva de punto de partida para la conducción de Empresas Públicas demo-
 cráticas, eficientes y competitivas, en una guerra sin tregua contra el capi-
 tal monopólico y por tanto contra las espontáneas tendencias del sistema.

Acta est fabula (La comedia ha terminado)

CUADRO I:1
IMPORTACION DE MERCANCIAS
(Estructura porcentual por tipo de bien)

AÑOS	TOTAL	Bienes de Consumo	Bienes Intermedios	Bienes de Capital	Productos No Clasificados
1965	100.0	19.2	35.3	45.5	-
1970	100.0	19.9	33.6	46.5	-
1975	100.0	9.1	44.1	36.3	10.4
1981	100.0	10.0	59.1	30.9	-
1982	100.0	8.1	67.3	24.6	-

Fuente: La Economía Mexicana en cifras, NAFINSA, México 1977.
 Sistema de Cuentas Nacionales de México, Estimación preliminar 1982 S.P.P.

CUADRO 1.2

EMPLEO Y ESTRUCTURA OCUPACIONAL EN MEXICO, 1965, 1970 y 1974

(miles de personas)

CONCEPTOS	1965		1970		1974		tasas de crecimiento %		
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	1965-1970	1970-1974	1965-1974
TOTAL	11 045	100.0	12 812	100.0	13 679	100.0	3.0	1.6	2.4
Agropecuario	5 365	48.6	5 386	42.0	5 141	37.6	-	- 1.2	- 0.5
Industria extractiva	147	1.3	189	1.5	206	1.5	5.1	2.2	3.8
Industria manufacturera	1 800	16.3	2 425	18.9	2 744	20.0	6.1	3.1	4.8
Metalmecánica	282	2.6	445	3.5	539	3.9	9.5	4.9	7.5
Infraestructura a)	778	7.0	1 012	7.9	1 228	9.0	5.4	5.0	5.2
Servicios	2 955	26.8	3 800	29.7	4 360	31.9	5.1	3.5	4.4

a) Construcción, electricidad, comunicaciones y transportes.

FUENTE: Tomado de NAFINSA-ONUDI. Proyecto Conjunto de Bienes de Capital México: Una estrategia para desarrollar la industria de bienes de capital. (México, D. F.: Nacional Financiera, 1977) p. 186.

NOMBRE DE LA EMPRESA	SOCIOS	FECHA DE CONSTITUCIÓN	AÑO ESTIMADO DE INICIO DE OPERACIONES	LOCALIZACIÓN	EMPLEO	PRODUCTOS
Grupo Industrial IES, S.A. DE C.V.	Nafinsa (33.5%) Sidermax (33.5%) Kobe Steel (Japan) (33.0%)	Sep. 1980	1984	Lázaro Cárdenas, Mich.	2 062	Productos fundidos, productos forjados, y servicio de maquinado.
Productora Mexicana de Tuberías, S.A. de C.V.	Nafinsa (34.0%) Sidermax (26.0%) Suisanto Metal Industries (Japan) (40.0%)	Nov. 1980	1983	Lázaro Cárdenas, Mich.	1 100	Tubería con costura en diámetro de entre 16 y 48 pulgadas.
Turboreactores, S.A.	Nafinsa (14.0%) Aeromexico (35.5%) Cia. Mexicana de Aviación (39.5%) International Support Systems (EU) (15.0%)	Mayo 1980	1982	Querétaro, Qro.	298	Servicio de mantenimiento y reparación de turbinas de reacción.
Productora de Engranajes y Reductores, S.A. de C.V.	Nafinsa (32.5%) Sidermax (32.5%) Technocommerz (RDA) (35.0%)	Sep. 1981	1984	Cd. Xicotécatl, Tlax.	654	Engranajes y reductores de velocidad de hasta 18 000 HP.
Fábrica de Tractores Agrícolas, S. A.	Nafinsa (60.0%) Ford Motor Co. (EU) (40.0%)	Sep. 1981	1983	Guadalupe, Zac.	760	Tractores agrícolas en potencias de 70.85 y 135 HP.
Turalimex, S. A.	Nafinsa (75%) BBC Brown Boveri & Co. Ltd. (Suiza) (25%)	Jul. 1980	1983	Morelia, Mich.	412	Turbinas de vapor y generadores eléctricos de corriente alterna de 1 a 110 MW.
Turbinas y Equipos Industriales, S. A.	Nafinsa (70.0%) Sulzer Brothers Ltd. (Suiza) (30.0%)	Jul. 1981	1982	Morelia, Mich.	617	Turbinas hidráulicas de 10 a 350 MW.
Compañía de Manufacturas Metálicas Pesadas, S.A. de C.V.	Nafinsa (50.0%) Fondo Franco-Mexicano de Coinversiones (31.1%) Construction Métalliques de Provençe (Francia) (8.9%)	Mayo 1979	1982	Tampico, Tamps.	300	Recipientes a presión, torres o columnas, reactores y esferas.
Interruptores de México, S. A.	Nafinsa (67.0%) Siemens (RFA) (33.0%)	Jul. 1977	1980	Villa Corregidora, Qro.	130	Interruptores de potencia SF ₆ de hasta 400 KV.
Sistemas de Energía Autónoma, S.A. de C.V.	Nafinsa (11.0%) Fomim (25.0%) Fondo Israelí-Mexicano de Coinversiones (24.0%) Orad Turbines Ltd. (Israel) (40.0%)	Sep. 1981	1983	Morelia, Mich.	400	Turbogeneradores de ciclo cerrado a base de fuentes no convencionales de energía.
Telettra Industrial, S.A.	Nafinsa (14.0%) Fondo Italo-Mexicano de Coinversiones (33.0%) Inversionistas privados (4.0%) Telettra Internacional (Italia) (49.0%)	Agt. 1978	1978	Distrito Federal	160	Receptores-transmisores para sistemas telefónicos y de comunicación a larga distancia; equipos de telecontrol.
IES Mexicana, S.A.	Nafinsa (58.0%) Sidermax (26.0%) IES (RFA) (49.0%)	Mar. 1980	1983	Ledón, Dto. y Lago de Moreno, Jal.	198	Bombas de gran caudal, bombas sumergibles con motor eléctrico y bombas especiales.
Tecno Industrial Mexicana, S. A.	Fondo Germano-Mexicano de Coinversiones (39.0%) Inversionistas privados (personas físicas) (10.0%) Mannesmann Anlagenbau (RFA) (49.0%)	Oct. 1979	1979	San Martín Texmelucan, Pue.	140	Tubería prefabricada, soportería y estructuras.
Manufacturera de Cigüeñales de México, S.A. de C.V.	Nafinsa (50.0%) Somex (50.0%)	Nov. 1978	1981	Tenango, Méx. y Ramos Arizpe, Coah.	604	Cigüeñales automotrices.
T o t a l e s					7 836	

FUENTE: Nacional Financiera, con base en información de GENIP.

PRINCIPALES PROYECTOS DE BIENES DE CAPITAL EN PROCESO DE EJECUCIÓN EN 1962

LOCALIZACIÓN	EMPRESAS	Inversión (millones de pesos)	Empleos
Lázaro Cárdenas, Mich.	Grupo Industrial NKS; Productora Mexicana de Tubería; Astillero Lázaro Cárdenas	29 198.0	5 162
Morelia, Mich.	Turalmex; Turbinas y Equipos Industriales; Sistemas de Energía Autónoma	4 586.0	1 429
Monterrey, N. L.	Conek; Makrotek; Quantron; John Deere de México ¹ ; Anayak de México	10 248.0	2 341
Querétaro, Qro. Cd. Sahagún, Ngo.	Turborreactores; Saco, Latinamericana; Turbica; Tecnomak Siderúrgica Nacional; Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril; Dina Komatsu Nacional	6 390.0 6 176.0	476 661
Zacatecas, Zac.	Fábrica de Tractores Agrícolas; Especialidades Termomecánicas; Sistemas de Combustión	6 484.8	977
San Luis Potosí, S.L.P.	Dina Cummins; Bombas Bingham	3 280.0	670
Cd. Xicoténcatl, Tlax. Guadalajara, Jal.	Productora de Engranajes y Reductores; Clemex Tecnocerosión	5 800.0 1 105.0	1 070 150
Otras localizaciones			
Apodaca, N. L.	Vektron	26 169.0	5 682
San Juan del Río, Qro.	Industrias Técnicas Schob		
Lagos de Moreno, Jal.	KSB Mexicana		
Tampico, Tamps.	Compañía de Manufacturera Mat. Pesadas		
Matamoros, Tamps.	Intercambiadores de México		
Veracruz, Ver.	Astilleros Unidos de Veracruz ¹		
Tuxpan, Ver.	Grandes Motores Diesel		
Agua Calientes, Ags.	Motodiesel Mexicana		
Mexicali, B. C.	Wagner de México		
Torrón, Coah.	Industrial Kinbal		
México, D. F.	Telatra Industrial		
Tlalnahuatlán, Méx.	Barreras de Acero y Aguces ¹		
Tehuacan, Qro.	Conjuntos Automotrices		
Maratón, Sin.	Astilleros Unidos de Maratón ¹		
No definida	Generación Eléctrica Nacional		
No definida	Mexicana de Motores Eléctricos		
T O T A L		99 436.8	18 618

1. Estas empresas ya se encuentran en operación. La cifra de inversión cubre únicamente el monto de ampliación.

FUENTE: Nacional Financiera, con base en información de SEMIP.

ESTRUCTURA PRODUCTIVA POR GRUPOS DE EMPRESAS
SUBSECTOR PARAESTATAL DE BIENES DE CAPITAL

GRUPOS	EMPRESAS	MINORITARIA	MAYORITARIA	STATUS
GRUPO I. Fundición, forja, pailería y maqui- nado.	1) Grupo Industrial NKS, S.A. de C.V.		X	C
	2) Fundiciones de Hierro y Acero, S.A. (FHSA)		X	O _{1/}
	3) Clemex, S. A.		X _{2/}	O _{1/}
	4) Cía. de Manufacturas Metálicas Pasadas, S.A. (CMP)		X _{2/}	O _{1/}
	5) Torres Mexicanas, S. A.		X	O
	6) Estructuras de Acero, S. A.		X	O
	7) Montajes Estructurales, S.A.		X	O
	8) Perfiles y Estructuras de Durango, S. A.		X	O
	9) Carros y Ferrocarril de Durango, S. A.		X	O
	10) AHMSA Ingeniería, S. A.		X	O
	11) Cabezas de Acero Kikapoo, S. A.		X	O
	12) Swacomex, S. A.		X	O
	13) Indelta, S. A. de C. V.		X	O
	14) Mexinox, S. A.		X	O
GRUPO II Equipo rotativo y eléctrico	1) Turbinas y Alternadores, S. A. (TURALMEX)		X	C _{1/}
	2) Turbinas y Equipos Industriales, S.A. (TEISA)		X	O _{1/}
	3) Manufacturera Fairbanks Morse, S.A. de C.V.		X	O
	4) Interruptores de México, S.A. de C.V.		X	O
	5) KSB Mexicana, S.A. de C.V.		X	O
	6) Centrífugas Broadbent Inter-Americanas, S.A. de C.V.		X	O
	7) Mexicana de Motores Eléctricos, S.A. de C.V.		X	P
GRUPO III Maquinaria y Equi- po	A) SUBSECTOR MAQUINAS-HERRAMIENTAS			
	1) AHMSA-FAMANEZ, S.A. DE C.V.		X	O
	2) Oerlikon Italiana de México, S.A. de C.V.	X		O
	3) Mecomex, S. A.		X	L
	B) SUBSECTOR EQUIPOS Y COMPONENTES MECANICOS			
	1) Mecánica Volk, S.A. de C.V.		X	O
	2) Herreras de Acero y Aguas, S.A.		X	O
3) Productora de Egranados y Reductores, S.A. de C.V.		X	P	
GRUPO IV Tractores y equipo de movimiento de tierra	1) Siderúrgica Nacional, S.A. (SIDENA) ^{3/}		X	O
	2) Fundidora Lerma, S.A. de C.V. ^{4/}		X	C
	3) Fábrica de Tractores Agrícolas, S.A. (FTA)		X	C
	4) Dina Komatsu Nacional, S. A. de C.V.		X	O

GRUPO	Empresa	MINORITARIA	MAYORITARIA	STATUS
GRUPO V Electrónica Profesional	1) Mital de México, S.A. de C.V.		X ^{4/}	O ^{1/}
	2) Industria de Telecomunicación, S.A. de C.V. (INDETEL)	X		O
	3) Telettra Industrial, S. A.	X		O
GRUPO VI Ingeniería	1) Atias Atkins, S. A. de C. V.		X	O
	2) Proyectos Ingeniería y Construcciones, S. A.		X	O
	3) Dravo de México, S.A. de C. V.		X	O
	4) Clemex Ingeniería, S.A.		X	O ^{5/}
	5) Servicios y Suministros Siderúrgicos, S.A. (SYSSSA)		X	O

- 1/ En operación desde el año en curso
- 2/ Participación directa de NAFINSA de 49% y a través de un fideicomiso En el Banco Internacional, S. A. de 11%.
- 3/ También se dedican a fundición
- 4/ Participación estatal en revisión
- 5/ No tiene personal actualments

O: En operación
 C: En construcción
 P: Proyecto
 L: En liquidación

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE LA INDUSTRIA PARAESTATAL METALMECANICA Y DE BIENES DE CAPITAL.
 SEMIP. PROGRAMA DE LA RAMA DE BIENES DE CAPITAL (Agoato de 1983).

CUADRO 1.6

PARTICIPACION DE LA RAMA PRODUCTOS METALICOS MAQUINARIA Y
EQUIPO EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA

(%)

VARIABLES	AÑOS							
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
V.B.P.	16.1	17.9	17.0	18.1	19.3	20.1	21.1	-
P.I.B.	17.9	19.5	18.7	19.8	20.2	20.8	21.5	19.6
R.	21.7	24.4	23.8	24.4	24.8	24.9	25.5	-
F.B.C.F.	47.8	53.4	58.4	59.4	67.1	67.9	-	-
M.	58.4	60.1	55.3	50.6	57.5	55.6	59.3	58.7
X.	8.5	20.2	22.5	30.3	30.2	33.6	26.1	28.0
PO.	19.1	21.3	20.2	20.5	21.0	21.5	21.8	-

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.7 y I.11.

CUADRO 1.7

PRODUCTOS METÁLICOS, MAQUINARIA Y EQUIPO ^{1/}
(millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{2/}	AÑOS								TNC (%)	
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ^{a/}	1976/ 1970	1982/ 1976
V.B.P.	44 230.2	71 481.5	70 167.4	81 612.9	95 150.8	101 160.7	113 228.9	n.d.	8.3	9.6
P.I.B.	18 832.3	30 302.6	30 107.3	34 945.5	40 566.7	44 455.7	49 161.8	42 891.0	8.2	6.0
R.	8 522.0	16 271.2	15 010.3	15 751.3	17 391.3	17 528.4	20 004.5	n.d.	11.4	4.2
F.B.C.F.	18 150.7	31 106.2	30 126.5	35 921.9	68 584.9	81 970.6	n.d.	n.d.	9.4	27.4
M.	16 500.1	22 223.9	17 957.7	19 689.1	33 126.2	41 954.8	57 038.2 ^{3/}	128 750.2 ^{3/}	5.1	34.0
X.	969.4	2 744.8	3 314.4	6 044.6	6 087.5	6 575.7	4 087.1 ^{3/}	15 024.3 ^{3/}	18.9	32.7
PO. *	328 987.0	435 524.0	414 531.0	437 777.0	481 488.0	519 017.0	555 133.0	n.d.	4.8	5.0

1/ Se refiere a la división VIII "Productos Metálicos, Maquinaria y Equipo" de la Gran división 3 "Industria Manufacturera" del Sistema de Cuentas Nacionales de México, S.P.P.

2/ Ver definición de variables en el cuadro I.11.

3/ Ibid.

n.d. No disponible

a/ Cifras estimadas

* Número de personas ocupadas (promedio anual)

FUENTE: Sistema de Cuentas Nacionales de México, S.P.P.

Cuentas de Producción Actividades Secundarias 1970-1976, 1979-1980 y versión preliminar 1982.

CUADRO I.8
PARTICIPACION DEL SUBSECTOR PARASTATAL METALMECANICA Y BIENES DURABLES
EN EL CONJUNTO DE LA RAMA DE PRODUCTOS METALICOS MAQUINARIA Y EQUIPO
(%)

VARIABLES	AÑOS								PARTICIPACION PROMEDIO
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
V.B.P.	-	-	-	5.8	5.7	6.0	6.4	-	6.0
P.I.B.	-	-	-	1.8	1.8	3.4	2.8	2.4	2.4
R.	-	-	-	5.0	5.3	6.5	6.9	-	5.9
F.B.C.F.	-	-	-	0.37	0.53	0.21	-	-	n.s.
M.	-	-	-	7.2	7.0	6.1	2.4	1.6	4.9
X.	-	-	-	4.9	3.7	1.3	3.0	0.9	2.6
PO	-	-	-	3.4	3.9	4.2	4.8	n.d.	4.1

n.s.: no significativo

n.d.: no disponible

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.7 y I.13.

CUADRO 1.9

CUADRO COMPARATIVO DE REMUNERACIONES Y PRODUCTIVIDAD ENTRE EL SUBSECTOR PARASTATAL
DE METALMECANICA Y BIENES DURABLES
PRODUCTOS METALICOS MAQUINARIA Y EQUIPO Y SECTOR INDUSTRIAL PARASTATAL
(millones de pesos a precios de 1970)

SECTORES		SPMBD		TMC	PMME		TMC	SIP		TMC
CONCEPTOS		1978	1982	(%)	1978	1981	(%)	1978	1982	(%)
V.B.P.	(1)	4 772.3	5 480.2	3.5	81 612.9	113 228.9	11.5	61 808.2	152 854.0	25.4
P.O.	(2)	14 800.0	29 800.0	19.1	437 777.0	555 133.0	8.2	570 700.0	641 800.0	2.9
R. (1)	(3)	795.4	1 310.2	13.3	15 751.3	20 004.5	8.3	15 211.8	16 041.9	1.3
Pb x t	(4)	322 452.0	183 899.0	- 13.1	186 425.0	203 967.0	3.0	108 302.0	238 164.0	21.8
R x t	(5)	53 743.0	43 966.0	- 4.9	35 980.0	36 035.0	0.0	26 654.0	24 995.0	- 1.6

(1) Millones de pesos

(2) Número de personas (promedio anual incluye obreros, empleados y otros).

(3) Incluye salarios, sueldos y prestaciones

(4) Producto bruto por trabajador (pesos).

(5) Remuneraciones por trabajador (pesos).

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.7, I.11 y I.13.

CUADRO I.10

PARTICIPACION DEL SUBSECTOR PARAESTATAL METALMECANICA Y BIENES
DURABLES EN EL CONJUNTO DEL SECTOR INDUSTRIAL PARAESTATAL

(%)

VARIABLES	AÑOS								
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
V.B.P.	-	-	-	7.7	6.5	5.6	6.0	3.6	
P.I.B.	-	-	-	3.1	2.1	2.0	1.8	1.8	
R.	-	-	-	5.2	5.3	6.4	7.4	8.2	
F.B.C.F.	-	-	-	0.39	0.99	0.34	0.51	0.45	
M.	-	-	-	8.7	14.7	1.5	8.8	11.7	
X.	-	-	-	1.9	0.82	0.16	0.19	0.13	
PO	-	-	-	2.6	3.1	3.5	4.2	4.6	

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.12 y I.13.

CUADRO I.11
INDUSTRIA MANUFACTURERA^{1/}
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES	AÑOS								(%)	
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ^{a/}	1976/1970	1982/1976
V.B.P.	274 137.6	398 308.9	412 555.8	450 214.2	493 796.9	506 544.7	536 318.9	n. d.	6.4	6.1
P.I.B.	105 203.0	155 517.2	161 037.3	176 398.3	200 733.9	213 668.8	228 722.1	218 902.6	6.7	5.9
R.	39 270.2	66 584.1	63 117.7	64 577.6	69 967.2	70 341.6	78 383.2	74 015.4	9.2	1.7
F.B.C.F.	37 966.3	58 198.6	51 562.2	60 510.5	78 849.0	93 217.1	n. d.	n. d.	7.4	12.5
M.	28 264.0	36 949.7	32 477.1	38 937.8	57 583.7	75 465.4	96 110.4 ^{3/}	219 205.4 ^{3/}		
X.	11 370.7	13 588.7	14 738.2	19 626.6	20 146.9	19 593.4	16 672.1 ^{3/}	53 591.6 ^{3/}		
PO*	1 725 626.0	2 045 985.0	2 052 029.0	2 132 056.0	2 290 853.0	2 416 842.0	2 542 537.0	2 462 000.0	2.9	3.1

1/ Se refiere a la gran división 3 "Industria Manufacturera" del Sistema de Cuentas Nacionales de México, S.P.P.

2/ Definición: (VBP: Valor Bruto de la Producción; PIB: Producto Interno Bruto; R: Remuneraciones; FBCF: Formación Bruta de Capital Fijo; M: Importaciones; X: Exportaciones; PO: Población Ocupada).

3/ Se convirtieron de dólares a pesos mexicanos utilizando 26.22 pesos por dólar como tipo de cambio para 1981 y 148.80 para 1982.

Posteriormente se deflactaron cifras utilizando el índice de precios implícito base = 1970. Para estos datos se utilizó como fuente el Informe Anual del Banco de México 1982.

n.d. Datos no disponibles.

a/ Cifras estimadas

* Número de personas ocupadas (promedio anual).

FUENTE: Sistema de Cuentas Nacionales de México, S.P.P.

Cuentas de Producción Actividades Secundarias 1970-1976, 1978-1980 y Versión preliminar 1982.

INDICADORES MACROECONOMICOS
INDUSTRIA PARAESTATAL^{1/}
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{2/}	AÑOS					TNC
	1978	1979	1980	1981	1982 ^{3/}	
V.B.P.	61 808.2	83 904.5	108 242.9	120 020.9	152 854.0	25.4
P.I.B.	20 315.5	34 353.9	75 444.7	77 956.0	74 809.2	38.5
R.	15 211.8	17 387.6	18 004.3	18 643.2	16 041.9	1.3
F.B.C.F.	33 837.1	36 853.9	50 802.6	61 335.9	43 181.0	6.3
M.	16 239.1	15 870.8	17 375.3	15 277.3	17 388.3	
X.	15 112.3	27 219.1	52 603.0	62 521.8	100 524.1	
PC*	570 700.0	606 700.0	624 700.0	639 300.0	641 800.0	2.8

1/ Comprende 5 subsectores en los que quedan incluidas las 19 entidades paraestatales más representativas del SIP:

- Energéticos. (Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad, Compañía de Luz y Fuerza del Centro, S. A.)
- Minería e Industrias Metálicas.- (Comisión de Fomento Minero, Azufrera Panamericana, S.A., Altos Hornos de México, S.A., Siderúrgica Lázaro Cárdenas - Las Truchas, S. A., Siderúrgica Nacional, S. A.).
- Fertilizantes y Productos Químicos.- (Fertilizantes Mexicanos, S.A.)
- Metalmecánica y Bienes Durables.- (Torres Mexicanas, S.A., Diesel Nacional, S.A., Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A., Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V., Renault de México, S. A. de C.V., Dina Komatsu Nacional, S. A., de C.V., Astilleros Unidos de Veracruz, S. A. de C.V., Construcciones Navales de Guaymas, S. A.).
- Productos Alimenticios y Manufacturas.- (Comisión Nacional de la Industria Azucarera, Unión Nacional de Productores de Azúcar, S. A. de C.V.)

2/ Ver definición de variables en el cuadro I.11.

3/ Cifras estimadas

* Número de personas ocupadas (promedio anual).

FUENTE: Información Básica. Coordinación General de Programación Sectorial. Dirección General de Información Sectorial. Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal. (s.l., s.e., s.f.) pp. 12-18.

CUADRO 1.13

**SUBSECTOR PARAESTATAL METALMECANICA Y
BIENES DURABLES^{1/}**

(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{2/}	AÑOS					TNC
	1978	1979	1980	1981	1982 ^{e/}	(%)
V.B.P.	4 772.3	5 477.5	6 052.1	7 202.6	5 480.2	3.5
P.I.B.	629.7	730.3	1 496.7	1 377.7	1 344.4	20.8
R.	795.4	927.0	1 149.7	1 377.7	1 310.2	13.3
F.B.C.F.	132.6	365.2	173.5	313.9	193.7	9.9
M.	1 425.1	2 331.4	2 581.3	1 342.8	2 028.0	
X.	298.3	224.7	86.8	122.1	136.7	
PO*	14 800.0	18 800.0	21 900.0	26 600.0	29 800.0	19.1

1/ La muestra de empresas más representativas que se tomaron para la cuantificación de las variables del subsector son:

- 1.- Torres Mexicanas, S. A.
- 2.- Diesel Nacional, S. A.
- 3.- Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A.
- 4.- Vehículos Automotores Mexicanos, S. A.
- 5.- Renault de México, S.A. de C. V.
- 6.- Dina Komatsu Nacional, S. A. de C. V.
- 7.- Astilleros Unidos de Veracruz, S. A. de C. V.
- 8.- Construcciones Navales de Guaymas, S. A.

2/ Ver definición de variables en el cuadro I.11.

e/ Cifras estimadas

* Número de personas (promedio anual)

FUENTE: Información Básica, Coordinación General de Programación Sectorial, Dirección General de Información Sectorial, Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal (S.E., S.M., S.I.) pp. 12-18.

CUADRO I.14
 PARTICIPACION DEL SECTOR INDUSTRIAL PARAESTATAL EN LA
 INDUSTRIA MANUFACTURERA
 (%)

VARIABLES	AÑOS								
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
V.B.P.	-	-	-	13.7	17.0	21.4	22.4	-	
P.I.B.	-	-	-	11.5	17.1	35.3	34.1	34.2	
R.	-	-	-	23.5	24.8	25.6	23.4	21.7	
F.B.C.F.	-	-	-	55.9	46.7	54.5	-	-	
H.	-	-	-	41.7	27.1	23.0	15.9	7.9	
X.	-	-	-	76.9	135.1	268.5	398.9	187.6	
PO	-	-	-	26.7	26.5	25.8	25.1	26.1	

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.11 y I.12.

NOTA: En las exportaciones puede verse que de 1979 a 1981 la participación rebasa el 100%, ello se debe a que mientras que en el sector paraestatal se encuentran comprendidas las exportaciones petroleras, en la industria manufacturera no están comprendidas.

CUADRO L.15

INDICADORES MACROECONOMICOS
INDUSTRIA PARAESTATAL NO ENERGETICA
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{1/}	AÑOS					TMC (%) 1982/1978
	1978	1979	1980	1981	1982 ^{e/}	
V.B.P.	17 133.9	22 752.8	20 845.9	24 241.4	20 462.6	4.53
P.I.B.	2 949.5	3 876.4	5 878.5	6 243.5	5 548.6	17.1
R.	2 949.5	3 370.8	3 796.1	4 342.5	3 862.4	7.0
F.B.C.F.	3 148.4	2 612.3	3 427.3	5 127.3	4 352.3	8.4
M.	2 750.7	3 820.2	3 275.5	2 476.4	3 258.5	
X.	1 226.2	1 123.6	715.8	767.3	991.2	
PO*	341 500.0	359 800.0	353 400.0	363 000.0	364 700.0	1.6

^{1/} Ver definición de variables en el cuadro I.11.

^{e/} Cifras estimadas

* Número de personas (promedio anual)

FUENTE: Información Básica, Coordinación General de Programación Sectorial, Dirección General de Información Sectorial.
Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal. Ver cuadro 2 de este anexo. Se excluye PEMEX y C.F.E.

CUADRO I.16

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA PARASTATAL NO ENERGETICA
EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
(%)

VARIABLES	AÑOS							
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
V.B.P.	-	-	-	3.8	4.6	4.1	4.5	-
P.I.B.	-	-	-	1.7	1.9	2.7	2.7	2.5
R.	-	-	-	4.6	4.8	5.4	5.5	5.2
F.B.C.F.	-	-	-	5.2	3.3	3.7	-	-
M.	-	-	-	7.1	6.6	4.3	2.6	1.5
X.	-	-	-	6.2	5.6	3.6	4.9	1.8
PO	-	-	-	16.0	15.7	14.6	14.3	14.8

FUENTE: Se tomó como base información de los cuadros I.11 y I.15.

CUADRO I.17

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR DIVISION INDUSTRIAL (INDUSTRIA MANUFACTURERA)

(En millones de pesos a precios de 1970)

División Ind.	AÑOS												T M C (%)		
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1976/1970	1982/1976
TOTAL	105 203.0	109 284.5	119 967.0	132 551.5	140 963.0	148 057.7	155 517.2	161 037.3	176 398.3	195 613.7	209 681.9	224 362.2	218 902.6	6.7	5.8
I Productos alimenticios bebidas y tabaco	29 372.7	29 817.5	31 601.2	33 983.6	35 479.3	37 789.3	39 242.8	40 661.0	43 188.9	46 649.2	49 444.4	51 868.2	54 129.7	4.9	5.5
II Textiles, prendas de vestir e ind. del cuero	15 519.6	16 840.2	18 121.8	19 249.3	19 604.9	20 193.1	20 392.4	21 700.8	22 841.3	25 433.2	26 047.3	27 601.7	26 572.8	4.6	4.5
III Ind. de la madera y prod. de la madera	3 607.1	3 513.8	3 805.2	4 108.4	4 510.7	4 644.1	4 959.1	5 440.2	5 851.4	6 518.9	6 968.8	7 167.6	7 031.0	5.4	6.0
IV Papel, prod. de papel, im- prenta y editoriales	5 685.0	5 570.0	6 152.8	6 606.4	7 114.0	7 168.5	8 033.0	8 287.5	8 835.1	9 730.5	10 818.1	11 292.7	11 335.4	5.9	5.9
V Sustancias quím. derivados del petróleo, prod. de cau- cho y plásticos.	18 432.4	20 262.4	23 251.6	26 154.5	27 668.7	29 604.7	32 521.1	34 450.0	37 496.1	41 376.3	45 319.3	49 303.7	50 492.4	9.9	7.6
VI Prods. de minerales no metal., exceptuando derivados del pe- tróleo y carb.	6 088.0	6 253.6	6 863.8	7 510.3	8 013.5	8 727.0	9 168.4	8 952.9	9 861.6	10 891.2	11 846.7	12 407.6	12 018.0	7.1	4.6
VII Ind. metal. básicas	5 854.8	5 888.6	6 680.9	7 358.8	8 173.0	8 164.8	8 397.3	8 845.2	10 583.9	11 429.0	11 821.8	12 240.0	11 234.8	6.2	4.9
VIII Prod. met. maq. y equipo	18 832.3	19 229.3	21 549.9	25 432.6	28 244.5	29 455.9	30 302.6	31 107.3	34 945.5	40 566.7	44 455.7	48 161.8	42 891.0	8.2	6.0
IX Otras ind. manufact.	1 811.1	1 889.1	(-) 1 939.8	2 147.6	2 157.0	2 310.3	2 500.5	2 592.4	2 794.5	3 018.7	2 960.2	3 282.9	3 197.5	5.5	4.2

FUENTE: Sistema de Cuentas Nacionales de México, S.P.F.
Cuentas de Producción, Actividades Secundarias 1970-1978, 1979-1981.
Versión preliminar 1982.

CUADRO 1.18

**PARTICIPACION DE LAS CUATRO MAYORES DIVISIONES INDUSTRIALES
EN EL PIB DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
(%)**

División Industrial	AÑOS								
	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	
I. Productos Alimenticios bebidas y tabaco	27.9	25.2	25.2	24.5	23.8	23.6	23.1	24.7	
II. Textiles, prendas de vestir e ind.del cuero	14.7	13.1	13.5	12.9	13.0	12.4	12.3	12.1	
V. Sustancias químicas, de- rivados del petróleo, productos de caucho y plásticos.	17.5	20.9	21.4	21.2	21.1	21.6	22.0	23.1	
VIII. Prod. met., maq. y Equipo	17.9	19.5	19.3	19.8	20.7	21.2	21.9	19.6	
T o t a l	78.0	78.7	79.4	78.4	78.6	78.8	79.3	79.5	
Ind. Manufacturera	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

FUENTE: Se tomó como base información del cuadro 1.17.

Cuadro II.1

COMPOSICION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ TERMINAL POR TIPO DE PRODUCTO Y EMPRESA FABRICANTE

TIPO DE EMPRESA POR ORIGEN DEL CAPITAL*	EMPRESAS	AREA DE PRODUCCION			
		AUTOMOVILES	CAMIONES	TRACTOCAMIONES	AUTOBUSES INTEGRALES
ET	CHRYSLER DE MEXICO, S. A.	X	X		
ET	FORD MOTOR COMPANY, S. A.	X	X		
ET	GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C. V.	X	X		
ET	INTERNATIONAL HARVESTER MEXICO, S. A.		X		
ET	NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.	X	X		
ET	VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS, S. A. DE C. V. 1/	X	X		
EP	DIESEL NACIONAL, S. A.		X	X	X
ET	RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C. V. 1/	X			
ET	VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.	X	X		
ENP	TRAILERS DE MONTERREY, S. A.		X	X	X
EP	TRAKSOMEX, S. A. DE C. V. 2/			X	
ENP	FABRICA DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S. A. DE C. V.		X	X	
ENP	FABRICA AUTOCAR MEXICANA, S. A. DE C. V.			X	
ET	KENWORTH MEXICANA, S. A. DE C. V.			X	
ENP	VICTOR PATRON, S. A.			X	
ENP	TRAILERS DEL NORTE, S. A.			X	
EP	MEXICANA DE AUTOBUSES, S. A. DE C. V. MASA (SOMEX)				X
EP	MAQUILADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL, S. A. 3/		X	X	

* E. T.: Empresa Transnacional (filial); E. P.: Empresa Pública; E. N. P.: Empresa Nacional Privada.

1/ Empresa paraestatal vendida por decreto oficial a la iniciativa privada en 1983 por considerarse que no respondían a las prioridades nacionales y mantenerlas significaba un alto costo para el Estado.

2/ Empresa paraestatal constituida en 1978, creada con la asociación de SOMEX y MACK TRUCK Inc.

3/ Empresa paraestatal creada en 1974. Tiene contratos de maquila con Traksomex y Diesel Nacional.

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C. La Industria Automotriz de México en cifras 1982. pp. 52-59.

- Dirección General de Coordinación de la Industria Paraestatal SEPAFIN "Trayectoria de las Entidades del Sector Industrial Paraestatal 1977-1982" Tomos I y II (6 tomos México 1982).

Cuadro II.2
ESTRUCTURA DEL SECTOR AUXILIAR 1975
 (Millones de Pesos)

R A M A	Número de Es-tablec.	Personal ocupado	Valor Activos Totales	Valor Activos Fijos	Materias Primas Consumidas	Valor Bruto de Producción	Valor Agregado	Remuneraciones
Carrocerías	223	7,269	685.0	421.0	587.0	1,303.0	577.0	272.0
Motores	46	12,700	2,433.0	1,505.0	1,572.0	3,496.0	1,495.0	765.0
Transmisiones y sus partes	26	7,098	1,791.0	1,212.0	979.0	1,937.0	674.0	398.0
Suspensiones y sus partes	80	4,276	558.0	278.0	521.0	1,075.0	422.0	199.0
Frenos y sus partes	48	4,006	535.0	346.0	331.0	811.0	356.0	194.0
Partes para sistema eléctrico	42	5,005	713.0	438.0	446.0	1,106.0	532.0	225.0
Partes y accesorios diversos	263	13,001	1,480.0	1,001.0	1,251.0	2,690.0	1,155.0	655.0
Partes para aeronaves	12	233	33.0	19.0	2.0	23.0	17.0	14.0
Llantas y cámaras	14	7,595	2,805.0	2,393.0	1,861.0	5,111.0	2,832.0	1,026.0
TOTAL	754	61,183	11,033.0	7,613.0	7,550.0	17,552.0	8,060.0	3,748.0

FUENTE: Tomado de: Javier Aguilar García. La Política Sindical en México: Industria del Automóvil (México, D. F.: Ediciones Era, c 1982) p. 130
 Se deflactaron cifras en base a la utilización del índice de precios implícito Base = 1970, del Sistema de Cuentas Nacionales, SFP.

Cuadro II.2-A
ESTRUCTURA DEL SECTOR AUXILIAR 1975
 (Porcientos)

R A M A	Número de establecimientos	Personal ocupado	Valor Activos Totales	Valor Activos Fijos	Materias Primas Consumidas	Valor Bruto de la Prod.	Valor Agregado	Remuneraciones
Carrocería	29.6	11.9	6.2	5.5	7.8	7.4	7.2	7.3
Motores	6.1	20.7	22.0	19.8	20.8	19.9	18.5	20.4
Transmisiones y sus partes	3.4	11.6	16.2	15.9	13.0	11.0	8.4	10.6
Suspensiones y sus partes	10.6	7.0	5.1	3.7	6.9	6.1	5.2	5.3
Frenos y sus partes	6.4	6.5	4.8	4.5	4.4	4.6	4.4	5.2
Partes para sist. eléctrico	5.6	8.2	6.5	5.7	5.9	6.3	6.6	6.0
Partes y accesorios diversos	34.9	21.2	13.4	13.1	16.6	15.3	14.3	17.5
Partes para aeronaves	1.6	0.4	0.3	0.3	0.0	0.1	0.2	0.4
Llantas y cámaras	1.8	12.5	25.5	31.5	24.6	29.3	35.2	27.3
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE: *Ibid.*, p. 129

Cuadro II.3
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL (terminal) ^{1/}
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{2/}	AÑOS					TMC (%)
	1977	1978	1979	1980	1981	
V.B.P.	3,110.2	3,918.6	4,634.3	4,721.9	5,598.5	15.8
P.I.B.	-	-	-	-	-	-
F.B.C.F.	105.9	84.5	166.3	185.5	176.0	13.5
X.	33.1	10.0	16.4	36.0	-	-
M.	1,455.3	12.1	1,838.2	1,926.5	-	-
R.	157.4	129.6	171.3	190.0	-	6.5
P.O.*	9,736	9,890	11,679	14,449	16,652	14.3

^{1/} Incluye: Diesel Nacional (corporativo), Traksonex, Maquiladora Automotriz Nacional, Mexicana de Autobuses, Vehículos Automotores Mexicanos y Renault de México.

^{2/} La definición de las variables puede verse en el cuadro I.11.

* Número de personas ocupadas.

Fuente: Coordinación de la Industria Paraestatal (SEPAFIN). "Trayectoria de las Entidades del SIP". Inédito, V. VI (6 tomos, s. e., México, D. F., 1982).

Cuadro II.4
PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO Y REMUNERACION POR
TRABAJADOR EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL
(Miles de pesos)

CONCEPTO	AÑOS	NACIONAL			PARAESTATAL	
		1970	1975	1980	1977	1980
Producto por hombre ocupado		297.7	319.6	359.1	319.4	326.8
Remuneración por hombre ocupado		47.7	58.3	55.1	16.2	13.15

Fuente: Se tomó como base información de los cuadros II.3 y II.6.

Cuadro II.5
**PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL TERMINAL EN LA
 INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL NACIONAL**
 (X)

VARIABLES ^{1/}	AÑOS				
	1977	1978	1979	1980	1981
V.B.P.	25.2	24.4	23.4	23.1	22.8
P.I.B.	-	-	-	-	-
F.B.C.F.	4.1	3.3	4.5	3.5	2.9
X	19.4	1.2	2.2	5.7	2.9
M	29.6	0.21	36.0	42.3	-
R	7.0	5.2	6.2	6.1	-
P.O.	25.7	23.4	23.6	25.4	25.5

^{1/} Ver definición de variables en el cuadro I.11.

Fuente: Se tomó como base información de los cuadros II.3 y II.6.

Cuadro II.6
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL NACIONAL
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{1/}	AÑOS								TMC (%)	
	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1975/70	1981/75
V.B.P.	8,233.0	13,307.9	11,800.4	12,334.9	16,041.6	19,792.1	20,394.1	24,584.9	10.1	10.8
P.I.B.	2,630.1	5,478.1	4,879.0	4,400.0	5,894.0	6,899.0	7,905.7	9,957.0	15.8	10.5
F.B.C.F.	2,066.0	2,622.8	2,948.1	2,569.8	2,560.8	3,650.3	5,212.7	6,125.4	4.9	15.2
X.	2.8	71.8	81.3	170.4	816.3	746.0	627.6	461.3	91.3	36.3
M.	2,818.5	5,034.6	5,222.5	4,916.2	5,786.8	5,106.6	4,557.5	5,479.9	12.3	1.4
R.	1,319.0	2,423.9	2,447.8	2,248.3	2,480.9	2,769.1	3,128.6	4,279.4	12.9	9.9
P.O.*	27,659	41,635	39,795	37,830	42,337	49,426	56,792	65,230	8.5	7.7

^{1/} La definición de variables puede verse en el cuadro I.11.

* Número de personas ocupadas.

Fuente: AMIA. La Industria Automotriz de México en cifras. 1982. Cuadros VII.2, VII.5, VIII.1, VIII.4. Para el PIB, la información se tomó de Escenarios Económicos de México, Perspectivas de desarrollo para ramas seleccionadas 1981-1985 (México, D. E.: SPP, 1981) p. 530.

Cuadro II.7
PARTICIPACION ESTATAL EN LA PRODUCCION DE AUTOMOTORES
(%)

AREA DE PRODUCCION	ANOS		
	1970	1975	1981
Automóviles <u>1/</u>	18.19	17.32	12.94
Camiones <u>2/</u>	13.98	14.81	14.03
Tractocamiones <u>3/</u>	25.41	21.84	21.98
Autobuses integrales <u>4/</u>	70.96	97.77	100.00

1/ Comprende VAM y Renault de México (en 1970 y 1975 Diesel Nacional en lugar de Renault).

2/ Comprende VAM y Diesel Nacional.

3/ Comprende Diesel Nacional.

4/ Comprende Mexicana de Autobuses y Diesel Nacional.

Fuente: Cuadros II.13, II.14, II.15 y II.16.

Cuadro II.8
PARTICIPACION ESTATAL EN LA VENTA DE
AUTOMOTORES
(%)

AREA DE PRODUCCION	AÑOS		
	1970	1975	1981
Automóviles <u>1/</u>	17.97	17.43	12.5
Camiones <u>2/</u>	13.72	14.03	14.97
Tractocamiones <u>3/</u>	26.03	21.08	22.44
Autobuses integrales <u>4/</u>	70.74	96.87	100.0

1/ Comprende VAM y Renault de México (en 1970 y 1975 Diesel Nacional en lugar de Renault).

2/ Comprende VAM y Diesel Nacional.

3/ Comprende Diesel Nacional.

4/ Comprende Mexicana de Autobuses y Diesel Nacional.

Fuente: Cuadros II.17, II.18, II.19 y II.20.

Cuadro II.9

**ESTRUCTURA DEL MERCADO DE AUTOMOVILES POR ORIGEN DE LA
PRODUCCION Y PARTICIPACION ESTATAL**

AÑOS	ORIGEN	<u>PRODUCCION NACIONAL</u>	<u>IMPORTACIONES</u>	<u>T O T A L</u>	<u>PARTICIPACION ESTATAL</u>	
		Unidades	Unidades	Unidades	Unidades	(%)
1970		132,882	26,954	159,836	23,886	14.9
1971		148,526	27,528	176,054	25,089	14.2
1972		163,678	22,277	185,955	28,442	15.3
1973		178,191	32,440	210,631	29,524	14.0
1974		234,223	35,290	269,513	39,142	14.5
1975		231,109	8,072	239,181	40,289	16.8
1976		199,137	9,514	208,651	43,775	21.0
1977		194,471	6,769	201,240	36,002	17.9
1978		226,587	4,891	231,478	33,940	14.7
1979		226,906	6,631	233,537	36,850	15.8
1980		286,041	22,169	308,210	42,360	13.7
1981		340,363	37,693	378,056	42,535	11.2

FUENTE: AMIA. La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Cuadro VII.3 p.167.

Cuadro II.11.

Cuadro II.10

**ESTRUCTURA DEL MERCADO DE CAMIONES POR ORIGEN DE LA PRODUCCION
Y PARTICIPACION ESTATAL**

AÑOS	ORIGEN	PRODUCCION	IMPORTACIONES	TOTAL	PARTIC. ESTATAL	
		NACIONAL	UNIDADES	UNIDADES	UNIDADES	(%)
1970		52,758	8,507	61,265	7,652	12.5
1971		56,743	8,312	65,055	7,556	11.6
1972		67,274	6,284	73,558	6,460	8.8
1973		60,883	11,130	92,013	7,197	7.8
1974		94,084	13,690	107,774	8,674	8.0
1975		110,378	3,833	114,211	17,042	14.9
1976		100,807	3,424	104,231	16,822	16.1
1977		92,254	2,760	95,014	8,318	8.7
1978		130,724	2,211	132,935	18,768	14.1
1979		151,998	3,787	155,785	22,613	14.5
1980		170,331	12,274	182,605	26,139	14.3
1981		220,886	10,015	230,901	32,555	14.1

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

Cuadro VII.3 p. 167

Cuadro II.14

Cuadro II.11
RAZONES FINANCIERAS
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL (%)^{1/}

AÑOS		1975	1981
RAZONES			
APALANCAMIENTO =	$\frac{\text{Capital contable}}{\text{Pasivo total}}$	0.227	0.367
DEPENDENCIA =	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	0.8147	0.7836
RENTABILIDAD =	$\frac{\text{Resultado neto}}{\text{Capital contable}}$	-0.06	-0.1154

1/ Comprende Industria Terminal y Auxiliar Paraestatal

Fuente: Coordinación de la Industria Paraestatal (SEPAFIN).
 Trayectoria de las Entidades del SIP, inédito. Datos
 básicos (6 tomos, México, D.F.: s.e., 1982).

CUADRO II.12
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE AUTOPARTES (NACIONAL)
(Millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES ^{1/}	AÑOS			T M C %	
	1970	1975	1980	1975/1970	1980/1975
V.B.P.	-	-	-	-	-
P.I.B.	2 314.5	3 701.4	6 196.4	9.8	10.8
F.B.C.F	-	-	-	-	-
X.	456.0	1 538.5	1 194.1		
M.	601.5	942.4	2 003.9		
R.	986.0	1 946.6	2 279.6	14.6	3.2
P.O.*	36 875.0	57 616.0	80 355.0	9.3	6.9

FUENTE: Dirección General de Análisis de Ramas Económicas. Subsecretaría de Programación SPP. Escenarios Económicos de México. Perspectivas de desarrollo para ramas seleccionadas 1981-1985. México, D. F., 1981, p. 530.

1/ La definición de variables puede verse en el cuadro I.11.

* Número de personas ocupadas.

ESTADÍSTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS 1962. Cuadro II.13. PRODUCCION DE AUTOMOVILES

EMPRESA	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	TIC (%)
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.	25 040	24 512	25 724	26 000	35 243	33 898	33 843	44 738	43 008	52 649	58 838	58 810	13.9
FORD MOTOR COMPANY, S. A.	22 539	25 440	25 750	24 848	33 634	33 085	21 826	28 230	31 842	35 281	37 785	37 594	13.3
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C. V.	13 798	16 113	11 810	17 042	17 881	18 876	10 871	17 880	21 744	24 778	18 288	27 257	10.1
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.	11 667	14 122	17 460	18 374	18 797	23 797	24 682	24 864	24 871	35 744	35 640	47 448	18.1
VAN, S. A. DE C. V.	11 857	13 802	13 637	15 401	20 479	21 260	22 847	16 482	19 788	28 308	21 148	23 954	6.6
RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C. V.	12 328	12 705	16 904	15 180	17 283	19 151	23 159	20 602	13 672	14 368	21 815	22 204	5.5
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.	35 628	48 084	55 808	61 642	104 105	66 851	68 781	42 834	66 308	98 918	113 033	121 079	11.8
TOTAL	132 862	153 412	163 005	200 147	248 574	237 188	212 548	187 637	242 518	280 048	303 053	356 179	9.3

FUENTE: ANIA La Industria Automotriz de México en Cifras 1962. Cuadro VI.5 pp. 52-60

CUADRO II.14
PRODUCCION DE CAMIONES
(Unidades)

EMPRESA	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	TIC (%)
CHRYSLER DE MEXICO, S. A. DE C. V.	13 770	10 788	14 543	21 004	27 198	31 514	22 659	19 220	33 788	40 087	49 525	57 964	13.9
FORD MOTOR COMPANY, S. A.	14 448	15 963	17 459	19 863	21 636	22 437	24 321	24 373	36 121	38 040	49 104	57 101	13.3
GENERAL MOTORS DE MEX. S. A. DE C. V.	14 081	16 688	17 128	20 129	22 180	19 710	18 953	16 749	27 672	29 640	21 775	38 879	9.8
INTERNATIONAL HARVESTER DE MEX. S. A.	591	770	844	905	1 208	1 439	1 161	772	872	965	-	-	5.5
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.	3 982	3 533	4 732	5 261	7 010	7 144	10 250	12 062	12 934	15 129	15 679	24 663	18.1
VAN, S. A. DE C. V.	1 457	962	763	1 592	1 827	2 185	3 098	2 102	3 345	4 420	6 338	10 481	19.6
BIENEL NACIONAL, S. A.	6 196	6 584	8 897	5 608	7 047	14 857	13 723	6 216	15 423	18 193	19 751	22 084	12.2
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.	-	125	3 088	7 862	10 389	18 719	14 671	9 308	7 874	10 846	14 348	16 513	62.9
TRAILERS DE MONTRENEY, S. A.	253	78	210	190	88	70	7	-	-	-	-	-	-
FABRICA DE AUTOTRANSPORTES, MEXICANA S. A. DE C. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	108	1 688	3 270	-
TOTAL	54 735	65 689	84 441	99 491	99 578	118 675	108 844	89 623	137 629	159 169	179 498	231 643	14.0

FUENTE: ANIA La Industria Automotriz de México en cifras 1962. Cuadro IV.6 pp. 62-63.

CUADRO II.13-A
 PRODUCCION DE AUTOMOVILES
 (%)

166.

E M P R E S A S	A N O S	1970	1975	1981
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.		18.85	14.13	16.51
FORD MOTOR COMPANY, S. A.		16.96	14.05	15.33
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C.V.		10.38	6.98	7.68
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C.V.		8.78	10.03	13.32
VAM, S. A. DE C. V.		8.92	9.25	6.71
RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C. V.		9.27	8.07	6.23
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C. V.		26.81	37.46	34.22
TOTAL		<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>

FUENTE: Cuadro II.13

CUADRO II.14-A
 PRODUCCION DE CAMIONES
 (%)

E M P R E S A S	A N O S	1970	1975	1981
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.		25.16	27.38	24.99
FORD MOTOR COMPANY, S. A.		26.39	19.50	24.61
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V.		25.69	17.13	17.19
INTERNATIONAL HARVESTER DE MEX., S.A.		1.08	1.25	-
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.		7.24	6.21	10.64
VAM, S. A. DE C. V.		2.66	1.90	4.51
DIESEL NACIONAL, S. A.		11.32	12.91	9.52
VOLKSWAGEN DE MEX., S.A. DE C. V.		-	13.66	7.2
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.		0.46	0.06	-
FAB. DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S. A. DE C. V.		-	-	1.41
TOTAL		<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>

Fuente: cuadro II.14

166.

CUADRO II.15
 PRODUCCION DE TRACTOCAMIONES
 (unidades)

EMPRESAS	AÑO												T.M.C. (%)
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
FABRICA DE AUTOTRANSP. MEXICAN. S.A. DE C.V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 006	2 129	2 263	-
FABRICA AUTOCAR MEXICANA, S. A.	121	312	303	452	562	391	313	203	602	-	-	-	22.2
KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.	452	459	601	863	1 324	1 452	1 148	428	900	1 885	2 571	3 075	19.0
DIESEL NACIONAL, S. A.	276	340	241	206	423	595	384	332	414	956	1 243	1 806	18.6
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	166	173	196	140	131	89	67	42	72	88	224	296	5.4
VICTOR PATRON, S. A.	21	-	-	-	108	123	113	-	130	432	652	777	38.8
TRAILERS DEL NORTE, S. A.	50	42	25	55	84	74	66	-	-	-	-	-	-
T O T A L :	1 086	1 326	1 341	1 661	2 632	2 724	2 091	1 005	2 118	4 367	6 819	8 217	20.2

FUENTE: AMIA La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Cuadro IV.5 pp. 52-60.

CUADRO II.16
 PRODUCCION DE AUTOBUSES INTEGRALES
 (unidades)

EMPRESAS	AÑO												T.M.C. (%)
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
MEXICANA DE AUTOBUSES, S.A. DE C.V.	345	449	462	550	661	934	790	816	888	1 151	764	719	8.9
DIESEL NACIONAL, S. A.	327	346	408	537	622	735	678	408	644	744	908	722	7.5
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	275	192	106	127	80	38	27	23	18	12	3	-	36.3
T O T A L :	947	986	976	1 214	1 363	1 707	1 495	1 348	1 551	1 807	1 676	1 441	9.9

FUENTE: AMIA La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Cuadro VI.5 pp. 52-60.

CUADRO II.15-A
 PRODUCCION DE TRACTOCAMIONES
 (%)

E M P R E S A S	AÑO	1970	1975	1981
FABRICA DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S.A. DE C.V.		-	-	27.54
FABRICA AUTOCAR MEXICANA, S. A.		11.14	14.35	-
KENWORTH MEXICANA, S. A. DE C. V.		41.62	53.30	37.42
DIESEL NACIONAL, S. A.		25.41	21.84	21.98
TRAILERS DE MONTERREY, S. . A		15.28	3.26	3.60
VICTOR PATRON, S. A.		1.93	4.51	9.46
TRAILERS DEL NORTE, S. A.		4.60	2.72	-
T O T A L :		100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.15

CUADRO II.16-A
 PRODUCCION DE AUTOBUSES INTEGRALES
 (%)

E M P R E S A S	AÑO	1970	1975	1981
MEXICANA DE AUTOBUSES, S. A. DE C.V.		36.43	54.71	49.90
DIESEL NACIONAL, S. A.		34.53	43.08	50.10
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.		29.04	2.23	-
T O T A L :		100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.16

CUADRO II.17
VENTA DE AUTOMOVILES.
(unidades)

EMPRESAS	AÑO													TNC (%)
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981		
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.	25 566	22 921	25 015	27 251	35 780	33 169	33 248	39 247	43 758	50 349	56 850	57 730	7.7	
DIESEL NACIONAL, S. A.	11 847	12 557	14 460	13 897	19 556	18 774	23 863	-	-	-	-	-	-	
FORD MOTOR COMPANY, S. A.	22 781	24 751	25 877	24 489	33 367	33 580	21 945	24 897	33 404	35 899	38 533	53 365	6.0	
GENERAL MOTORS DE MEX., S.A. DE C.V.	13 141	13 838	13 606	14 834	17 984	18 261	18 724	15 798	22 847	25 908	17 278	26 345	6.5	
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C. V.	11 667	14 223	17 054	19 320	19 792	24 650	23 580	24 016	28 309	35 289	36 093	47 340	13.6	
RENAULT DE MEXICO, S.A. DE C. V.	-	-	-	-	-	-	-	18 411	14 611	15 879	21 460	19 464	-	
VAM, S. A. DE C. V.	12 039	12 532	13 982	15 627	19 586	21 515	19 916	17 591	19 329	20 971	20 900	23 071	6.1	
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.	35 845	47 704	53 684	62 773	88 158	81 139	57 861	54 511	64 329	82 611	94 927	113 084	11.0	
T O T A L :	132 886	148 526	163 678	178 191	234 223	231 108	199 137	194 471	226 587	266 906	286 041	340 363	8.9	

FUENTE: AMIA. La Industria Automotriz de México en cifras 1982: Cuadro V.1 pp. 76-79.

CUADRO II.17-A
VENTA DE AUTOMOVILES
(%)

EMPRESAS	AÑO		
	1970	1975	1981
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.	19.24	14.35	16.96
DIESEL NACIONAL, S. A.	8.91	8.12	-
FORD MOTOR COMPANY, S. A.	17.14	14.53	15.68
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C. V.	8.89	7.91	7.74
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.	8.78	10.67	13.91
RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C. V.	-	-	5.72
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS, S. A. DE C.V.	9.06	9.31	8.78
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.	26.97	35.11	33.31
T O T A L	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.17

CUADRO II.18
VENTA DE CAMIONES
(unidades)

EMPRESAS	AÑO	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	T.M.C. (%)
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.		13 147	12 405	15 087	21 297	25 588	29 932	22 681	20 603	33 937	40 262	48 921	56 881	14.2
FORD MOTOR COMPANY, S. A.		14 356	15 795	17 674	19 708	21 266	22 329	23 552	25 495	35 875	38 524	47 756	57 870	13.5
GENERAL MOTORS DE MEX. S.A. DE C.V.		13 145	16 368	18 627	19 872	22 213	19 030	18 033	18 190	18 144	28 558	20 946	33 798	9.0
INTERNATIONAL HARVESTER DE MEXICO, S. A.		653	741	863	905	1 205	1 418	1 161	917	988	1 031	-	-	5.2
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.		3 962	3 386	4 558	3 871	5 311	6 476	7 044	6 182	7 228	10 695	11 227	16 842	15.2
RENAULT DE MEXICO, S. A. DE C.V.		-	-	-	-	-	-	-	42	1	-	-	-	-
V. A. M., S. A. DE C.V.		1 135	1 411	1 046	1 780	1 304	1 882	2 753	2 432	3 098	4 520	6 385	10 523	22.4
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.		-	-	3 158	7 950	10 381	15 638	12 537	10 852	8 073	10 570	13 550	16 966	20.5
DIESEL NACIONAL, S. A.		6 107	6 562	6 057	5 347	6 723	13 606	13 031	7 538	13 380	17 740	19 754	22 551	12.6
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.		253	75	204	153	93	67	15	3	-	-	-	-	-
FABRICA DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S. A. DE C. V.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	1 792	3 455	483.7
T O T A L :		82 758	88 743	87 274	80 883	84 084	110 378	100 807	82 254	130 724	151 998	170 331	220 886	13.9

FUENTE: ANIA La Industria Automotriz de México en Cifras 1982

Cuadro V.1 pp. 76-79.

CUADRO II.18-A
 VENTA DE CAMIONES
 (%)

EMPRESAS	ANO	1970	1975	1981
CHRYSLER DE MEXICO, S. A.		24.92	27.12	25.75
FORD MOTOR COMPANY, S. A.		27.21	20.23	26.20
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S. A. DE C.V.		24.91	17.24	15.30
INTERNATIONAL HARVESTER DE MEXICO, S. A.		1.24	1.28	-
NISSAN MEXICANA, S. A. DE C. V.		7.51	5.87	8.53
VAM, S. A. de C. V.		2.15	1.70	4.76
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.		-	14.17	7.68
DIESEL NACIONAL, S.A.		11.57	12.33	10.21
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.		0.48	0.06	-
FABRICA DE AUTOTRANSP. MEXICANA, S.A. DE C. V.		-	-	1.56
T O T A L :		100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.18

CUADRO II.19
VENTA DE TRACTOCAMIONES
(unidades)

EMPRESAS	AÑOS												T.M.C. (%)
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
FABRICA AUTOCAR MEXICANA, S. A.	121	312	303	452	613	437	313	276	589				21.9
KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.	452	459	601	863	1 324	1 452	1 148	428	886	1 930	2 458	3 023	18.8
TRAILERS DEL NORTE, S. A.	50	42	25	55	84	74	66	-	-	-	-	-	-
VICTOR PATRON, S. A.	21	-	-	-	108	123	113	-	130	432	643	649	36.6
DIESEL NACIONAL, S. A.	285	297	276	213	445	579	308	405	428	874	1 241	1 796	18.2
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	166	173	195	143	141	82	67	42	69	87	221	273	4.6
FABRICA DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S. A. DE C. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 051	2 108	2 261	-
TOTAL:	1 095	1 283	1 400	1 726	2 715	2 747	2 015	1 151	2 102	4 374	6 671	8 002	19.8

FUENTE: AMIA: La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Cuadro V.1 pp. 76-79.

CUADRO II.19-A
VENTA DE TRACTOCAMIONES
(%)

EMPRESAS	AÑOS		
	1970	1975	1981
FABRICA AUTOCAR MEXICANA, S. A.	11.05	15.91	-
KENWORTH MEXICANA, S.A. DE C.V.	41.29	52.86	37.78
TRAILERS DEL NORTE, S.A.	4.57	2.69	-
VICTOR PATRON, S. A.	1.92	4.48	8.11
DIESEL NACIONAL, S. A.	28.03	21.08	22.44
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	15.16	2.98	3.41
FABRICA DE AUTOTRANSPORTE MEXICANA, S. A. DE C. V.	-	-	28.25
TOTAL:	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.19

CUADRO II.20
VENTA DE AUTOBUSES INTEGRALES
(unidades)

EMPRESAS	AÑOS													(TMC) (%)
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981		
MEXICANA DE AUTOB. S. A. DE C.V.	333	461	478	556	653	927	640	969	920	1 184	794	758	7.8	
DIESEL NACIONAL, S. A.	332	301	478	561	602	685	740	372	675	759	572	1 004	10.6	
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	275	192	109	128	93	52	28	23	20	10	2	-	- 39.0	
T O T A L :	940	954	1 065	1 245	1 348	1 664	1 408	1 364	1 615	1 953	1 368	1 762	5.9	

FUENTE: AMIA. La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Cuadro V.1 pp. 76-79.

CUADRO II.20-A
VENTA DE AUTOBUSES INTEGRALES
(%)

EMPRESAS	AÑOS		
	1970	1975	1981
MEXICANA DE AUTOBUSES, S. A. DE C.V.	35.42	55.71	43.02
DIESEL NACIONAL, S. A.	35.32	41.16	56.98
TRAILERS DE MONTERREY, S. A.	29.25	3.12	-
T O T A L :	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Cuadro II.20

CUADRO II.21

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL NACIONAL EN LA RAMA DE PRODUCTOS METALICOS, MAQUINARIA Y EQUIPO
(%)

VARIABLES \ ANOS	1970	1976	1977	1978	1979	1980	1981
V.B.P.	18.6	16.5	17.6	19.6	20.8	20.2	21.7
P.I.B.	14.0	16.1	14.6	17.0	17.0	17.8	20.2
F.B.C.F.	11.4	9.5	8.5	7.1	5.3	6.3	-
X.	0.0028	2.9	5.1	13.5	12.2	9.5	11.3
M.	17.1	23.5	27.4	29.4	15.4	10.8	9.6
R.	15.5	15.0	15.0	15.7	15.9	17.8	21.4
P.O.	8.4	9.1	9.1	9.7	10.3	10.9	11.7

FUENTE: Ver cuadro I.7 y II.6

CUADRO II.22

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL 1/
(millones de pesos a precios de 1970)

VARIABLES 2/ \ ANOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982	T.M.C. (%)
V.B.P.	3 514.0	4 525.1	5 475.0	5 671.8	7 445.4	5 389.5	8.9
P.I.B.	-	-	-	-	-	-	-
F.B.C.F.	133.4	115.0	231.7	355.1	360.8	-	28.2
X.	33.1	10.0	15.3	38.8	-	-	-
M.	1 455.3	1 215.3	1 838.2	1 926.5	-	-	-
R.	165.7	142.2	186.5	209.9	-	-	8.2
P.O*	10 554.0	11 057.0	13 204.0	16 547.0	19 246.0	-	16.2

1/ Incluye: Sector Terminal. (Diesel Nacional Corporativo, Traxcomex, Maquiladora Automotriz Nacional, Mexicana de Autobuses, Vehículos Automotores Mexicanos, y Renault de México); Sector Auxiliar. (Motores Perkins, Dina Cummins, y Dina Rodowell Nacional.)

2/ Ver definición de variables en el cuadro I.11.

*Número de personas ocupadas.

FUENTE: Coordinación de la Industria Paraestatal (SEPAFIN). "Trayectoria de las Entidades del SIP" INEDITO, V y VI (6 tomos, México, D.F.: s.e., 1982).

CUADRO II, 23
 PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARAESTATAL
 EN EL TOTAL DE LA INDUSTRIA PARAESTATAL NO ENERGETICA
 (%)

ANOS	1978	1979	1980	1981	1982
V.B.P.	26.4	24.1	27.2	30.7	26.3
P.I.B.	-	-	-	-	-
F.B.C.F.	3.6	8.9	10.4	7.0	-
X.	- 0.0081	1.4	5.4	-	-
M.	44.2	48.1	58.8	-	-
R.	4.8	5.5	5.5	-	-
P.O*	3.2	3.7	4.7	5.3	-

FUENTE: Ver cuadro I.5 y el II.22

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

- AGUILAR García Javier. La Política Sindical en México: La Industria del Automóvil. México, D.F.: Editorial Era, c. 1982.

- AGUILAR M. Alfonso y CARMONA Fernando. ---
México: Riqueza y Miseria. 10a. edición. México, D. F.: Editorial Nuestro Tiempo, c. 1977.

- ALTVATER Elmar. "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo del Estado", en, Heinz Rudolf. Sonntag y Héctor Valecillos, Comp. - El Estado en el Capitalismo Contemporáneo. 3a. edición. México, D.F.: Siglo XXI editores, c. 1980.

- BARENSTEIN Jorge. La Gestión de las Empresas Públicas en México. México, D.F.: CIDE, c. 1982.

- CARRILLO Castro Alejandro, GARCIA Ramírez Sergio. Las Empresas Públicas en México. México, D.F.: Porrúa Hnos. c. 1982.

- Dos SANTOS Theotonio. Socialismo o Fascismo. México, D.F.: Editorial Periferia, 1976.

- FAJNZILBER Fernando y MARTINEZ Tarragó Trinidad. Las empresas Transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana. México, D. F.: F.C.E. c. 1976.

- FURTADO Celso. La Economía Latinoamericana "Formación histórica y problemas contemporáneos". 15a. edición. México, D.F.: Siglo XXI editores, c. 1980.
- HANSEN Roger D. La Política de Desarrollo Mexicano. 8a. edición. México, D. F.: siglo XXI editores, c. 1978.
- MARX Carlos. El Capital III. 17a. reimpresión. 3 Tomos; México, D. F.: F.C.E. c. 1976.
- MATUS Carlos. Estrategia y Plan. 4a. edición México, D.F.: Siglo XXI editores c. 1982.
- NAFINSA-ONUDI. Proyecto Conjunto de Bienes de Capital. México: Una estrategia para desarrollar la industria de bienes de capital. México, D.F.: Nacional Financiera. 1977.
- RUIZ Dueñas Jorge. Eficacia y eficiencia de la empresa pública mexicana: análisis de una década. México, D.F.: Ed. Trillas, c. 1982.
- SUNKEL Osvaldo y Paz Pedro. El Subdesarrollo Latinoamericano y la Teoría del desarrollo. Textos del Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social. 11a. edición. México, D.F.: Siglo XXI editores c. 1978.

REVISTAS

- BENNETT y SHARPE. "La Industria Automotriz Mexicana y la Política Eco-

nómica de promoción de Exportaciones, algunos problemas del Control Estatal de las Empresas Transnacionales". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XLVI, No. 183.

- BLANCO, José. "Génesis y Desarrollo de la Crisis en México, 1962-79" - INVESTIGACION ECONOMICA. No. 150 (octubre-diciembre de 1979).
- BLANCO. José. "La expropiación obligada". NEXOS. no. 59 (noviembre de 1982).
- COHEN, Robert. "La Reorganización Internacional de la Producción en la Industria Automotriz". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XLVIII, No. 190. 1979.
- COMISION NACIONAL DE INVERSIONES EXTRANJERAS. "Lineamientos sobre Inversiones Extranjeras y Propósitos de su promoción". ECONOMIA NACIONAL No. 47, (marzo de 1984).
- CORDERA, Campos, Rolando. "Estado y Desarrollo en el capitalismo Tardío y subordinado: Síntesis de un caso pionero, México 1920-1970". INVESTIGACION ECONOMICA. No. 123.
- CORDERA Campos Rolando y RUIZ Durán Clemente. "Esquema de Periodización del Desarrollo Capitalista en México". INVESTIGACION ECONOMICA. No. 153, (Julio-Septiembre de 1980).
- FRANCO, Juan Pablo. "América Latina y los Monopolios". TRANSFORMACIONES. No. 2, (Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1971).

- HIRSCHMAN Albert O. "La Economía Política de la Industrialización a través de la sustitución de Importaciones en América Latina". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXXV, No. 140.

- LIFSCHITZ, Edgardo. "Régimen e Industria Automotriz en América Latina. México, Brasil y Argentina", publicado en "Comercio Exterior de México" y aparecido en SU AUTO, Rev. Latinoamericana del automóvil. No. 2 (diciembre-enero de 1984).

- NAVARRETE, R, Alfredo. "El Desarrollo Industrial de México: Situación y Perspectivas". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXX, No. 120.

- ORTIZ, Mena, Antonio. "Desarrollo Estabilizador: una década de estrategia económica en México". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXXVII, No. 146.

- ROBOCK, Stefan H. "Una dicotomía falsa: Industrialización a través de Sustitución de Importaciones o mediante industrias de Exportación". EL TRIMESTRE ECONOMICO. Vol. XXXIX, No. 155

- ROS, Jaime. "Industrialización y Comercio Exterior". ECONOMIA MEXICANA. No. 2 (1980).

- ROS, Jaime. Reflexiones sobre el proceso de industrialización en México, Seminario sobre políticas para el Desarrollo Latinoamericano. Mi-

meo. (s.l., CECADE, s.f.).

- ZUÑIGA, Juan Antonio. "La salida, entregar industrias a los acreedores extranjeros". PROCESO. Semanario de Información y Análisis. No.395 (28 de mayo de 1984).

D I A R I O S

- CABRERA, Parra, José. "Se reprivatizarán más empresas "EXCELSIOR" (27 de junio de 1983).
- MEJORADA, Sánchez, Jorge, Presidente de la Confederación de Cámaras Industriales. EXCELSIOR. (29 de junio de 1976).
- PODER EJECUTIVO. "Decreto de Integración de la Industria Automotriz".- DIARIO OFICIAL. (25 de agosto de 1962).
- PODER EJECUTIVO. "Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz." "DIARIO OFICIAL". (20 de junio de 1977).
- PODER EJECUTIVO. "Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz". DIARIO OFICIAL (15 de septiembre de 1983).
- PODER EJECUTIVO. "Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz". DIARIO OFICIAL. (24 de octubre de 1972).

D O C U M E N T O S

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (s.l., Secretaría de Gobernación, 1983).

- Programa de la Rama de Bienes de Capital. Dirección General de la Industria Paraestatal Metalmeccánica y de Bienes de Capital. SEMIP (agosto de 1983).
- Programa de Mediano Plazo de la Industria Automotriz. Dirección General de la Industria Paraestatal, Naval, Ferroviaria y del Autotransporte SEMIP. (agosto de 1983).
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Leyes y Códigos de México. 12a. edición, Colección Porrúa. (México, D.F.: Ed. Porrúa, c. 1982).
- Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, (México, D.F.: Secretaría de Programación y Presupuesto, c. 1983).

FUENTE ESTADISTICA

- La Industria Automotriz de México en Cifras 1982. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA).
- Escenarios Económicos de México. Perspectivas de desarrollo para ramas seleccionadas 1981-1985. Dirección General de Análisis de Ramas Económicas. Subsecretaría de Programación S.P.P. (México, D.F.: 1981).
- Información Básica. Dirección General de Información Sectorial. Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal. (s.l., S. e., s.f.).

- Informe anual del Banco de México 1982. (México, D.F.: Banco de México 1983).
- Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas de producción, Actividades Secundarias: 1970-1978, 1979-1980, 1979-1981. (México, D.F.: SPP. 1983).
- Sistema de Cuentas Nacionales de México. Estimación Preliminar 1982. (México, D.F.: S.P.P. 1983).
- "Trayectoria de las Entidades del SIP 1977-1982". Inédito. Dirección General de Coordinación de la Industria Paraestatal, SEPAFIN, I y II -- (6 Vols.; s.l., s.e., s.f.).

INDICE DE CUADROS

I.1	Importación de mercancías	134
I.2	Empleo y estructura ocupacional en México, 1965, 1970 y 1974	135
I.3	Empresas de bienes de capital constituidas de 1977 a 1982	136
I.4	Principales proyectos de bienes de capital en proceso de ejecución en 1982	137
I.5	Estructura productiva por grupos de empresas. Subsector paraestatal de bienes de capital	138
I.6	Participación de la rama productos metálicos maquinaria y equipo en la industria manufacturera	140
I.7	Productos metálicos. Maquinaria y equipo	141
I.8	Participación del subsector paraestatal metalmecánica y bienes durables en el conjunto de la rama de productos metálicos, maquinaria y equipo	142
I.9	Cuadro comparativo de remuneraciones y productividad entre el subsector paraestatal de metalmecánica y bienes durables, productos metálicos maquinaria y equipo y sector industrial paraestatal	143
I.10	Participación del subsector paraestatal metalmecánica y bienes durables en el conjunto del sector industrial paraestatal	144
I.11	Industria manufacturera	145
I.12	Indicadores macroeconómicos. Industria paraestatal	146
I.13	Subsector paraestatal metalmecánica y bienes durables	147
I.14	Participación del sector industrial paraestatal en la industria manufacturera	148
I.15	Indicadores macroeconómicos. Industria paraestatal no energética	149
I.16	Participación de la industria paraestatal no energética en la industria manufacturera	150
I.17	Producto interno bruto por división industrial (Industria manufacturera)	151
I.18	Participación de las cuatro mayores divisiones industriales en el PIB de la industria manufacturera	152

II.1 Composición del sector automotriz terminal por tipo de producto y empresa fabricante	153
II.2 Estructura del sector auxiliar 1975	154
II.2A Estructura del sector auxiliar 1975 (porcientos)	155
II.3 Industria automotriz paraestatal (terminal)	156
II.4 Productividad del trabajo y remuneración por trabajador en la industria automotriz terminal	156
II.5 Participación de la industria automotriz paraestatal terminal en la industria automotriz terminal nacional	157
II.6 Industria automotriz terminal nacional	158
II.7 Participación estatal en la producción de automotores	159
II.8 Participación estatal en la venta de automotores	160
II.9 Estructura del mercado de automóviles por origen de la producción y participación estatal	161
II.10 Estructura del mercado de camiones por origen de la producción y participación estatal	162
II.11 Razones financieras industria automotriz paraestatal	163
II.12 Industria automotriz de autopartes (nacional)	164
II.13 Producción de automóviles (unidades)	165
II.13A Producción de automóviles (%)	166
II.14 Producción de camiones (unidades)	165
II.14A Producción de camiones (%)	166
II.15 Producción de tractocamiones (unidades)	167
II.15A Producción de tractocamiones (%)	168
II.16 Producción de autobuses integrales (unidades)	167
II.16A Producción de autobuses integrales (%)	168
II.17 Venta de automóviles (unidades)	169
II.17A Venta de automóviles (%)	169
II.18 Venta de camiones (unidades)	170
II.18A Venta de camiones (%)	171
II.19 Venta de tractocamiones (unidades)	172
II.19A Venta de tractocamiones (%)	172
II.20 Venta de autobuses integrales (unidades)	173

II.20A Venta de autobuses integrales (%)	173
II.21 Participación de la industria automotriz terninal nacional en la rama de productos metálicos, maquinaria y equipo	174
II.22 Industria automotriz paraestatal	174
II.23 Participación de la industria paraestatal en el total de la industria paraestatal no energética	175