

004/64
lej.
6.

DINAMICA DEPENDIENTE
EN LA INDUSTRIALIZACION MEXICANA:
UN MODELO DE ANALISIS DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



TESIS DE MAESTRIA EN SOCIOLOGIA
Q. F. B. ARMANDO FRANCO URQUIDI

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1986



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

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1
APARTADO I:	
CAPITULO I.- TENDENCIAS GENERALES	10
CAPITULO II.- EL ESTADO CAPITALISTA	19
I. Carácter de Clase	20
II. Autonomía Relativa	23
III. El Estado Subdesarrollado Dependiente y el Nacionalismo	25
IV. Burguesía y Concentración Económica ...	29
CAPITULO III.- POLITICAS DE INDUSTRIALIZACION ..	32
I. Antecedentes	33
II. Políticas de Sustitución de Importaciones	39
a) Generalidades	39
b) Bienes de Capital	43
III. La Iniciativa Privada en la Industrialización	46
IV. Política Proteccionista	51
V. Rendimiento Productivo	55
CAPITULO IV.- LA INVERSION EXTRANJERA EN LA INDUSTRIALIZACION MEXICANA	56
I. La Inversión Extranjera en América Latina	58
II. Antecedentes de la Inversión Extranjera en México	63
III. Generalidades de la Inversión Extranjera Mexicana	66
IV. Políticas de Propiedad	70
V. Políticas de Financiamiento, Reinversión y Utilidades	79

VI. Aspectos Particulares	85
A. Maquinaria Obsoleta	85
B. Impuestos	85
C. Empleo	86
D. Plazo Límite de Propiedad	86
E. Comercio y Publicidad	87
 CAPITULO V.- LA POLITICA DE EXPORTACION	 90
I. Balanza Comercial Industria	91
II. Maquilación	
III. Políticas de Exportación, Compensación de Importaciones	102
A. Tendencias	102
B. Papel de la Inversión Extranjera ..	107
 CAPITULO VI.- POLITICA CIENTIFICA Y TECNOLOGICA.	 113
 APARTADO II.	
CAPITULO I.- TENDENCIAS GENERALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL.....	123
CAPITULO II.- LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.....	132
I. Política de Sustitución de Importaciones: Primeros Intentos	133
II. Decreto de 1962; Integración de la Industria Automotriz	138
III. Industria de Autopartes; Subordinación, Dependencia Tecnológica, Capital Extranjero	142
IV. Aspectos Particulares	155
A. Estímulos Fiscales	155
B. Características del Mercado: Transporte Individual y Colectivo ..	158
C. Capacidad Instalada	162
 CAPITULO III.- LA INVERSION EXTRANJERA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	 164

I. Propiedad y Control del Capital Extranjero en la Industria Automotriz Terminal	166
II. La Escala de Producción en la Industria Automotriz	175
III. Política de Precios y sus Efectos Sobre la Integración de la Industria Automotriz	185
IV. Desnacionalización de la Industria Automotriz	194
 CAPITULO IV.- POLITICA DE EXPORTACION EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.	200
I. Dinámica Actual de la Industria Automotriz.....	201
II. Balanza Comercial de la Industria Automotriz	204
III. Política de Compensación de Importaciones con Exportaciones	207
A. Política Estatal	207
B. Exportación Automotriz y Empresas Transnacionales	209
C. La Maquilación en la Exportación Automotriz	213
 CONCLUSIONES	216
 ANEXO 1	232
ANEXO 2	237
INDICE DE TABLAS	243
BIBLIOGRAFIA	247-264

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

México es un país con grandes posibilidades económicas y enormes recursos humanos y materiales; sin embargo, el que sea a la vez una nación subdesarrollada, donde la miseria encuentra siempre un hogar, donde cotidianamente se escucha la palabra "crisis", nos conduce, por tanto, a la idea de que la salud económico-social de un país depende no tanto de sus riquezas físicas, humanas o materiales, sino de la manera en que éstas sean organizadas.

En este sentido, y para la comprensión de la realidad económica mexicana, nuestro interés en el proceso de industrialización se fundamenta en el hecho de que en el presente siglo la industria se ha convertido en el sector económico esencial de la economía mexicana, y es por tanto el elemento a través del cual es posible profundizar en las tendencias básicas de la dinámica económica del país.

Por otra parte, la industria a nivel mundial se presenta como una estructura internacionalizada y concentrada, implicando esto la superación de los marcos nacionales particulares. A partir de las últimas décadas del siglo pasado, el surgimiento de la industria en la mayor parte de los países del globo proviene de la expansión de industrias instaladas con anterioridad en los países industrializados centrales (básicamente países de Europa occidental y posteriormente Estados Unidos de Norteamérica). Por tanto, desde sus inicios, la industria en los países periféricos, entre ellos México, surge bajo el empuje de las empresas transnacionales extranjeras, y en la forma de una relación matriz-subsidiaria.

Por esta razón, el estudio de la industrialización del país, pone de relieve inmediatamente la relación económica mexicana con los países centrales, y por tanto penetra en la dinámica de dependencia.

En cuanto a la industria automotriz en particular, su análisis enriquece en gran medida los rasgos generales de la industrialización mexicana, descubriendo y reflejando dichos rasgos en la forma de mecanismos específicos. Ello permite, por un lado, corroborar las tendencias generales y también ahondar en elementos que amplían nuestra visión del problema.

La industria automotriz en México tiene como particularidad, en primer lugar, su peso específico dentro de la industria, siendo un sector que participa e influye considerablemente en el conjunto de la producción industrial, en sus importaciones y exportaciones, en su déficit comercial, además de tener una extensa conexión con distintas industrias. En segundo lugar, la participación de las empresas transnacionales en esta industria es abrumadora, lo que permite observar a través de ella la dinámica de la inversión extranjera en el país, y la política estatal hacia ella.

Las hipótesis que orientan el trabajo son las siguientes:

- I. Que la política de sustitución de importaciones con que el Estado encauzó la industrialización del país, no logró, en primer lugar, una sustitución profunda de la industria nacional, o sea una industria mexicana autosuficiente capaz de generar una dinámica propia. En segundo lugar, a través del proceso de sustitución de la industria nacional, no se logra romper con los lazos de dependencia económica que sujetan al país.

2. Que la política de compensación de importaciones con exportaciones, no es por sí misma capaz de resolver los problemas inherentes al fracaso de la política de sustitución de importaciones, siendo, por tanto, una falsa solución a la crisis estructural de la economía.
3. Que la inversión extranjera en México, integrada en el centro de la dinámica industrial del país, y jugando un rol importante tanto en la política de sustitución de importaciones como de la política de compensación de importaciones con exportaciones, no sólo obstaculiza dichos procesos, sino que los orienta hacia sus intereses particulares, generalmente de orden internacional, reforzando así desde adentro la dependencia estructural del país.

Para demostrar dichas hipótesis, el trabajo está dividido en dos unidades básicas, la primera dedicada al proceso de industrialización en general, con sus dinámicas, y la segunda dedicada a la industria automotriz y sus dinámicas particulares. El objetivo de dicha estructuración es primero demostrar a un nivel relativamente abstracto las hipótesis planteadas, para luego descubrirlas en su forma específica dentro de la industria automotriz.

El trabajo comienza con una breve contextualización de la expansión industrial mundial a partir del Siglo XIX dentro de sus características capitalistas, de manera que se comprendan las fuerzas y tendencias implícitas en la industrialización de México.

Posteriormente se intenta caracterizar al Estado Mexicano con el propósito de ubicar sus propios intereses y limitaciones, con el sentido de actuar como referencia en la comprensión de las políticas de industrialización, ya que el Estado es el sujeto de dichas acciones políticas. No se pretende efectuar una demostración profunda del carácter de clase del Estado Mexicano porque ello requeriría de un estudio profundo de un sin numero de aspectos que extenderían demasiado el estudio. Por dicha razón, no hemos plantado esta discusión dentro de las hi pótesis del trabajo, como tampoco la idea de que un proceso de industrialización capitalista en un país subdesarrollado -como es el caso de México- es incapaz de escapar a través de dicho proceso de los lazos de la dependencia económica, puesto que no queremos llevar el estudio a niveles de discusión ideológica. Sin embargo, dejar fuera de mención tales elementos -- tiene el peligro de parcializar la imagen global del trabajo.

Respecto a los puntos relacionados con los anteriores en la segunda unidad, se describen asimismo las tendencias del surgimiento de la industria automotriz a nivel mundial, observándose al igual que en la mayor parte de las industrias, un proceso de concentración, como de internacionalización.

Mas adelante se analiza la necesidad concreta que impulsa al Estado Mexicano a canalizar sus fuerzas a la industrialización del país.

A partir de lo anterior se penetra al estudio de la política de sustitución de importaciones. Se discuten sus diferentes etapas y formas, enfocando con especial atención la pro blemática que gira alrededor de la sustitución de bienes de ca pital y las limitaciones de dicha política.

En el caso de la industria automotriz se realiza una descripción de las primeras políticas instrumentadas con el fin de lograr una sustitución de importaciones (integración), hasta llegar al Decreto de 1962, que viene a ser el intento más serio de integración de la industria. Es precisamente en base a este Decreto donde damos comienzo al análisis de las limitaciones de la sustitución de importaciones en la industria automotriz.

Dentro de la primera unidad, el análisis se dirige en este aspecto hacia políticas relacionadas a la industrialización y la sustitución de importaciones. Se discute el papel que juega la iniciativa privada en la industria y las consecuencias que ello conlleva. Se tocan las contradicciones y deficiencias de la política proteccionista, como es el caso de la ineficiencia y altos costos de los productos industriales que resultan de ella, limitando así los alcances tanto de la sustitución de importaciones, como de la compensación con exportaciones. Asimismo, se plantea el problema de la sobreinversión y del exceso de capacidad instalada en la industria como fenómeno clásico del capitalismo, y se comentan sus efectos sobre las políticas de sustitución y exportación.

En el caso de la industria automotriz, el análisis se orienta a aspectos relacionados a los señalados, más enfocados bajo su forma específica de situaciones concretas. En primer lugar, se penetra en la dinámica de la sustitución mediante la relación industria automotriz-industria de autopartes. A través de esta última se observan algunos mecanismos concretos que limitan la integración de la industria automotriz, descubriendo problemas de subordinación, precio, calidad, y en el fondo contradicciones en las políticas de sustitución. Por

otro lado, se profundiza en problemas de escala de producción, política de precios, evaluación de la integración misma, aspectos que permiten ubicar las lagunas existentes en las políticas de sustitución que afectan a su vez la exportación de la industria automotriz.

Una vez abordados los elementos generales inherentes a la sustitución de importaciones tanto a nivel de la industria en general, como en la industria automotriz, se procede a analizar en ambos casos el papel que tiene el capital extranjero en el proceso de industrialización del país.

Se exponen primeramente los antecedentes de la inversión extranjera en América Latina y México, orientando enseguida el estudio hacia su participación en la manufactura y su peso específico en dicho sector.

Se discute acerca del control que ejerce la IED sobre las subsidiarias, su grado de propiedad sobre acciones y tecnología, las políticas estatales referentes a su participación en la industria nacional, y finalmente acerca de la desnacionalización de la industria nacional. Posteriormente se analiza lo referente a su financiamiento, reinversión y utilidades, con el objeto de observar su aporte real en materia de divisas.

Respecto a la inversión extranjera dentro de la industria automotriz mexicana, en la segunda unidad se profundiza sobre su participación en México y en América Latina. En el caso de México, se resalta su importancia dentro de la producción automotriz. Se destacan asimismo las limitaciones de las políticas que rigen dicho sector, en el sentido de hacer frente a la participación mayoritaria de la inversión extranjera y a la

consecuente y casi total desnacionalización (Renault, VAM, Automex) de esta industria.

En la primera unidad se estudia además la política tecnológica y científica del país, acentuando su insuficiente desarrollo, y por ende su incapacidad de actuar como eje de la política de sustitución de importaciones. Lo anterior se pone de relieve durante el estudio de la industria de autopartes, donde se observa cómo la dinámica que envuelve dicha rama hace prácticamente imposible que ésta desarrolle tecnologías nacionales propias que profundicen la sustitución de importaciones en la industria automotriz.

Como tema final se realiza un análisis de la política de compensación de importaciones con exportaciones. A nivel de la industria en general, se ahonda primeramente en las tendencias del déficit comercial hasta fechas recientes. En segundo lugar se analiza el papel de la maquilación dentro de las políticas de exportación, señalando sus implicaciones para el país. Por último, se profundiza en la dinámica misma de las exportaciones, sus tendencias generales hasta 1984, y el papel particular que juega la inversión extranjera en la estructura de la política de exportación.

En el caso de la industria automotriz, se hace primeramente una referencia a su dinámica actual y se evalúan los efectos que sobre ella han provocado las devaluaciones y la crisis económica nacional. En segundo lugar se estudia su balanza comercial particular y la relación de ésta con el déficit comercial industrial nacional. En tercer lugar se discuten las políticas aplicadas a dicha industria para el fomento de las exportaciones y las problemáticas referentes a ella. Asimismo se

situa el rol de las empresa transnacionales de la industria automotriz en la dinámica de exportación. Por último, se analiza el papel de la maquiladora en la política de exportación de las empresas transnacionales y el lugar que ocupa en México dentro de su estrategia global.

Es en base al anterior modelo que el presente trabajo está organizado, y en base al cual hemos emprendido el estudio de las hipótesis antes señaladas. La aportación básica del esquema es el doble enfoque bajo el que intentamos acercarnos a la dinámica industrial del país. Desde el punto de vista del conocimiento acerca de la industrialización general del país, el enlazamiento de sus tendencias con la experiencia de la industria automotriz lo enriquece sustancialmente, al complementarse éste con mecanismos concretos particulares.

Por otro lado, el estudio de la industria automotriz interrelacionando su desarrollo a las dinámicas del proceso de industrialización en general, permite no sólo comprender las raíces de sus problemáticas, sino enfocar su análisis hacia el estudio de tendencias esenciales de su desarrollo, evitándose así una exposición tal vez rica en información, pero de poco alcance y mas bien cercana a un estudio descriptivo.

Por último señalemos que para la realización del trabajo se efectuó una investigación amplia de fuentes bibliográficas con el sentido no sólo de fundamentar lo mejor posible la información, sino de brindarle a futuros investigadores del tema un espectro relativamente completo de bibliografía; de esta manera el trabajo actúa como un eslabón más en la profundización y síntesis del conocimiento sobre las dinámicas de industrialización en México, y de la industria automotriz en particular.

A P A R T A D O I

L A I N D U S T R I A L I Z A C I O N D E M E X I C O

CAPITULO I

TENDENCIAS GENERALES

TENDENCIAS GENERALES

"Cuanto más vayan extendiéndose en el curso de esta evolución los círculos concretos que influyen los unos en los otros, cuanto más vayan viéndose el primitivo aislamiento de las diferentes nacionalidades destruido por el desarrollo del modo de producción, del intercambio y de la división del trabajo que ella hace surgir por vía natural entre las diversas naciones, tanto más va la historia convirtiéndose en historia universal, y así vemos que cuando, por ejemplo, se inventa hoy una máquina en Inglaterra, son lanzados a la calle incontables obreros de la India y en China, y se estrema toda la forma de existencia de estos países, lo que quiere decir que aquella invención constituye un hecho histórico-universal".¹

La historia de un país no puede contarse en la actualidad como si se hablara del único pueblo del mundo. La interdependencia es la característica esencial del mundo moderno. Por ello, antes de dar comienzo al análisis del desarrollo industrial en México, haremos una descripción de los elementos fundamentales del desarrollo del capitalismo mundial, ya que estos le imprimirán una huella profunda a la dinámica de desarrollo del país.

Se define como capitalismo al modo de producción en el que la fuerza de trabajo se ha convertido en una mercancía más que se compra y se vende en el mercado, y cuyo presupuesto histórico es la concentración de los medios de producción de la

1. Marx, Karl y Engels, Frederic, La Ideología Alemana .
Ediciones Cultura Popular, México, 1974, p. 50 .

sociedad en un pequeño sector de individuos y en el surgimiento de una clase desposeída cuya única fuente de subsistencia es la venta de su fuerza de trabajo.²

Lo anterior diferencia al capitalismo tanto del modo de producción esclavista como del feudal. En el esclavismo el trabajador no es ni formal ni realmente libre de vender su fuerza de trabajo. En el feudalismo, el trabajador es dueño de sus medios de producción, y aunque no recibe un salario, se ve obligado a dar como tributo parte de su producto a la iglesia y al estado feudal. Por supuesto, es necesario aclarar que dichos modos de producción son generalizaciones y nunca se encuentran en estado puro en la realidad.

El desarrollo histórico del capitalismo puede esquematizarse en diversas etapas. Su "origen" puede localizarse en los inicios del siglo XVII en Inglaterra, tanto en una forma de relación evolucionada entre capitalistas y obreros asalariados, como en una forma menos desarrollada de subordinación de artesanos domésticos a capitalistas (dueños del capital--dinero que se utiliza bajo una relación de producción tipo capitalista).

Su momento de auge definitivo lo encontramos durante la revolución industrial, a fines del siglo XVIII y primera mitad del XIX (aunque el proceso de transición a partir del siglo _

2. Dobb, Maurice Estudios Sobre el Desarrollo del Capitalismo, Siglo XXI editores, S.A., México, 1976, p. 22.

"A diferencia de la dominación colonial ocurrida por la vía violenta siglos atrás, la dominación de tipo capitalista, aunque no se exige el uso de la violencia, se caracteriza por imponer formas de producción basadas en los principios de libertad y trabajo asalariado, los cuales suponen la existencia de hombres libres y sin propiedad". Alejandro Mungara Lagara, "Mercado Mundial y Desarrollo Capitalista", en Economía Informa, No. 144, enero de 1983, p. 22 .

XVII es gradual y está lleno de lucha entre la naciente burguesía y la estructura social feudal). A partir del siglo XIX se da un cambio social rápido en términos no sólo de volumen de producción y de expansión de mercados, sino también en las relaciones sociales mismas.³ En adelante, el desarrollo consecutivo de los medios de transporte, en especial de la navegación y el ferrocarril, actúa como acelerador de la expansión capitalista.

El modo de producción capitalista no se desarrolla simultáneamente en los diferentes países y continentes, como tampoco la revolución industrial; el foco de desarrollo capitalista se encuentra en la Europa Occidental, especialmente en Inglaterra.

Para el siglo XIX, grandes regiones del mundo son colonias de las principales potencias europeas. En su inicio, la relación entre las colonias y las potencias se limita básicamente a una sobre-explotación de recursos naturales. Sin embargo, el desarrollo capitalista en los países europeos genera y refuerza la necesidad de expansión imperial, pero ahora no sólo en busca de recursos naturales, sino también de mercados para sus productos. Ello provoca un cambio en la relación potencia-colonia.⁴

Para los países colonizados el transformarse además ahora en importadores de mercancías resulta aún más perjudicial, ya que ven aniquiladas sus formas tradicionales de producción,

3. Dobb, Maurice, op.cit., pgs. 33 y 307

4. Olmedo Carranza, Bernardo, "El Estudio de la Empresa Transnacional"; en Las Empresas Transnacionales en México y América Latina, Víctor Manuel Bernal Sahagún, et.al., U.N.A.M., México, 1982, p. 73 .

que no pueden competir (ni en precio ni en calidad) con las mercancías importadas.⁵ De esta manera, da comienzo una nueva forma de dependencia; La India, por ejemplo, que en 1815 exporta a Gran Bretaña 1.3 millones de libras esterlinas en tejidos de algodón, para 1850 importa el 25% de todas las telas producidas en Lancashire, Inglaterra.⁶

Esta fase del desarrollo del capitalismo en la cual expandan sus fronteras hacia los países no industrializados con el objeto de ampliar el mercado para sus productos industriales, se define como "fase imperialista". Dicha fase se inicia a finales del siglo XIX.⁷

Sin embargo, la expansión capitalista no se caracteriza únicamente por la exportación de mercancías (capital-mercancías) de los países industrializados a los atrasados; presenta aspectos cualitativos especiales. Es una fase de concentración de los medios de producción a nivel mundial, y de surgimiento de monopolios transnacionales⁸ ("Los Gerentes de la Tierra"⁹).

5. El país que exporta mercancías a un país no industrializado puede obtener mayores beneficios que en su propia nación. "Los capitales invertidos en el comercio exterior pueden arrojar una cuota más alta de ganancia, en primer lugar, porque aquí se compite con mercancías que otros países producen con menos facilidades, lo que permite al país más adelantado vender sus mercancías por encima de su valor, aunque más baratas que los países competidores". Marx, Karl, El Capital, Tomo III, México, 1974, pgs. 236-237.
6. Mandel, Ernest, Tratado de Economía Marxista, Editorial Era, México 1969, Tomo II, p. 64.
7. Lenin, V.I., El Imperialismo, Fase Superior del Capitalismo, Ediciones en Lenguas Extranjeras, Pekin, 1972.
8. "Desde el principio de la revolución industrial ha habido una tendencia de la empresa típica a aumentar de tamaño: del taller a la fábrica, a la corporación multinacional y ahora a la corporación multidivisional". Hymer, Stephen, "Las Empresas Multinacionales y la Ley del Desarrollo Desigual", en Lecturas # 34, Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México, 1980, p. 27.
9. Barnett, Richard y Müller, Ronald, Los Dirigentes del Mundo: El Poder de las Multinacionales, Ed. Grijalbo, S.A., España, 1976, p. 135.

En 1904, por ejemplo, en los Estados Unidos el 0.9% de las empresas son responsables del 32% de la producción total del país. La magnitud de dicha concentración mundial ha sido tal, que las ventas conjuntas de la General Motors Company y la Standard Oil --ambos, monopolios norteamericanos-- son superiores al valor de la producción individual generada por cualquier una de las economías de 130 países del mundo.¹⁰

Cabe señalar entonces que la concentración de la producción, y, por ende, el surgimiento de los monopolios transnacionales es el fenómeno más importante del capitalismo moderno.

Empero dicha concentración no refleja el cambio cualitativo señalado en su totalidad. Se da asimismo una monopolización de diversas ramas económicas en una sola empresa (Trust). Estos "Trusts" pueden llegar a controlar todos los procesos de producción de una mercancía, desde la explotación de sus materias primas hasta la producción de los constituyentes intermedios. Como ejemplo, señalemos que las 200 mayores compañías norteamericanas abarcan 2,200 categorías industriales distintas.¹¹ Por otro lado, dichos "Trusts" llegan a controlar a nivel mundial toda o gran parte de una sola actividad específica, véase explotación del petróleo o producción de automóviles (ya veremos el caso de la industria automotriz).

Por otro lado, no sólo se da una concentración industrial durante el desarrollo del capitalismo mundial; se presenta también un fenómeno de concentración financiera, en la que un grupo pequeño de bancos maneja la mayor parte de los recursos

10. Aguilera Gómez, Manuel, La Desnacionalización de la Economía Mexicana, CFE, Archivo del Fondo, Primera edición, México, 1975, p. 129.

11. Barber, Richard, The American Corporation: Its Power, Its Money, Its Politics.; E.P. Dutton and Co., Nueva York, 1970, p. 130.

monetarios. Es tal la dimensión que adquieren los bancos, que los 20 principales del mundo tienen activos equivalentes al 143.3% del PNB japonés, 178.2% del alemán, 229.3% del francés, y 360.8% del británico.¹²

La concentración del capital financiero repercute a su vez sobre la dinámica capitalista. La industria se hace dependiente de los bancos, y su capital gira en torno a estos. De esta manera, los bancos pasan a jugar un papel esencial en la economía capitalista. Como consecuencia del surgimiento de los grandes monopolios y bancos, surge también una nueva forma de intercambio entre los países industrializados y los subdesarrollados, la cual rebasa los límites de la simple exportación de capital en forma de mercancías: Esta nueva forma de intercambio radica en la exportación de capital financiero.

Los países subdesarrollados aparecen ahora como una alternativa atractiva para la inversión de capital financiero. Este último y los monopolios se insertan en actividades productivas dentro de los países subdesarrollados mismos, en áreas que convienen a sus intereses¹³, aunque la decisión de invertir se base también en la necesidad de asegurar mercados nacionales.¹⁴

12. Bernal Sahagún, Víctor Manuel, et. al. , Las Empresas Transnacionales en México y América Latina , U.N.A.M., México, 1982, p. 10 .
13. "... los capitales se orientan hacia las esferas donde la tasa de ganancia previsible es superior a la media". Mandel, Ernest, op.cit., p. 71 .
14. " La decisión de establecer instalaciones manufactureras en el exterior se ha debido comúnmente a la percepción de una amenaza a un mercado de exportación ya establecido...". Vernon, Raymon. Sobre rana en Peligro .; Fondo de Cultura Económica, 1973, p. 78 .

El resultado determinante de la expansión capitalista es la división mundial del trabajo, quedando los países subdesarrollados enmarcados dentro de una relación de subordinación económica respecto a los países industrializados.¹⁵

Los países subdesarrollados¹⁶ se ven forzados a un desarrollo unilateral, reducido a la producción y exportación de un número también reducido de productos --cuando no de uno sólo (monoproducción)-- quedando, por tanto, expuestos a la coyuntura internacional.¹⁷ Como ejemplo, véanse los casos siguientes: Chile - Nitrato de sodio, y cobre; Cuba - Azúcar; Bolivia - Estaño; Egipto, Sudán, y Uganda - Algodón; Venezuela, Irak, Arabia Saudita, Kuwait, y Katar - Petróleo; Panamá-Plátano; Ceilán - Caucho y té; el caso actual de México con el petróleo, etc.

Además, gracias a su carácter esencial, los monopolios transnacionales controlan los precios de muchas mercancías y materias primas en el mercado mundial. Pueden reunir a la mayor parte de los compradores o vendedores de algún producto, u, optimamente, pueden controlar todos los pasos desde la explotación de la materia prima, hasta su transformación y venta.

-
15. " A partir de este momento las relaciones de América Latina con los centros capitalistas europeos se insertan en una estructura definida: la división internacional del trabajo, que determinará el curso del desarrollo ulterior de la región. En otros términos, es a partir de entonces que se configura la dependencia entendida como relación de subordinación entre naciones formalmente independientes, en cuyo marco de relaciones de producción las naciones subordinadas son modificadas o recreadas para asegurar la reproducción ampliada de la dependencia." Marini, Ruy Mauro, Dialéctica de la Dependencia .; Era, México, 1973, p. 18 .
 16. El término "subdesarrollados" lo utilizamos para definir a los países cuya dinámica económica se encuentra en relación de dependencia de los países altamente industrializados. Aunque los países subdesarrollados tengan una industria, ésta no será -en términos generales- tecnológicamente autónoma y, en muchos casos, tampoco financiada nacionalmente.
 17. Aun cuando se trate de un país como México - relativamente industrializado-, la exportación de manufacturas está limitada a un grupo reducido de mercancías.

Durante la Segunda Guerra Mundial se observa un cambio cualitativo en la relación de dependencia de los países subdesarrollados con respecto a los desarrollados. En particular, la coyuntura le permite a los primeros instrumentar una política de sustitución de importaciones, lo que permite implementar una industria local. Sin embargo, la importación de mercancías se ve sustituida por la importación de bienes de producción, capital, y tecnología.¹⁸

Finalmente, señalemos que en la estructura capitalista mundial el desarrollo y el subdesarrollo no son únicamente fases cronológicas en el crecimiento económico de los países, los cuales pasan momentos y períodos sucesivos conducentes a un desarrollo económico. Por el contrario, integran una unidad en la que cada forma es condición de la otra¹⁹:

"El desarrollo y el subdesarrollo pueden comprenderse (...) como estructuras parciales, pero interdependientes, que conforman un sistema único: el sistema capitalista como un todo (...). Por lo tanto, entre las economías desarrolladas y las subdesarrolladas no sólo existe una diferencia de etapa, sino también de función y posición dentro de una misma estructura económica internacional de distribución y consumo".²⁰

- 18. Sonntag, H.R. y Valecillos, H., El Estado en el Capitalismo Moderno . Siglo XXI Editores, S.A. , México, 1982, p. 140
- 19. Cardoso, F.H. y Faletto, E. , Dependencia y Desarrollo en América Latina . Siglo XXI Editores, S.A., México 1976, pgs. 144-145 .
- 20. Xirau Icaza, Joaquín y Díaz, Miguel, Nuestra Dependencia Fronteriza . Fondo de Cultura Económica, Archivo del Fondo # 48, Primera Edición, México. 1976, p. 12 .

CAPITULO II

EL ESTADO CAPITALISTA

CAPITULO II

EL ESTADO CAPITALISTA 21

Si se desea, como es nuestro caso, estudiar la industria lizaci3n mexicana, la dinámica que imprime sobre ésta la inversi3n extranjera, y, en particular, la industria automotriz nacional, debemos entender que está implícita la discusi3n de las políticas implementadas al respecto. Sin embargo, toda "acci3n" política es producto de un "sujeto" político, que en este caso es el Estado Mexicano.

Es necesario, por ende, definir el carácter general del Estado Mexicano para comprender el carácter, mismo de dichas políticas, ya que ante un mismo objetivo --llámese, por ejemplo, industrializaci3n-- un Estado puede plantear distintas estrategias.

I. Carácter de Clase.

¿ Es realmente el Estado una instituci3n independiente, neutra, por encima de todas las clases; un árbitro imparcial de los conflictos entre las clases sociales o, por el contrario, un representante de una de éstas, y hasta qué punto ?

21. A través de la exposici3n del presente capítulo le hemos dado un peso particular al uso de citas de estudiosos sobre el tema, seleccionadas de manera que reflejen nuestro punto de vista. Este recurso se debe a que, en primer lugar, no pretendemos llevar a cabo un análisis exhaustivo ni una demostraci3n científica de este; en segundo lugar, porque de esta manera le brindamos al lector un panorama bibliográfico del tema.

Asimismo, en lo posible, tratamos de enfocar las opiniones al caso específico del Estado Mexicano.

"[La teoría de la dominación de clase del Estado] reconoce que las clases son el producto del desarrollo histórico y ve en el Estado un instrumento en manos de la clase dominante para imponer y garantizar la estabilidad de la propia estructura de clase" [Paul Sweezy] 22.

"El Estado es un órgano de dominación de clases, un órgano de opresión de una clase sobre la otra, es el establecimiento de ese orden que sanciona y consolida esa opresión en tanto que opaca el conflicto entre las clases" [Karl Marx] 23.

La burguesía es la clase dominante en la sociedad capitalista, la clase que concentra el capital y los medios de producción de la sociedad. Sin embargo, el Estado capitalista no gusta de definirse a sí mismo como representante de los intereses burgueses, y se plantea más bien como un árbitro entre las diferentes clases sociales. Véase, por ejemplo:

"(...) México es un Estado Nacional y su gobierno, por ende, no es un gobierno clasista. Se gobierna para todos los habitantes (...) con claro respeto a los derechos de las minorías (...) [Secretariado Técnico del Consejo Consultivo del PRI (IEPES)] 24.

Ahora bien, ¿cómo se refleja este carácter de clase del Estado en la realidad?

Por un lado, a través de los lazos personales existentes entre representantes de la clase capitalista y las instituciones gubernamentales. Veamos ejemplos del caso mexicano:

22. Sweezy, Paul. Teoría del Desarrollo Capitalista . Fondo de Cultura Económica, México, 1974. Pgs. 268-269 .

23. Cita de Karl Marx en : Lenin, V.I. El Estado y La Revolución . Editorial Polémica, Buenos Aires, Argentina 1974. P. 14 .

24. Secretariado Técnico del Consejo Consultivo del Partido Revolucionario Institucional [PRI] (IEPES). Proyecto del País al que Aspiramos . Ideario Programático, 1976-1982.

" Aarón Saenz, quien por muchos años es Director de la UNPASA y tiempo atrás Secretario de Relaciones y Jefe del Departamento del D.F., se convierte en dueño de varios ingenios azucareros y en accionista principal del Banco de Industria y Comercio (hoy, Banca Confía); (...) Ramón Beteta, tras doce años en Hacienda, se vincula al Banco Continental y al grupo O'Farrill (...). Rodrigo Gómez inicia su carrera en la empresa privada y termina siendo Senador y Director del Banco de México (...) " [Alonso Aguilar] 25.

Sin embargo, dicha relación personal de la cual hay múltiples casos, no es mas que un indicador de una relación económica:

" La participación directa de los miembros de la clase capitalista en el aparato del Estado, incluso allí donde existe, no constituye el aspecto importante del problema. La relación entre la clase burguesa y el estado es una relación objetiva. Ello quiere decir que si en una determinada formación social coinciden la función del Estado y los intereses de la clase dominante, ello se debe al sistema mismo: la participación directa de los miembros de la clase dominante en el aparato del Estado no es causa sino efecto, y, además, un efecto azaroso y contingente de esta coincidencia objetiva" [David A. Gold, et al] 26.

25. Aguilar, Alonso, "El Estado y La Burguesía", Revista Estrategia No.27, Mayo-Junio 1979, Pgs. 29-30.
26. Gold, D.; Lo, C.; Olin, E. , "Recientes Desarrollos en la Teoría Marxista del Estado Capitalista"; en El Estado en el Capitalismo Contemporáneo, Siglo XXI Editores, México 1982. Pg. 32 .

II. Autonomía Relativa.

No obstante, la relación entre burguesía y Estado no es una relación total, absoluta. Inclusive, dicha relación sólo se pone de manifiesto crudamente en los períodos agudos de crisis política. Esto quiere decir que existe una cierta o relativa autonomía del Estado respecto a la burguesía, autonomía que evita los peligros que una sociedad dominada solamente por el capital y su reproducción provocarían:

" Se requiere entonces de una institución que no esté sujeta a las limitaciones del propio capital, una institución cuyos actos no estén terminados así por la necesidad de producir plusvalor, una institución que es especial en el sentido de estar 'junto a la sociedad burguesa y al margen de ella' (Marx-Engels; La Ideología Alemana, pag. 62), una institución que al mismo tiempo suple dentro de la indisputada armazón del capital, las necesidades inmanentes que el capital ignora" [Altvater] 27.

El Estado burgues, por tanto, no es un simple instrumento de la burguesía, pero protege sus intereses a largo plazo. Además, la clase capitalista en sí misma no es homogénea, lo que implica la existencia de conflictos entre sus facciones:

" Esta autonomía relativa permite al Estado intervenir no sólo a objeto de concretar compromisos vis-a-vis con las clases dominadas, los que al cabo resultan útiles a los verdaderos intereses económicos de las clases o facciones dominantes, sino, además (dependiendo de la coyuntura con creta), intervenir en contra de los intereses económicos a largo plazo de una u otra de las facciones de la clase dominante: pues tales compromisos y sacrificios son a veces necesarios para la realización de sus intereses políticos de clase" [Poulantzas] 28.

27. Altvater, Elmar, "Notas Sobre Algunos Problemas del Intervencionismo del Estado"; en El Estado en el Capitalismo Contemporáneo, Siglo XXI Editores, México 1982. Pg. 92.

28. Poulantzas, Nicos, Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista . Siglo XXI Editores, México 1974.

¿ Cuáles son las funciones básicas del Estado en la sociedad capitalista ?

- " 1. La creación de las condiciones materiales generales de la producción (infraestructura);
2. La determinación y salvaguardia del sistema legal general en el cual ocurren las relaciones de los sujetos (legales) en la sociedad capitalista;
3. La regulación de los conflictos entre trabajadores y capitalistas, y, de ser necesario, la opresión política de la clase obrera, no sólo por medios políticos y militares;
4. La garantía y expansión del capital nacional en el mercado mundial. " [Altaver] 29.

" El Estado contribuye hoy día de manera decisiva al desarrollo de la acumulación capitalista, a la concentración del capital y a la producción hasta en escala internacional. Haciendo tal cosa, el Estado se ha convertido así en aparato primordial para la sobrevivencia de las relaciones de producción capitalista" 30.

Las instituciones sociales (medios de comunicación, instituciones de educación, bibliotecas, etc.) se encargan a su vez de la transmisión de la ideología dominante al conjunto de la sociedad. De esta manera se logra mantener una "hegemonía ideológica". Dicha hegemonía busca el consenso social que le permita implementar sus políticas y mantener sus intereses, muchos de ellos inclusive antipopulares. Sin embargo, no siempre este impulso al consenso resulta suficiente para mantener su poder y "el orden"; para ello se recurre frecuentemente también a la fuerza:

"Estado, en su significado integral, dictadura + hegemonía" [Gramsci] 31.

29. Altaver, Elmar. Op.Cit., P. 94 .

30. Varios Autores, Capitalismo Monopolista de Estado , Editorial de Cultura Popular, México 1972. Tomo I, pg. 33 .

31. Portelli, Hughes, Gramsci y el Bloque Histórico , Siglo XXI Editores, México 1979; Pg. 34 .

III. El Estado Subdesarrollado Dependiente y el Nacionalismo.

El Estado y la burguesía de un país subdesarrollado y dependiente, van a adquirir rasgos específicos generados por su situación particular:

" El capitalismo de la periferia en su condición de caso especial del modo de producción capitalista se concretiza también en formaciones diversas y particulares " [Mandel] 32.

"... las burguesías locales, por su parte confrontadas con crecientes obstáculos para reproducirse de manera autónoma, se transformarán convulsivamente en burguesías asociadas" [Mathías Gilberto] 33.

"La burguesía mexicana encontró en esta asociación el apoyo técnico, financiero y político, que fue fundamental para establecerse como clase, aún cuando haya quedado satelizado en su poder económico; por su parte, para las compañías extranjeras la asociación les facilitó la penetración en los círculos de decisión administrativa del gobierno" [Manuel Aguilera] 34.

Sin embargo, la burguesía no es una unidad homogénea. Se divide en distintos grupos, fundamentalmente en base a su dimensión y capacidad financiera, lo cual se refleja asimismo en un peso específico distinto dentro de la dinámica económica y en la toma de decisiones económico-políticas:

"En la fase superior del capitalismo, caracterizado por el imperio de los grandes monopolios y, actualmente, por la acción de las empresas transnacionales, el capital financiero tiende a ser la fracción hegemónica" [Mario Huacuja] 35.

32. Mandel, Ernest. Op.Cit., pg. 145

33. Mathías, Gilberto, "Estado y Crisis Capitalista en América Latina"; en Revista Crítica de la Economía Política No.2, Ediciones El Caballito, México 1980. Pg. 62 .

34. Aguilera Gómez, Manuel, La Desnacionalización de la Economía Mexicana , Op. Cit., pg. 62

35. Huacuja, Mario y Waldenberg, José, "El Estado y Lucha Política en el México Actual", Ediciones El Caballito, México 1976. Pg. 27 .

Por lo tanto, en la actual fase capitalista mundial no puede pensarse en una autonomía de las burguesías nacionales. Mas bien, los intereses de núcleos importantes de las burguesías locales se encuentran identificados con los grandes monopolios y bancos internacionales, de los que son en gran medida tecnológica y financieramente dependientes.

De igual manera, los Estados Nacionales se encuentran determinados por la dinámica internacional:

"... las actuales relaciones y estructuras imperialistas confieren nuevas características al Estado mexicano, el cual ha pasado a ser un eslabón importante en el funcionamiento global del imperialismo" [Juan Felipe Leal] 36.

"No existe un Estado-nación en sí, como quisiera hacérselo creer la ideología burguesa; no hay mas que Estados-naciones como producto de la internacionalización, la cual, paradójicamente, exige marcas nacionales para la gestión/sanción de los diversos niveles (moneda, capital-mercancía, fuerza productiva, fuerza de trabajo, etc.) de la ley del valor" [Palloix] 37.

Sin embargo, sería una equivocación concebir mecánicamente al Estado de los países subdesarrollados como un mero apéndice del capitalismo internacional, pues de hacerlo no encontraríamos una explicación a las acciones políticas nacionalistas:

36. Leal, Juan Felipe "La Burguesía y el Estado Mexicano", Ediciones El Caballito, México 1975. Pg. 27 .
37. Palloix, Christian. La Internacionalización del Capital ; en Lecturas No. 34, Tomo I. Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México 1980.
 "Entonces tenemos, a un nivel mayor de especificación, que el Estado en la fase monopolítica del capitalismo, tiene tendencialmente la función, en última instancia, de garantizar los intereses de los monopolios, es decir: de realizar el interés de la facción hegemónica y de dar la apariencia de que realiza los intereses de toda la sociedad".
 Huacuja, Mario, Op.Cit., p. 271 .

"El Estado nacional puede manejar dentro de sus fronteras una serie de instrumentos políticos como respuesta a las presiones del mercado externo, (...) y lograr así resguardar parte de la autonomía nacional en punto de decisiones de inversión y consumo..." [Cardoso] 38.

A partir de la Revolución, el Estado Mexicano se ha definido a sí mismo como un Estado ante todo nacionalista. Como ejemplo de dicho carácter se señalan la nacionalización del petróleo, de la industria eléctrica, la Ley de Inversiones Extranjeras, etc. No obstante, dicho nacionalismo es ambiguo y para mostrarlo basta solamente analizar la dinámica real de la inversión extranjera en México; es un nacionalismo limitado dentro de los marcos mismos del capitalismo:

"El nacionalismo mexicano (...) sigue siendo, como puede verse, al igual que con Carranza, y ni Cárdenas ni sus sucesores pretendieron otra cosa: una reafirmación consciente del modelo de un capitalismo dependiente para el futuro y de la aceptación del atraso presente del país, que exclufa expresamente el rompimiento con el imperialismo y que admitía, por lo mismo, la colaboración y la asociación de este" [Arnaldo Córdova] 39.

"En lo que a México toca se trata de una imagen en la que por momentos se enfatiza el carácter nacionalista -esto es restrictivo- de sus medidas respecto al capital extranjero; en la realidad sin embargo, estas medidas no son más severas que las de Brasil, resultando posibles situaciones en las que muy probablemente las disposiciones mexicanas sean más generosas" [Briones] 40.

38. Cardoso, F.H. y Faletto, E., Op. Cit., pgs. 149-150.

39. Córdova, Arnaldo "Sociedad y Estado en el Mundo Moderno"., Editorial Grijalbo, México 1976. Pgs. 44-45

40. Briones, Alvaro "Sobre la División Social del Trabajo en Escala Internacional".; en revista Investigación Económica No.45, Julio-Sep-tiembre 1978, Vol. XXXVII, México. Pg. 35

Con el tiempo, este tipo de nacionalismo mostraría su incapacidad para resolver los problemas de dependencia económica del país, aunque no puede negarse que ha logrado mantener en cierto grado la soberanía nacional, aceptándose además que dicho nacionalismo ha tenido una mayor determinación a la observada en la mayoría de los países subdesarrollados. En cuanto al Estado Mexicano, su nacionalismo responde a planteamientos ideológico-políticos, sin dejar a un lado -asimismo- a intereses de tipo económico:

"Para la clase política que controla el Estado la alternativa no es tan simple. para ella, como para el Estado en general, el predominio de capital extranjero redundaría en la pérdida de su función, en su sometimiento a otro Estado, en la pérdida del poder económico del Estado y por ello de sus privilegios; es por ello que el Estado debe intentar guardar la autonomía del país negociando con el imperialismo. Para el Estado mexicano, el nacionalismo es una realidad" [Durán Ponte] 41.

Por otro lado, no es correcto ver al Estado mexicano como el único sujeto interesado en el nacionalismo:

"Por lo que respecta al período de los treinta, el ingrediente nacionalista lo aportan principalmente las masas..." [Jorge Carrión] 42.

En cuanto al nacionalismo de las clases burguesas, señalemos lo siguiente:

"... el antagonismo entre el capital nacional y el capital transnacional es efectivo como base de una política opuesta a las empresas transnacionales sólo en lo que toca a los capitales nacionales en sus etapas no avanzadas de desarrollo -período en que las burguesías nacionales asociadas se plantean proyectos nacionales de desarrollo- y cambia de sentido para el capital más desarrollado o gran capital de donde, a su vez, suelen surgir proposiciones de asociación programática con el capital extranjero" [Alvaro Briones] 43.

-
41. Durán Ponte, Víctor Manuel, México: La Formación de un País Dependiente, U.N.A.M., México 1979. Pg. 35
 42. Carrión, Jorge y Aguilar, Alonso, La Burguesía, La Oligarquía, y El Estado. Editorial Nuestro Tiempo, México 1980. Pg. 33
 43. Briones, Alvaro, Op.Cit., pg. 30

"El nacionalismo tantas veces pregonado no existe en realidad para la burguesía, para ella lo único que importa es poder continuar explotando al proletariado y acumulando la plusvalía que le roba, y no le interesa que esto lo haga dentro de una nación, dentro de una colonia o dentro de un protectorado del imperialismo yankee, siempre y cuando sus intereses inmediatos no se afecten" [Durán Ponte] 44.

IV. Burguesía y Concentración Económica.

Por último, quisieramos establecer una serie de indicadores que brinden un perfil de la posición económica que guarda la burguesía en México, y el grado de concentración de la producción, como elementos que reflejan hasta qué punto la política económica estatal ha brindado las bases para su desarrollo.

Como indicador general podemos mencionar el acelerado crecimiento de la industria respecto al producto interno bruto (PIB) del país. Solamente entre 1940 y 1967 su participación crece de 21.9% a 31.9%.

44. Durán Ponte, Víctor Manuel, Op. Cit. , Pg. 308

En cuanto a la concentración industrial, en 1975 el 76.4% de la producción bruta, el 81.76% del capital invertido, y el 62.39% del personal empleado en la industria están controlados por 3,090 grandes empresas industriales (2.59% del total).⁴⁵ Al igual que a nivel internacional, en México se observa una tendencia a la concentración dentro de los grupos privados.⁴⁶ Tan solo entre 1974 y 1979, los mayores grupos privados -en especial ALFA, FICSA, y VISA- adquieren 104 empresas.⁴⁷

Asimismo, los bancos mexicanos muestran un elevado grado de concentración. Hasta 1974 se observa un crecimiento en el número de bancos nacionales, que para ese año llegan a 142.⁴⁸ A partir de 1974 presentan una tendencia a la fusión, de tal manera que en 1979 seis bancos manejan más del 90% de los recursos financieros.⁴⁹

-
45. Cordero, S. y Santín, R., Los Grupos Industriales: Nueva Organización Económica en México. CES, Colegio de México, México 1977. Pg. 12
 46. "En una economía subdesarrollada de mediano avance industrial, la tendencia a la agrupación también suele ser un fenómeno presente, aun cuando marcadamente inferior al de los grupos internacionalizados y, casi sin excepción, carecen de poder tecnológico". Cardero, María Elena y Quijano, José Manuel, "Expansión y Estrangulamiento Financiero, 1978-1981".; en Economía Mexicana, Análisis y Perspectivas No.4, 1982, Centro de Investigación y Docencia Económica. Pg. 183
 47. Morera, Carlos, et.al., "Aspectos Regionales y Sectoriales de la Crisis en México". Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., México 1984. Pgs. 22-23
 48. Solórzano, María del Carmen, Breve Hojeada a la Historia Bancaria de México".; en revista Estudios Políticos No.1, Vol.3 Enero-Marzo 1984, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, U.N.A.M., Pg. 21.
 49. Quijano, José Manuel, México: Estado y Banca Privada. CIDE, México 1981. Pg. 221

En el sector comercial encontramos que el 1.81% del total de empresas controla el 73% del capital comercial y el 63.9% de los ingresos totales del sector.⁵⁰

Con base a lo expuesto en este capítulo, podemos señalar como conclusión que un Estado capitalista representa los intereses de la clase burguesa, pero no de manera absoluta, sino a largo plazo, presentando, por tanto, una autonomía relativa. En el caso de un país capitalista dependiente, el Estado representa los intereses de la clase burguesa - en especial de la burguesía monopólica y transnacional- debido a su dependencia económica de ésta, aunque tampoco de manera unilateral, presentando acciones nacionalistas que le posibilitan cierto poder de negociación y decisión interna. Sin embargo, dicho nacionalismo le impide romper con los lazos de dependencia económica, dependencia que le obliga a ceder terreno frente al capital extranjero.

50. Durán Ponte, Víctor Manuel. Op.Cit., pg. 272 .

CAPITULO III

POLITICAS DE INDUSTRIALIZACION

CAPITULO III

POLITICAS DE INDUSTRIALIZACION

"Sigue siendo una paradoja que la industrialización, en lugar de ayudar en gran medida a suavizar el impacto interno de las fluctuaciones externas, nos está conduciendo a un tipo nuevo y desconocido de vulnerabilidad externa".⁵¹

I. Antecedentes.

En los primeros años del presente siglo, México sigue siendo un país básicamente agrícola mientras que Europa está inmersa en una dinámica intensa de industrialización y expansión.

La participación de la industria en la economía mexicana no rebasa el 12% del PIB en 1929, a pesar de que se han establecido en el país industrias tales como la textil, la de producción de papel, fundición de hierro, vestido, azúcar, tabaco, vidrio, cemento, lana, cuero, minero-metalúrgica, y otras desde los años veinte del siglo XIX.⁵²

-
51. Prebish, Raúl. "Desarrollo Económico o Estabilidad Monetaria: El Falso Dilema"; en Boletín Económico de América Latina (CEPAL, Santiago de Chile), Vol. VI, No. 1, marzo de 1961, pag. 9 .
52. Belenki, A., La Intervención Extranjera en México, 1861-1867. Fondo de Cultura Popular, México 1966, pg.22; Y, Rosenweig, Fernando, "El Desarrollo Económico de México de 1887 a 1911"; en El Trimestre Económico, Vol. XXXII, Fondo de Cultura Económica, México, 1965.

Dada la posición del país en la dinámica internacional, su economía se encuentra orientada hacia la exportación de recursos minerales, los cuales a su vez se encuentran prácticamente en manos de inversionistas extranjeros.⁵³ En este sentido, al igual que sucede en la mayor parte de los países subdesarrollados, la economía mexicana es una "economía de enclave", exportadora de recursos naturales e importadora de productos manufacturados.⁵⁴

TABLA 1
Valor de la Inversión Extranjera en México, 1911^(c)
(Millones de Pesos)

	Total	Estados Unidos	Gran Bretaña	Francia	Otros
Agricultura (a)	269.9	112.4	27.8	15.4	114.3
Minería y metalurgia	817.3	499.0	116.9	179.6	21.8
Petróleo	351.8	195.0 ^(b)	150.0 ^(b)	6.8	---
Industria	131.0	21.2	10.9	71.9	27.0
Ferrocarriles	1,130.5	534.7	401.4	116.2	78.2
Servicios Públicos	237.7	13.5	211.6	10.0	2.6
Bancos	165.9	34.3	17.6	100.0	14.0
Comercio	122.0	0.0	---	80.0	33.0
TOTAL	3,226.1	1,419.1	936.2	579.9	290.9

FUENTES: (a) Frank Tannenbaum, "La Revolución Agraria Mexicana", Problemas Agrícolas e Industriales de México, Vol. IV, num. 2, México, 1952, p. 157; aún cuando son cifras para 1923, se consideran representativas de la etapa porfirista. (b) Carlos Díaz Dufoo, La Cuestión del Petróleo en México, 1921, p. 102. (c) El resto de la información proviene de Historia Moderna de México, El Porfiriato, la vida económica, México, 1965.

-
53. El capital extranjero controlaba el 100% del petróleo y el 97.5% de la minería. Cecaña, José Luis, "La Penetración Extranjera y los Grupos de Poder en México", Problemas del Desarrollo, Num. 1, octubre-diciembre 1969, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M.
54. "El modelo de la economía de enclave o primario exportador tiene sus raíces en la época colonial y alcanza su plena expresión en la historia de México durante el período porfirista (1880-1910)." Villarreal, René, "El Modelo Industrial Exportador. Una Nueva Estrategia de Desarrollo en México"; en El Comercio Exterior de México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Siglo XXI Editores, Tomo I, Primera Edición, 1982, p. 20 .

TABLA 2

EXPORTACIONES MEXICANAS: 1811-1911

(En Porcentajes)

AÑOS	TOTAL	BIENES DE:				METALES	
		Consumo Durables	No Durables	Consumo Durables	Producción Durables *	PRECIOSOS	OTROS
1877-78	100	6.3	0.1	14.6	0.3	79.0	0.1
1890-91	100	12.0	0.1	24.0	0.1	63.0	0.3
1900-01	100	10.5	0.1	31.0	0.4	58.0	0.5
1910-11	100	8.8	0.1	43.0	0.3	46.0	1.0

* Principalmente materias primas.

FUENTE: Estadísticas económicas del porfiriato, Comercio exterior de México: 1877-1911, El Colegio de México, 1960.

Las exportaciones representan el 40% de los ingresos federales, lo cual hace al país vulnerable a los cambios en el mercado internacional, a la vez que la acentuada importación de bienes manufacturados genera una dependencia estructural.

Lo anterior se hace evidente durante la "Gran Depresión" (1929 a 1934), cuando la economía del país se ve sacudida por la disminución del 47% de sus exportaciones, y por la disminución de dos terceras partes de sus importaciones, paralizando el mercado y la producción nacional.

Una breve mirada a la estructura de las importaciones nos permite comprender la dependencia del sector productivo hacia el exterior: del total de los bienes manufacturados importados, 33% son bienes de consumo, 17% son bienes intermedios, y el 50% son bienes de capital; la participación que cada uno de estos bienes tiene en el mercado interno es como sigue: 21% en bienes de consumo, 44% en bienes intermedios, y 94% en bienes de capital.⁵⁵

55. Villareal, René. El Desequilibrio Externo en la Industrialización de México (1929-1975), Fondo de Cultura Económica, México 1981, p.27.

La "Gran Depresión" que pone en evidencia con cruda realidad la fragilidad de la economía nacional, aunada a las posibilidades de modernización generadas por la Revolución Mexicana al romper definitivamente las relaciones pre-capitalistas predominantes en el agro mexicano⁵⁶, crea las condiciones para el surgimiento de una política nacional orientada hacia la industrialización. Sin embargo, México -al igual que un gran número de naciones- emprende con retraso dicha industrialización, condición que le imprime a ésta una dinámica dependiente.⁵⁷

Es durante el gobierno cardenista en que se da inicio a la nueva estrategia de industrialización. Como primer paso, se instrumenta una política nacionalista tendiente a romper con las bases de la economía de enclave y el monopolio del capital extranjero sobre los recursos naturales de la República Mexicana, paso necesario para cualquier país que desee desarrollar una economía independiente.

Aunque aún de manera tenue, se da un impulso a la industrialización del país. Sin embargo, dentro del modelo de desarrollo cardenista la industria juega un papel de apoyo a la agricultura, tomando la forma de una pequeña industria rural de tipo cooperativo. Ello resulta congruente con el hecho de que la agricultura es, hasta 1955, el sector fundamental de la economía nacional. Se intuye de alguna manera, y en esto se ve reflejada la visión especial de desarrollo cardenista, que una interrelación equilibrada entre agricultura e industria es necesaria para una economía sana, tal como se

56. "La Revolución hizo añicos el sistema de tenencia de la tierra que mantenía una cantidad considerable de capital y mano de obra inmobilizada en el sector de subsistencia". Himes, James, "La Formación de Capital en México"; en El Trimestre Económico, Lecturas #4, FCE, México, 1975, Tomo II, p.146 .

57. La Primera Guerra Mundial había abierto una coyuntura para la industrialización de algunos países subdesarrollados, pero México, por hallarse inmerso en su Revolución, no tuvo la oportunidad de aprovecharla, lo cual no quiere decir que hubiese cambiado significativamente su suerte.

demuestra años más tarde, pero mediante el caso contrario.⁵⁸

Si la "crisis del '29" demuestra la necesidad de un desarrollo industrial nacional, al mismo tiempo abre la discusión acerca de los "métodos de industrialización" en sí mismos, puesto que la depresión sufrida por los Estados Unidos -país modelo en este sentido- rompe la imagen de la industrialización como instrumento óptimo, ideal y perfecto para el desarrollo económico y social.

El gobierno cardenista, si bien no cuestiona a fondo las contradicciones inherentes a un desarrollo industrial capitalista, esta conciente de los múltiples problemas que puede traer consigo la industrialización del país. Como ejemplo de ello, veamos parte del discurso de Ramón Beteta, funcionario cardenista, dictado en un seminario sobre el Plan Sexenal de Cárdenas en la Universidad de Texas en 1935:

"Algunos de nosotros hemos concebido de un modo diferente el porvenir de nuestra economía agrícola. México se encuentra en una situación privilegiada para determinar su propio destino. El hecho mismo de ser un país precapitalista (...) y de tener frente a nuestros ojos los efectos de la última crisis en el mundo capitalista, nos permite pensar que es posible que nos aprovechemos de las ventajas de la era industrial, sin sufrir necesariamente sus bien conocidos defectos. Creemos por lo tanto, que se puede intentar la industrialización de México, conciente, inteligentemente, evitando aquellos males del industrialismo como la aglomeración urbana, la explotación del hombre por el hombre (...) los errores del sistema industrial no son evitables, así lo creemos quienes hemos soñado con un México de ejidos y de pequeñas comunidades industriales." 59

58. La propia dinámica internacional capitalista se encargaría de coadyuvar, junto con las mismas políticas gubernamentales, que dicho proyecto quedara como tal. La agricultura iría perdiendo fuerza en el conjunto de la economía. Entre 1940-1967 creció a una tasa de 4.8% anual, mientras que la industria crecería en un 8.1%, de forma tal que la agricultura participó únicamente con el 12.8% del PIB, mientras que la industria participó con un 31.9%.
59. Beteta, Ramón. Conferencia "Programa Económico y Social de México: Una Controversia", México, 1935, p.44.

Desafortunadamente, ese gérmen de cuestionamiento tiende a desaparecer, dando pie a una industrialización que rompe su relación con la agricultura -la que queda prácticamente subordinada a ella- generando, con su dinámica específica, ese y muchos problemas más.

II. Política de Sustitución de Importaciones

"El objeto de la sustitución de importaciones dentro de tal política es el siguiente: en primer lugar, reducir la dependencia del país respecto del exterior y facilitar así el desarrollo económico sin que se vea atado a través de la balanza de pagos. Segundo, propiciar el crecimiento industrial del país mediante la promoción de nuevas industrias (aquellas que están sustituyendo importaciones), las cuales contribuirán a un aumento generalizado en la tasa de crecimiento del sector industrial". 60

A - Generalidades

La Política de Sustitución de Importaciones puede considerarse como la estrategia fundamental seguida en el desarrollo industrial de México. Su objetivo ha sido crear una industria local, que funcione como motor de un desarrollo económico independiente (suena justo). Sin embargo, y esta es la preocupación de este análisis, el resultado no coincide con la meta, ya que los mecanismos utilizados no han sido los idóneos. En última instancia podríamos señalar que se logró una modernización del país, que la industria local creció en términos cuantitativos (número) y cualitativos (actividades), pero la dependencia económica es ahora más profunda.

En primer lugar, señalemos que hay dos tipos generales de sustitución de importaciones: a) La sustitución de bienes

60. Trejo Reyes, Saúl. "Los Patrones del Crecimiento Industrial y la Sustitución de Importaciones en México"; en El Trimestre Económico, Vol. XXXVI, No. 143, FCE, México, 1969, pag. 475.

de consumo, y b) La sustitución de bienes intermedios y bienes de capital. Es este segundo tipo de sustitución el que -por lo menos aparentemente- permite un mayor grado de independencia económica (mas adelante demostraremos que ello no es tan sencillo y depende de quién y cómo se maneja dicha sustitución), ya que se producen en el país los medios de producción mismos.

En México se observan, hasta cierto punto, ambos tipos de sustitución. En una primera etapa (1939-1958), se le da preferencia a la sustitución de bienes de consumo; a partir de 1958 se hace un intento por sustituir bienes intermedios y de capital (particularmente intermedios).⁶¹

Durante la primera etapa de sustitución de importaciones (1939-1958), las importaciones de bienes de consumo efectivamente disminuyen 69%; mientras tanto, las importaciones de bienes intermedios disminuyen 26% y las de bienes de capital solamente 18%. Ello se refleja en el total de importaciones de la siguiente manera: las importaciones de bienes de consumo pasan de ser el 50% del total en 1938, al 10% en 1958, en tanto que las importaciones de bienes intermedios llegan en ese mismo año a 33% del total, y, en bienes de capital al 59%.⁶²

61. Algunos autores definen las dos etapas como de "sustitución de bienes de consumo" a la primera, y de "sustitución de bienes intermedios y de capital" a la segunda; sin embargo, y en especial a lo que refiere a la segunda etapa, nos parece erróneo nombrarla de esta manera puesto que dá una impresión exagerada de los logros en ese sentido. Véase: Solís, Leopoldo. La Realidad Económica Mexicana: Retrovisión y Perspectivas, Siglo XXI Editores, México, 1976, Sexta Edición, p.20.

62. En la década de los cincuentas, la sustitución se llevó a cabo en las áreas más dinámicas del momento: metalurgia básica, productos metálicos, aparatos eléctricos, y transporte automotriz. En 1958 se agota momentáneamente este proceso en las ramas mencionadas, pero retoma dinámica en los sesentas, particularmente en la industria automotriz, química, del hule, y maquinaria. Casar, José. "Ciclos Económicos en la Industria y Sustitución de Importaciones, 1950-1980"; en Economía Mexicana, Num. 4, 1982, Departamento de Economía, CIDE, p.88.

Durante los primeros años de la política de sustitución de importaciones se presenta una coyuntura internacional favorable a ésta: la Segunda Guerra Mundial. Al igual que en la guerra anterior, las grandes potencias orientan sus economías a la guerra, relajando su participación en los mercados internos de los países subdesarrollados. Desafortunadamente, "la sustitución de importaciones" mexicana aprovecha mínimamente dicho espacio para canalizar sus fuerzas hacia la sustitución de bienes de capital e intermedios, y sigue concentrándose en bienes de consumo.

Como discutiremos más adelante, la iniciativa privada llevará la iniciativa (muy privada) en la industrialización, y encuentra en la fabricación de bienes de consumo un campo amplio de inversión, mercado y ganancias, por lo que no descubre un incentivo que lo estimule a invertir en bienes de capital o intermedios (más costosos y más riesgosos); tampoco habrá una preocupación estatal en el sentido de crear mecanismos especiales para ello (obligar a la iniciativa privada: ¡imposible!), además de que la sociedad mexicana se ve atraída por el espejismo de la modernización inmediata: ¿Se podía pensar en el futuro?

A partir de 1959 se acentúa la sustitución de bienes intermedios y de capital. La tasa de crecimiento de la producción de bienes de consumo se estanca en 5.6% anual, mientras que los bienes intermedios y de capital crecen a 11.1%, aunque son básicamente los intermedios quienes reducen sus importaciones, en un 44% (1958-1970). En este mismo período los bienes de capital solamente reducen sus importaciones en un 27%.

Entre 1970 y 1975 los bienes intermedios crecen a un ritmo ligeramente mayor, del 12.1% anual, mientras que los bienes de capital no pasan del 4.8%. En el total de la producción

manufacturera del país, los bienes de consumo ocupan el primer lugar (47%), seguidos por los bienes intermedios (33.5%), y en último lugar por los bienes de capital (17.5%).

TABLA 3
México: Estructura de la Producción Manufacturera
(a precios constantes de 1960)

En Porcientos			
Concepto	1960	1970	1974
Bienes de consumo no duradero	61.1	50.3	47.0
Bienes Intermedios	27.6	31.7	33.5
Bienes de consumo duradero y de capital	9.1	15.7	17.5
Otras Industrias	2.2	2.3	2.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0

FUENTE:

Banco de México, S.A. informes anuales

EN:

Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., México 1976, hechos, cifras, tendencias. P.177

En los años setenta se hace evidente el agotamiento del proceso de sustitución de importaciones. Las inversiones tienden a orientarse a actividades ya existentes, debido a la saturación de los mercados y los altos precios de los productos (estas condiciones se discutirán posteriormente). Inclusive industrias importantes muestran un retroceso en su coeficiente de importación/demanda (productos metálicos, maquinaria no-eléctrica, transporte).⁶³ Los bienes de consumo que en 1976 presentan un superávit comercial de aproximadamente 22%, en 1980 presentan un balance comercial deficitario.⁶⁴

63. Idem, Op. Cit., p. 90-92

64. Ello se debe en parte a las importaciones de azúcar, leche en polvo, y leche condensada que realiza el Sector Público. Dehesa Dávila, Mario. "Tipo de Empresa y el Comercio Exterior de Manufacturas"; en Economía Mexicana, Num 4, 1982, Departamento de Economía, CIDE, pgs. 141-142.

B.- Bienes de Capital.

"...en vez de que el país avance con todas sus energías a tratar de constituir un sector básico de industrias, se prefiere concertar créditos con el exterior -- para la importación de maquinaria y equipo". 65

La Política de sustitución de importaciones no logra generar una dinámica satisfactoria en la producción de bienes de capital. La producción nacional de estos bienes a principios de los ochenta, cubre solamente el 5% de su consumo interno.⁶⁶

A pesar de la política de sustitución, las importaciones de bienes de capital tienden a incrementar a partir de los años cuarenta (28% del total en 1940; 36% en 1950; 39% en 1963, y 55.4% en 1975)⁶⁷, de tal manera que entre 1977 y 1981 son responsables de las dos terceras partes del déficit comercial nacional.⁶⁸

Si bien la industria local logra sustituir una importante cantidad de bienes importados, para lograrlo importa a su vez considerables proporciones de bienes productivos. La sustitución de importaciones cae así en un ciclo cerrado, resultado de la no-sustitución de bienes de capital, que -por otro lado- quedan bajo control de la inversión extranjera, generando a su vez otros problemas de dependencia.

65. -- Varios autores. Neolatifundismo y Explotación. De Emiliano Zapata a Anderson Clayton y Co., Editorial Nuestro Tiempo, México, 1973, ps.161-162.

66. En industrias que podemos considerar claves, participan poco: industria petrolera y eléctrica 34%, automotriz 29%, electrónica 16%, productos metálicos 14%, equipo ferroviario 7%. Uno Más Uno, 17 de mayo, 1983.

67. Cordero, Salvador. "Concentración Industrial y Poder Económico en México"; en Revista del Centro de Estudios Sociológicos, El Colegio de México, Num. 18, p.27.

68. CANACINTRA, Uno Más Uno, 22 de febrero, 1983.

De acuerdo con cifras de la OCDE, en los países en desarrollo se requiere la importación de 500 a 700 unidades de bienes de capital, para producir 1000 unidades de PIB (mal negocio).⁶⁹

Como lo señala la siguiente cita, es necesario impulsar la industria de bienes productivos para evitar, por lo menos drásticamente, el agotamiento de la sustitución de importaciones:

"Una vez que un país alcanza la etapa de industrialización en la que satisface, en lo fundamental, sus necesidades de planta y equipo, y no sólo de bienes de consumo, la tasa de crecimiento de la demanda por sus productos tenderá a acelerarse considerablemente, ya que la expansión de la capacidad en el sector que produce bienes de inversión eleva, por sí misma, la tasa de crecimiento de la demanda de sus propios productos, y, por esta vía crea los estímulos y los medios para su mayor expansión."⁷⁰

En el caso de los bienes de capital producidos en México señalemos, sin entrar aún en los pormenores referentes a la dinámica de la inversión extranjera, que son maquinaria esencialmente de tipo universal y con alto contenido de importación. La fabricación local de bienes de capital estratégicos es mínima, como, por ejemplo la fabricación de equipos tales como: máquinas-herramientas de control numérico (sistemas de control numérico especializado, en particular); y equipo automático necesario en las plantas de procesamiento de información y telecomunicaciones.⁷¹

La crisis aguda por la que pasa México en 1982-1983, pone en evidencia la vulnerabilidad económica del país en este aspecto. Las tasas de crecimiento de las industrias de bienes

69. OCDE. "The International Flows of Technology to Developing Countries", Analytical Study No. 2, Paris, 22 de octubre, 1979, p.5.

70. Justificado de manera empírica, sin definir problemas de precios, costos por importación, pagos por tecnología, pero válida en cuanto refleja un fenómeno observado. Kaldor, N. Causes of the Slow Rate of Growth of the United Kingdom, Cambridge, University Press, 1966.

71. Minian, Isaac. Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada, Libros del CIDE, Tomo II, Primera edición, 1984, México, D.F., p.90.

de capital presentan cifras negativas (-12.2%)⁷², cerrando sus puertas cerca de 325 empresas del sector, y estando a punto de ocurrir lo mismo con otras mil.⁷³

Por otro lado, las importaciones de estos bienes disminuyen 40.7% en 1982, y 63.2% en 1983, mas no por efectos de la sustitución de importaciones, sino por falta de divisas, golpeando seriamente al aparato productivo nacional.⁷⁴

-
72. Los bienes de consumo (-8.8%) y los bienes intermedios (-1.8%). Uno Más Uno, 22 de febrero de 1983.
 73. CANACINTRA. Uno Más Uno, 10 de febrero de 1984.
 74. Calzada, Fernando y Gutiérrez, Anibal. "Dependencia e Indigencia del Sector Externo"; en Economía Informa # 144, enero 1983, p.8.

III. La Iniciativa Privada en la Industrialización.

"Cifraremos nuestra seguridad de expansión económica en las energías vitales de la Iniciativa Privada"[M. Avila Camacho].⁷⁵

Como en todo país capitalista, la industrialización en sí misma -o sea, la creación concreta de industrias-, queda en manos de la iniciativa privada salvo en algunos sectores estratégicos particulares.

El Estado, por su lado, se encarga de crear las condiciones que estimulen la inversión privada. Entre los elementos que maneja el Estado para ello, señalemos los siguientes: a) una política arancelaria y de tarifas a la importación, que permiten importar con enormes facilidades las materias primas y la maquinaria necesaria; b) una política de crédito; c) subsidios en energéticos y transporte; d) exenciones tributarias y bajas tasas impositivas; e) un proteccionismo excesivo; f) control obrero, y, por supuesto, de salarios; g) el desarrollo de una infraestructura que dé apoyo a las actividades industriales.⁷⁶

En este sentido, no debe sorprendernos el siguiente comentario:

75. -----
Discurso de Toma de Posesión ante el Congreso de La Unión, diciembre 1° de 1940; en Magalhes, Luis, De Juárez a Camacho, Ed. Panamericana, Río de Janeiro, 1945, p. 120.
76. "...el poder financiero del Estado, a partir de la década de los cuarenta, supliendo la falta de crédito privado, se ha encauzado en su mayor parte a fortalecer y dar amplias seguridades a la industria privada, cosa que habla por sí sola de cómo en realidad, en la división entre los sectores público y privado, estos más que oponerse se complementan...". Córdova, Arnaldo, La Formación del Poder Político en México, Editorial Serie Popular ERA, México, 1975, pp.64-65.

"Ningún otro sistema político de América Latina ha proporcionado más recompensas a sus nuevas élites industriales y agrícola-comerciales. Sus impuestos y sus costos salariales han sido bajos, sus ganancias han sido altas y la expansión de la infraestructura pública, que apoye sus esfuerzos productivos, se ha mantenido a un ritmo adecuado a sus necesidades. A pesar de las fricciones que pudieran existir entre los sectores público y privado hace treinta años, es difícil imaginar un conjunto de políticas diseñadas para recompensar la actividad empresarial privada, mayores a las del gobierno mexicano a partir de 1940." ⁷⁷

Entre 1930 y 1958, el gasto público invertido en fomento industrial es equivalente al 40% de la inversión total anual, porcentaje que se eleva a 45% entre 1959 y 1970. En 1976, año de devaluación del peso mexicano, el Estado se ve en la necesidad de reestimar la inversión privada para dinamizar su economía ⁷⁸, para lo cual incrementa en un 29% en 1977, y en un 33% en 1978 sus gastos en fomento industrial. ⁷⁹

La iniciativa privada no limita su participación a lo económico, y tiene acceso a decisiones de política económica, no sólo por el hecho de la movilidad relativamente fluida entre elementos pertenecientes a ella hacia el aparato gubernamental, como planteamos en otro capítulo, sino por el hecho mismo de participar en Consejos Industriales responsables de las políticas a seguir en las diferentes ramas industriales, como por ejemplo el Consejo de Fomento y Coordinación de la Producción Nacional, creado en 1954. ⁸⁰

77. Hansen, Roger. *The Politics of Mexican Development*, The John Hopkins Press, 1971, p. 87.

78. "La estrategia del Estado en 1971 y nuevamente en 1977, pretendió inducir al sector privado a una mayor participación en la inversión productiva. Tal estrategia consistía en hacer extremadamente atractivas las condiciones para la obtención de una alta tasa de ganancia que incentivara la inversión privada e impulsara un amplio proceso de acumulación". Roza, Carlos. "Capital Productivo 1976-1982 ¿Porqué son tan rezongones los empresarios?"; en *Economía Informa* # 112, enero de 1984, p.5

79. NAFINSA, *La Economía Mexicana en Cifras*, 1981, p. 324

80. Pellicer de Brody, Olga. "El Llamado a las Inversiones Extranjeras, 1953-1958"; en *Las Empresas Transnacionales en México*, El Colegio de México, México, 1977, p. 89.

Ciertamente es congruente, desde el punto de vista del mo delo capitalista de desarrollo, que se le dé tanta 'iniciativa' a la iniciativa privada, además de que probablemente no existían condiciones sociales y políticas que pudiesen generar otro mode lo de desarrollo.

Sin embargo, es necesario señalar que el proceso económico seguido presenta una contradicción de fondo, contradicción que hace difícil un desarrollo sano de la economía tanto en un sen tido estrictamente económico, como en un sentido social.

La iniciativa privada, sea ésta nacional o extranjera, an tepone su instinto de ganancia a intereses que redunden en un beneficio social o en una planificación económica.⁸¹ Por ende, invierten su capital preferentemente en actividades que conven gan a su ganancia. Por ello no es de extrañarse que la indus tria de bienes de capital, esencial para un desarrollo indepen diente de la economía, haya sido relativamente abandonada (sin dejar a un lado, por supuesto, su mayor complejidad), o que México sea actualmente un mercado interminable de productos su perfluos, con el consiguiente desperdicio de energía que esto implica.

81. "El capital privado, tanto el extranjero como el interno, tiende a fluir a áreas que son percibidas como las más rentables y esto ha significado, desde principios de los años setentas, en la expansión de actividades que desde hace mucho dejaron de sustituir importaciones". Casar, José y Ros, Jaime. "Comercio Exterior y Acumulación de Capital en un Proceso de Sustitución de Importaciones"; en Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada, Libros del CIDE, Tomo II, Primera Edición, México, 1984, p.425.

El Estado Mexicano, por necesidades de regulación y soberanía, ha participado como inversionista basicamente en áreas estratégicas, y aquellas en las que está implícita una cierta necesidad social. Muchas de estas empresas (paraestatales) trabajan inclusive con números rojos.

La iniciativa privada ha hecho patente su rechazo a esta participación del Estado en la economía, considerándola como una amenaza. Dentro de este marco, resultan interesantes y significativas algunas de las opiniones expresadas por representantes de la iniciativa privada ante la puesta en venta de 236 paraestatales por parte del Estado en febrero de 1985:

" Jesús Mesta Delga, presidente estatal de la Canacintra en Chihuahua, se manifestó hoy en contra de la alarmante insistencia del gobierno federal por participar en sectores de la producción que corresponden a la libre empresa." 82

" [Adán Espinoza Elizondo, vicepresidente de la Coparmex, señala que la venta de paraestatales es] una decisión vital, fundamental porque hasta este momento las empresas en manos del Estado han estado costando muchísimo dinero al erario público (...); se empieza a ver la respuesta del gobierno ante la crisis; la aplaudimos y la vamos a apoyar." 83

" [David Rockefeller, presidente del Comité Asesor Internacional del Chase Manhattan Bank, comentó que la venta] es un paso decisivo para sanear la economía del país." 84

Desde el punto de vista del Estado Mexicano la venta de

82. Uno Más Uno, 24 de noviembre de 1984

83. Uno Más Uno, 9 de febrero de 1985

84. Uno Más Uno, 21 de febrero de 1985

las paraestatales refleja dos cosas⁸⁵: a) una necesidad económica de balancear las pérdidas representadas por la disminución del precio del petróleo de febrero de 1985; y b) una necesidad política de crear un "clima atractivo a la inversión" en momentos en que la crisis crónica de la economía mexicana pasa por un período agudo y se requiere vitalizar la producción. Se comprende como una respuesta del Estado para atenuar la desconfianza de la iniciativa privada generada por la nacionalización de la banca.

85. Aunque el Estado pretende minimizar la circunstancia: "El gobierno federal no pierde terreno económico con la liquidación, transferencia, fusión y venta de entidades paraestatales, porque muchas de estas no han cumplido con los objetivos con que fueron creadas, o bien porque no se justifica la duplicidad de funciones". Francisco Rojas, secretario de la Contraloría General de la Federación, Uno Más Uno, 12 de febrero de 1985.

IV. POLITICA PROTECCIONISTA

En un mercado internacional desigual, en el cual las industrias de los países subdesarrollados no pueden competir en un mismo nivel tecnológico ni productivo (calidad y precio) con las industrias de países desarrollados, la protección como barrera selectiva a la importación de productos extranjeros se vuelve necesaria en un proceso de sustitución de importaciones.

Sin embargo, un mal uso de este instrumento puede generar graves problemas al interior de las economías, como lo son los elevados precios de las mercancías locales, mala calidad, ineficiencia productiva; con las consiguientes dificultades para exportar, e inflación. No es extraño encontrar, por ejemplo, mercancías mexicanas cuyo precio sea entre 100% y 1000% superior al precio internacional. ⁸⁶

El problema principal del proteccionismo mexicano es su carácter "discriminatorio, excesivo y permanente". Es discriminatorio en cuanto a que establece tarifas de importación desiguales entre los diferentes bienes: La importación de materias primas y combustible (51%), bienes de capital (entre 10 y 15%), y bienes de consumo duradero (15%); en tanto que los bienes de consumo [por ejemplo, bebidas y tabaco] tienen una tarifa de 70%, y los vehículos de transporte de 225%. ⁸⁷

86. Wionczek, M., Bueno, G., y Navarrete, J. "La Transferencia Internacional de Tecnología al Nivel de Empresa: El Caso de México". Documento preparado para la División de Hacienda Pública e Instituciones Financieras, O.N.U., 1971, p. 34

87. Bueno, Gerardo. "Structures of Protection in Mexico"; en Balassa Bela, The Structure of Protection in Developing Countries, The John Hopkins Press, 1974, p. 169-202.

Dicha discriminación es congruente con la tendencia señalada de la política de sustitución de importaciones, de orientarse a la sustitución de bienes de consumo y poco a bienes de capital. 88

Es excesiva en tanto que permite a las industrias, en especial a las mayores y más concentradas, que inflen sus precios sin el peligro de verse eliminadas por una competencia externa. 89

Los mecanismos por los cuales un proteccionismo excesivo favorece altos precios locales son tres: a) "Los altos costos inevitables" que se deben a una ineficiencia productiva real de las industrias locales (en este caso la protección a estas industrias - aunque a largo plazo- no las obliga a mejorar su rendimiento); b) "los altos costos evitables", cuando una empresa sí está en condición inmediata de eliminar su ineficiencia, pero no lo hace, favoreciéndose de la excesiva protección; y

88. "La estrategia de desarrollo industrial que el Estado ha implementado en los últimos treinta años, creó una industria extremadamente protegida, protección que dió lugar a un desarrollo desigual: la industria manufacturera no fué capaz de desarrollar máquinas-herramientas dentro del sector I (productor de medios de producción)...". Ramírez Brun, Ricardo. Estado y Acumulación de Capital en México 1929-1983, U.N.A.M., ENEP-Aragón, Segunda Edición, México, 1983, p. 176

89. "Las empresas establecidas, al no tener el peligro de nuevos competidores tanto por sus barreras a la entrada como porque el lento crecimiento del mercado no incentiva a ello, incrementan los precios para no afectar su tasa de ganancia ante la pérdida de dinamismo del mercado". Huerta, Arturo. "Características y Contradicciones de la Industria de la Transformación en México 1970-1976"; en Capitalismo y Crisis en México, Ediciones de Cultura Popular, Primera Reimpresión 1979 (1978), México, p. 172.

c) "los rendimientos monopólicos" que obtiene una industria, generalmente una gran empresa cuyo ritmo de producción y precios están a nivel competitivo internacional, aprovechando el excesivo proteccionismo para obtener grandes ganancias.⁹⁰

Gran parte del problema se centra en lo siguiente: "Para fijar las tasas arancelarias individuales, la Secretaría de Hacienda carece de normas específicas y criterios uniformes. (...). Generalmente se adoptan las tasas arancelarias que sugieren los empresarios, a menos que sean excesivamente altas." Se demuestra lo señalado en el sentido de que la política industrial está preocupada en gran medida por crear condiciones óptimas a la iniciativa privada, antes que por desarrollar mecanismos equilibrados. El comité mismo que rechaza o acepta las tasas arancelarias está constituido por un funcionario de la Secretaría de Industria y Comercio que actúa como presidente, y representantes de la industria y comercio privada.⁹¹

El uso simultáneo de aranceles y permisos de importación crea asimismo una falta de coordinación en la protección, puesto que son manejadas por distintas Secretarías: los aranceles por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y los permisos de importación por la Secretaría de Industria y Comercio. El uso de permisos de importación, por su lado, hace lento el proceso de importación mismo, agregando problemas burocráticos al proteccionismo. Sin embargo, en épocas de crisis aguda, como sucede entre 1982 y 1984, se requiere de una importación rápida de algunos bienes que estimulen la producción, y los permisos resultan un estorbo tanto para los industriales como para

90. Bersman, Joel "Commercial Policy, Allocative Efficiency, and X-Efficiency".; en *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. LXXXVIII, No. 3, Agosto 1974.

91. Izquierdo, Rafael "El Proteccionismo en México"; en *El Trimestre Económico*, Lecturas # 4, FCE, Primera Reimpresión, México, 1975, p.239-240.

el gobierno, hecho que ha impulsado a este último hacia el objetivo de eliminar una importante proporción de permisos de importación.⁹²

Esta acción por parte del gobierno conlleva otra implicación: corregir en algún grado los excesos de la política proteccionista. La misma crisis empuja al Estado a presionar (tímida y prudencialmente) a los industriales a una mayor eficiencia productiva para abatir los precios de los productos nacionales y tener mayores posibilidades en la exportación:

"[Los permisos de importación se sustituirán por aranceles];... no se hará de la noche a la mañana y sin previa meditación y profundo análisis, pero es indudable que el industrial tiene que exponerse a la competencia extranjera, poco a poco, en forma prudente y racional."⁹³

92. SECOFIN anuncia la eliminación de 840 fracciones. Uno Más Uno, 15 de agosto de 1984

93. SECOFIN, Uno Más Uno, 4 de agosto de 1984.

V. RENDIMIENTO PRODUCTIVO

La producción de la industria manufacturera mexicana no es equivalente a la producción potencial de la capacidad instalada en el país. En efecto, el sector manufacturero trabaja a un 60-70% de su capacidad. Inclusive en ciertas ramas de producción el aprovechamiento es menor, como es el caso de la industria de bienes de capital en la que se utiliza un 25% de la capacidad instalada.⁹⁴

Ello implica, en términos meramente cuantitativos, que el valor de las mercancías producidas es mayor que el valor que tendrían en el caso de que la productividad fuese mayor; esta situación refuerza tanto la inflación económica interna, como nuestra incapacidad relativa de competir en el mercado mundial.⁹⁵

Por otro lado, y quizá más significativo desde el punto de vista de la política de industrialización, el desaprovechamiento de la capacidad instalada es muestra de una mala planificación de la inversión industrial. En última instancia implica una sobreinversión y desperdicio de capital. Pero ¿qué sentido tiene para el inversionista sobreinvertir en una industria específica? En realidad, la sobreinversión es un resultado natural de la "libre competencia" capitalista, en la que la competencia entre capitalistas por el mercado para un producto específico genera una sobreinstalación productiva en dicha rama. Este fenómeno es clave en industrias como la automotriz.

94. Carlos Mireles, Presidente de la CANACINTRA, Uno Más Uno, 27 de marzo de 1984.

95. "En los mercados altamente protegidos de los países de América Latina, el empresario está en condiciones de transferir al precio el costo asociado a la utilización parcial de sus instalaciones". Fajnzylber, Fernando. "Oligopolio, Empresas Transnacionales y Estilos de Desarrollo"; en Lecturas # 34, Tomo I, FCE, Primera Edición, 1980, p.193.

CAPITULO IV

LA INVERSION EXTRANJERA
EN LA INDUSTRIALIZACION MEXICANA

CAPITULO IV

LA INVERSION EXTRANJERA EN LA
INDUSTRIALIZACION MEXICANA

"Hacia mediados de los años setenta, en los intensos meses previos a lo que en 1976 fué la que en aquel entonces --o sea antes de saber lo que es devaluar en serio-- considerábamos la gran devaluación, para varios analistas se hizo evidente un fenómeno alarmante: en escasas tres décadas el Estado mexicano había perdido su capacidad directriz en materia económica; no tenía capacidad de respuesta ni de manobra en su confrontación con los grupos del sector privado; pero lo peor era que esa capacidad de decisión, esa rectoría económica, no radicaba tampoco en el sector privado mexicano, sino que simple y llanamente, el timón estaba en el extranjero". 96

96. Márquez Ayala, David. "El Sector Externo de la Economía Mexicana", Uno Más Uno, 21 de mayo de 1983.

I. LA INVERSION EXTRANJERA EN AMERICA LATINA

"El capitalismo latinoamericano es, desde sus inicios, un capitalismo sin industria propia". 97

El mundo ha sido testigo de una expansión impresionante de las empresas transnacionales a partir de los años cuarenta. A finales de los setentas había más de 10,000 empresas transnacionales con 82,000 filiales en el mundo (49.1% de ellas norteamericanas), de las cuales el 70% se establece entre 1959 y 1970 (once años).⁹⁸ La Inversión Extranjera Directa en el mundo crece a un ritmo tan acelerado, que en sólo 10 años se sobre-duplica (\$105 mil millones de dólares en 1967 a \$287 mil millones de dólares en 1976).⁹⁹

El 71% del total de la inversión extranjera mundial se centra en los países subdesarrollados. Tan sólo la inversión norteamericana, que a partir de la Segunda Guerra Mundial ocupa la supremacía en el mundo capitalista [59.1% de la IED total en 1950], orienta más de la mitad de ésta (54.1%) al Tercer Mundo, 18.8% de la cual se concentra en América Latina.¹⁰⁰

-
97. Aguilar, Alonso. "Imperialismo y Subdesarrollo"; en Revista Latinoamericana de Economía, Problemas del Desarrollo, No. 14, I.I. Económicas, U.N.A.M, México, 1972, p.105.
98. Trajtenberg, Raúl y Vigorito, Raúl. "Economía y Política en la Fase Transnacional, Reflexiones Preliminares"; en Comercio Exterior, Vol. 32, No.7, México, julio de 1982, p.714.
99. Behrman, J.N. National Interest and Multinational Enterprise, Prentice Hall, New York, 1970.
100. Basualdo, Eduardo. "Tendencia de la Transnacionalización en América Latina durante el Decenio de los Setenta"; en Comercio Exterior, Vol. 32, No.7, México, julio de 1982, p.756.

TABLA 5
Control de las ET no estadounidenses sobre el
Capital de sus subsidiarias latinoamericanas, 1970
 (Distribución porcentual del número de subsidiarias acumuladas)

	95% o más	Entre 54 y 94%	Entre 5 y 50%	Total
Argentina	46	25	29	100
Brasil	49	30	21	100
México	38	20	42	100
América Central	36	24	40	100
Resto de América Latina	45	22	33	100
Total de América Latina	44	25	31	100
Total Mundial	50	21	29	100

FUENTE: James Vaupel y Joan Curham

TABLA 6
Control de las ET estadounidenses sobre el
Capital de sus subsidiarias latinoamericanas, 1975
 (Distribución porcentual del número de subsidiarias acumuladas)

	95% o más	Entre 54 y 94%	Entre 5 y 50%	Total
Argentina	79	12	9	100
Brasil	71	12	17	100
México	62	9	29	100
América Central	81	7	12	100
Resto de América Latina	71	15	18	100
Total de América Latina	71	11	18	100
Total Mundial	74	10	16	100

FUENTE: Curham, Davidson y Rajan

Por último, cabe mencionar que las utilidades de la IED en América Latina son considerables, y su crecimiento es con tínuo. En 1966 las utilidades totales de la IED norteameri cana solo ascienden a \$362 millones de dólares; para 1979,

13 años después, la suma se incrementa a \$1,887 millones de dólares.¹⁰³ Esto explica el porqué el 80% de los productos elaborados por las transnacionales de ese país son manufacturadas en el exterior.¹⁰⁴ La cuota anual de ganancia de las empresas transnacionales en este continente es -inclusive- la más alta a nivel mundial (14.3%).¹⁰⁵

103. Trajtenber, Raúl. Op. Cit., p. 750

104. Barber, Richard. The American Corporation: Its Power, Its Money, Its Politics, E.P. Dutton and Co., Nueva York, 1970.

105. Hunt, Shane' "Evaluación de la Industria Extranjera Directa en América Latina"; en Comercio Exterior, diciembre de 1972, p. 1135.

II. ANTECEDENTES DE LA INVERSION EXTRANJERA EN MEXICO.

Hasta 1940, la inversión extranjera en México se sitúa esencialmente en los sectores extractivos. Llega a controlar el 95% de la extracción del petróleo y la mayor parte de la producción minera. Como consecuencia de las políticas nacionalistas cardenistas y la política de industrialización, el capital extranjero se orienta posteriormente a la industria.

A pesar de la atractiva política proteccionista y muchos otros estímulos, al término de la Segunda Guerra Mundial la entrada al país de inversión extranjera es moderada; esto se debía en parte a que el capital norteamericano está concentrado en la reconstrucción de Europa.

A mediados de los cincuenta México entra en una coyuntura desfavorable. Las exportaciones mexicanas sufren un desplome importante en el mercado internacional (plomo 32%, zinc 40%, petróleo 14%, cobre 2%, algodón 7.8%, henequén 22.4%).¹⁰⁶ Se da además un estancamiento momentáneo en la sustitución de importaciones; inclusive algunas ramas de producción disminuyen su grado de sustitución (madera, corcho, papel, química, maquinaria, electricidad).¹⁰⁷ Finalmente, la situación se complica aún más con la devaluación de 1954.

Ante esta coyuntura, el Estado mexicano siente la necesidad de una fuente de capital que revitalice la economía. Sin embargo, esta alternativa provoca una importante polémica nacional. Veamos algunas de las respuestas internas y externas a esta política.

106. Pellicer de Brody, Olga. Op.Cit., p.85

107. Villarreal, René. "El Desequilibrio en la Industrialización de México (1929-1975)"; Op. Cit., p. 59

Las opiniones más optimistas argumentan:

"Al capital nacional conviene que se sumen, para obras de trascendencia y beneficio colectivo inmediato, las aportaciones del capital extranjero respetuoso de nuestras leyes".¹⁰⁸

Las opiniones moderadas y cautelosas señalan:

"Los ahorros internos están cercanos a su límite máximo; no es probable que ni siquiera una política fiscal adecuada eleve sustancialmente la tasa corriente de los mismos durante los próximos años. En estas circunstancias México se encuentra ante una situación en la que no puede ampliar fácilmente la fuente principal para financiar la inversión, los ahorros internos - y en la que, en cambio, la necesidad de incrementar la inversión a largo plazo y el crecimiento de la población exigen una mayor inversión, si es que el ingreso per capita ha de continuar aumentando como en el pasado (...). En los próximos años, (...) será preciso depender en mayor medida del financiamiento exterior". Aunque se insistía en acompañar esta medida con una política impositiva adecuada, que redujera los efectos inflacionarios del sector público y desalentara el gasto suntuario.¹⁰⁹

Por otro lado, la CANACINTRA - fundada en 1941 y que representa a la burguesía nacional- se opone a una apertura tan amplia al capital extranjero y plantea:

"Hemos considerado que el desarrollo económico de México debe financiarse preponderantemente a base de recursos internos. Dentro de este principio la inversión extranjera puede desempeñar un papel complementario en relación a la capitalización nacional".¹¹⁰

108. Ruíz Cortínez. "Aspectos Económicos del Informe Presidencial"; en Comercio Exterior, México, 1956, p. 399

109. Ortíz Mena, Raúl; Urquidí, Víctor L.; Waterston, Albert, y, Harala, Jonas. El Desarrollo Económico de México y su capacidad para Absorber Capital del Exterior, Fondo de Cultura Económica, México, 1953, pgs. 482-483.

110. CANACINTRA: Cámara Textil del Norte. "Las Inversiones Extranjeras y el Desarrollo Económico de México"; en Problemas Industriales de México, No. 1-2, Vol. IX, 1957, pg. 71 .

A través de la Cámara Textil del Norte, la CANACINTRA hace una serie de propuestas, las cuales no son bien recibidas por el Estado Mexicano. Veamos:

"Las víctimas verdaderas de las medidas que se proponen no serán los capitales extranjeros, que en vez de México se irán a países más inteligentes y menos hostiles... sus víctimas serán el progreso económico de México". [José Campillo Sáenz].¹¹¹

Sin embargo, la oposición de la CANACINTRA desaparece en 1957 y la discusión en torno a la política de inversión extranjera en México queda, por lo pronto, en el olvido.

El punto de vista norteamericano queda mas o menos explicado en las siguientes citas:

"Mi gobierno está en posibilidad de aumentar el volumen de ayuda con que ha venido contribuyendo al desarrollo económico de las repúblicas americanas. Sin embargo, el gobierno de los Estados Unidos no puede financiar más que una pequeña parte del gran desarrollo requerido. El capital necesario debe provenir de fuentes privadas, tanto domésticas como extranjeras". [George Marshal]¹¹²

"La fé despertada aquí por Rufiz Cortinez, la ha despertado también en los Estados Unidos y esta confianza va a traer como consecuencia una mayor inmigración de capital".¹¹³

-
111. Opiniones sobre la ponencia de la Cámara Textil del Norte, reproducidas en Problemas Agrícolas e Industriales de México, enero-junio, 1957, pg. 78 .
 112. Green, María del Rosario. "Estados Unidos y América Latina en el Marco de la Dependencia"; en Foro Internacional, Colegio de México, 1973, pg. 334 .
 113. Declaración del presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado Norteamericano, Sr. Alexander Wiley, en su visita a México en 1953.

III. GENERALIDADES DE LA INVERSION EXTRANJERA EN MEXICO.

"Ningún país ofrece los atractivos que México: seguridad jurídica, estabilidad política, inalterable cambio de paridad y libertad para mover recursos".¹¹⁴

México se presenta ante los ojos de las grandes transnacionales del mundo como un campo irresistible de inversión. Prueba de ello es el que para 1968, 162 de las 187 transnacionales norteamericanas tienen subsidiarias en México, número que coloca a nuestro país en el tercer lugar entre los países del mundo con estas características.¹¹⁵

En 1980, la IED acumulada alcanza una cifra cercana a los \$8,500 millones de dólares, y la política petrolera instrumentada a partir de 1976 actúa como un atractivo más para ésta, que en 1980 efectúa una inversión nunca vista de \$1,600 millones de dólares.¹¹⁶ (Ver Tabla 7).

En el caso específico de la inversión norteamericana, se observa un incremento importante en la tasa de crecimiento, que pasa de 1.4% anual en 1977 a 7.6% en 1980.

114. Beteta, Mario Ramón (Subsecretario de Hacienda y Crédito Público), Excelsior, 3 de abril, 1974.

115. Vaupel, James; Curhan, John: "The Making of Multinational Enterprises; a source book of Tables of 187 Major U.S. Manufacturing Corporations", Harvard, Boston, 1969.

116. Carranza Olmedo, Op.Cit., pg. 102.

TABLA 7
 MEXICO: IED (1970-1980)
 (Miles de millones de dólares)

AÑO	CRECIMIENTO ABSOLUTO	IED ACUMULADA	PORCENTAJE DE VARIACION ANUAL
1970	-	2.8	-
1971	0.2	3.0	7.1
1972	0.2	3.2	6.7
1973	0.3	3.5	9.4
1974	0.4	3.9	11.4
1975	0.3	4.2	7.7
1976	0.3	4.5	7.1
1977	0.3	4.8	6.7
1978	0.4	5.2	8.3
1979	0.8	6.0	15.4
1980	1.6	7.6	26.7

FUENTES: Para 1970-1975, Boletín Mensual de Información Económica, Secretaría de Programación y Presupuesto, México, Vol.2,num.6, junio 1978. Para 1976-1980, Anuario Estadístico de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, México, 1981.

TABLA 8

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA ACUMULADA POR PAISES DE ORIGEN: MEXICO
 1970-1975-1980

	1970	1975	1980	VARIACION 1980/1975 (% sobre las cifras absolutas)
TOTAL (millones de dólares)	3 714.4	5 016.7	8 458.8	68.6
Participación de:				
EUA	79.4	70.1	69.0	66.0
RFA	3.4	6.2	8.0	117.6
Japón	0.8	4.3	5.6	399.1
Suiza	2.8	2.0	5.9	119.6
G.B.	3.3	5.5	3.0	(8.0)
España	N.S.	0.9	2.4	349.1
Suecia	1.3	1.0	1.5	152.8
Canadá	1.6	2.9	1.5	(12.7)
TOTAL 8 PAISES (%)	92.6	92.9	96.9	

FUENTES: para 1970, los porcentajes de participación están calculados con base en los datos del Banco de México. Información Económica. Sector Externo. Cuaderno 3, junio de 1978. Todas las cifras absolutas, y los porcentajes de participación correspondientes a 1975 y 1980 son de la Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1981.

Entre 1978 y 1981 la inversión total crece a un ritmo muy superior al observado entre 1971 y 1977 (38.8% y 13.8%, respectivamente); la inversión extranjera juega un papel muy importante en este salto, ya que su tasa de crecimiento aumenta a un 58.4% anual mientras que el aumento de la inversión privada nacional corresponde a un 39.5%, y el de la inversión pública a un 37%.¹¹⁷ Tan sólo entre 1973 y 1980 se instalan en el país 1,554 empresas extranjeras.¹¹⁸

A partir de los cuarentas, la inversión extranjera en México se orienta básicamente a la manufactura. En 1975, este sector absorbe el 75% de la inversión extranjera directa acumulada del país, llegando a un 78.5% en 1981.¹¹⁹

TABLA 9
NUMERO DE SUBSIDIARIAS DE EMPRESAS TRANSNACIONALES NORTEAMERICANAS
ESTABLECIDAS EN MEXICO POR RAMA DE ACTIVIDAD, 1970

CONCEPTO	TOTAL DE EMPRESAS EXTRANJERAS	TOTAL DE EMPRESAS DE E.U.A.	SUBSIDIARIAS DE EMPRESAS TRANSNACIONALES
TOTAL	1,915	1,481	242
Agricultura	18	18	4
Minería	114	85	8
Petróleo	18	16	-
Industria	1,110	864	178
Construcción	29	19	-
Electricidad	6	6	5
Comercio	436	320	40
Transportes	37	28	-
Otros	147	125	7

FUENTE: Grupo Secretaría de Hacienda - Banco de México

117. Cordero, María Elena y Quijano, José, Op.Cit., pg. 172.

118. Estudios CIEN, Proceso de Mexicanización de Empresas Extranjeras, E9/E-44/octubre, 1981

119. Jacobs, Eduardo y Pérez Nuñez, Wilson. "Las Grandes Empresas y el Crecimiento Acelerado"; en Economía Mexicana 1982, CIDE, 1982, p.102.

Dentro de la industria manufacturera misma, la IED tiende a acumularse en los sectores más modernos (31% en 1976 y 40.6% en 1980)¹²⁰, que corresponden a las ramas más dinámicas de la economía: transporte, caucho, sustancias químicas, bienes de capital.

Las empresas extranjeras dominan el 75% de las empresas de bienes de capital: 66.6% en maquinaria eléctrica; 61.7% en materiales para la producción de bienes de transporte; 60.3% en maquinaria no-eléctrica; 27% en productos metálicos.¹²¹ Es en esta rama en particular en la que las empresas norteamericanas han incrementado su inversión durante los últimos años, ya que se trata de actividades cuyo mercado está menos saturado que en el caso de los bienes de consumo. La tasa de crecimiento anual aumenta de un 12% entre 1959 y 1962, a un 23% entre 1975 y 1978.

Mencionamos anteriormente cómo la sustitución de importaciones prácticamente abandonó el sector de bienes de capital, y como este hecho reforzó la dependencia. Ahora observamos que las industrias de bienes de capital son, en su mayoría, empresas extranjeras: La dependencia se profundiza.

120. SEPAFIN, Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario Estadístico, 1981

121. Aguilera, Gustavo. "Bienes de Capital, Industria Siderúrgica y Desequilibrio en el Contexto de un Nuevo Esquema de Dominación"; en Capitalismo y Crisis en México, Ed. de Cultura Popular, primera reimpresión 1979 (1978), México, p.207; según Economía Informa #90/91, febrero-marzo, 1982, p.31, los bienes de capital son 70% extranjeros, 20% públicos, y 10% privados.

IV. POLITICAS DE PROPIEDAD: CONTROL, DESNACIONALIZACION,
FLEXIBILIDAD.

Las empresas transnacionales tienden a conservar la propiedad total sobre sus subsidiarias. En América Latina, por ejemplo, 18% de las subsidiarias norteamericanas controlan menos del 50% de las acciones (1975).¹²² Desde su punto de vista, existen razones objetivas para ejercer este control:

"La intensificación del proceso de innovación tecnológica en cuanto a productos y procesos, los requerimientos cada vez mayores de capital, el alargamiento en los plazos de maduración de las inversiones (en investigación y desarrollo y en las actividades productivas), y el incremento en el tamaño y la complejidad de su organización, conducen a la empresa a buscar el control del contexto en que ésta actúa. La empresa debe planear no sólo sus propias operaciones, sino también, en la medida de lo posible, planificar el comportamiento de la población y del gobierno en cuanto éste la afecta. Este no es un problema de ambición sino de necesidad".¹²³

Sin embargo, el Estado Mexicano -en este caso-, aún cuando requiera del capital extranjero y le brinde condiciones atractivas, establece -por su propia seguridad- políticas que le permiten, aunque sea formalmente, cierto control e independencia; con mayor razón si se trata de un gobierno con rasgos nacionalistas.

En 1973, el Estado mexicano emite la Ley de Inversiones Extranjeras que impone, entre sus premisas fundamentales, limitaciones de propiedad a la inversión extranjera sobre sus empresas: un máximo de 49% de las acciones de éstas.

122. Basualdo, Eduardo, Op.Cit., p.760 .

123. Galbraith, J.K. Economics, the Public Purpose, Houghton Mifflin Co., U.S., 1973, pg.39 .

Nota: Subrayado nuestro.

Desafortunadamente dicha limitación no ha trascendido del papel. De 5,431 empresas que tienen, en 1980, participación de capital extranjero, el 52.8% controlan más del 49% de sus acciones, muchas de ellas controlan incluso el 100% incluyendo a las empresas maquiladoras.¹²⁴ Si eliminamos del cálculo a estas últimas, la cifra disminuye a un 42.4% en 1984 (aún significativa).¹²⁵

Si tomamos en consideración que en 1972 el 32% de las 500 empresas más importantes del país son subsidiarias transnacionales, tenemos una imagen clara de la posición que tiene la inversión extranjera en la economía nacional.¹²⁶

TABLA 10
MEXICO: PROPIEDAD DE LAS 500 MAYORES FIRMAS NO FINANCIERAS, 1972
(Número de firmas)

	EXTRANJERAS		MEXICANAS		TOTAL	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
			Privadas	Estatales ¹		
Mayores de 50	10	20	19	38	21	42
De la 51 a la 100	23	46	18	36	9	18
De la 101 a la 200	35	35	52	52	13	13
De la 201 a la 300	34	34	57	57	9	9
De la 301 a la 400	27	27	48	48	25	25
De la 401 a la 500	32	32	63	63	5	5
TOTAL	161	32	257	51	82	16
					339	68

¹ Incluye 5 empresas mineras en las que el Estado tiene intereses mayoritarios, en sociedad con firmas extranjeras cuyos intereses sobrepasan el 25 por ciento.

FUENTE: Elaborado por Newfarmer y Mueller (ver nota 126), p.53, con base en diversas fuentes.

124. Estudios CIEN, Op.Cit., pg.20 .

125. Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, Uno Más Uno, 18/I/1985.

126. Newfarmer, Richard y Willard, Mueller. "Multinational Corporation in Brazil and Mexico. Structural Sources of Economic and Non Economic Power"; Report to the Subcommittee on Multinational Corporations of the Committee on Foreign Relations, United States Senate, U.S. Government Printing Office, Washington D.C., 1975, pp.53-55

TABLA 11
 CLASIFICACION DE EMPRESAS, SEGUN EL GRADO DE PARTICIPACION
 DEL CAPITAL EXTRANJERO EN SU CAPITAL SOCIAL, 1970

Actividades Económicas	De 5% a menos de 25%	De 25% a 50%	De más de 50% a me- nos de 75%	De 75% a menos de 100%	De 100%
TOTAL	4.0	27.4	8.5	5.9	54.2
Minería	5.1	65.2	1.7	1.7	26.3
Comercio	1.4	12.3	6.0	6.7	73.6
Construcción	-	23.8	4.8	-	71.4
Bancos	4.9	24.4	2.4	2.4	65.9
Industria Manufacturera	4.1	29.0	10.7	6.7	49.5
Prods. Alimenticios	10.4	15.6	9.1	7.8	57.1
Productos Químicos	2.3	24.5	9.8	6.5	56.9
Hule	10.0	50.0	10.0	-	30.0
Imprenta y Editoriales	-	40.7	7.4	7.4	49.5

FUENTE: Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio

Cuadro 10 del Apéndice Estadístico

No obstante, y para no exagerar lo anterior, es cierto que dicha legislación genera una presión determinada sobre la IED que, en casos particulares, está dispuesta a compartir la propiedad de sus subsidiarias con capital nacional, sobre todo en empresas que producen bienes estándar de escasa tecnología; tratándose de líneas con tecnología más avanzada, conservan la propiedad total de las acciones.¹²⁷ En este sentido, las em-

127. Rose, S. "Why the Multinational Tide is Ebbing"; en Fortune, Vol. 95, agosto de 1977, E.U., pgs. 111-120.

presas transnacionales han encontrado la manera de manipular la legislación a su favor.¹²⁸

Cabe aclarar que no es solamente el porcentaje de las acciones lo que define el grado de control extranjero sobre una empresa; debemos considerar también el control sobre patentes, marcas, procesos productivos, administración, mercados internacionales, préstamos, etc.

En cuanto al poder que otorga este control de propiedad, éste tampoco se limita a la capacidad económica, sino que se extiende a nivel político a través de las organizaciones empresariales, compartiendo puestos con los grandes grupos privados nacionales:

"Durante el sexenio 1970-1976 una reducida minoría compuesta por sólo 321 unidades económicas (empresas y grupos) controlaba los puestos directivos de las siete organizaciones consideradas (...) y a través de ellas a toda la red (...) Dentro de estas 321 unidades económicas representadas en los órganos directivos, la categoría hegemónica era la constituida por el gran capital asociado al capital extranjero (en general los más grandes grupos financieros)".¹²⁹

Incluso Manuel J. Clouthier fue presidente de la CONCAMIN en 1977, siendo representante de una empresa transnacional.

128. "Para el capital extranjero la mexicanización es una forma legal que le permite hacer a un lado las restricciones marcadas por la ley que reglamenta la inversión extranjera y, al mismo tiempo, le permite actuar con toda libertad y aprovechar todos los beneficios que concede el Estado al capital nacional".

Palomares, Laura. "Inversión extranjera y Mexicanización"; en Cuadernos 1 del Centro de Estudios Temporales "Lázaro Cárdenas", Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, U.N.A.M., 1983, p.7

129. Tirado, Ricardo. "Semblanza de las Organizaciones Empresariales Mexicanas"; en Estudios Políticos, Núm.1, Vol. 3, enero-marzo, 1984, Nueva Epoca, pgs. 8-11 .

Aun sin que hayamos analizado otras problemáticas relacionadas al capital extranjero, queda claro a este nivel del análisis que la inversión extranjera representa una fuerza interna situada estratégicamente en la economía, y, por tanto, con capacidad de imponer y defender sus intereses.

A pesar de lo anterior y de la dependencia que implica, el Estado le adjudica a la inversión extranjera un papel importante en la estrategia de desarrollo. Por ello, en momentos de una crisis económica como la actual, el Estado vuelve a recurrir al expediente de la inversión extranjera pasando incluso sobre sus propias reglamentaciones.

Es tal la urgencia de inversiones que dinamizen la economía, que se ha planteado una flexibilización formal del tope a la propiedad extranjera¹³⁰, que en la práctica funcionaba ya con gran flexibilidad inclusive en actividades prioritarias como producción de maquinaria y equipo electrónico y no-electrónico, metalmecánica, equipo y material de transporte, etc.¹³¹ El Programa de Fomento Industrial y Comercio exterior (PRONAFICE) de 1984 llega a señalar:

"Se podrá autorizar participación mayoritaria de su capital en las áreas prioritarias, con énfasis en los bienes de capital y tecnología nueva y de punta, conforme a los lineamientos del Programa, para que coadyuve al logro de los objetivos de cambio estructural".¹³²

"Se aceptará asimismo su inversión en áreas restringidas anteriormente a la inversión privada nacional, mientras no rebase del 25%".¹³³

130. La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras expedirá autorización para la expansión de empresas con mayoría de capital extranjero. Uno Más Uno, 5 de mayo de 1983.

131. SECOFIN, Uno Más Uno, 20 de julio de 1984.

132. Uno Más Uno, 20 de enero de 1985

133. Uno Más Uno, 22 de mayo de 1983.

La respuesta a esta política no se ha hecho esperar. Veamos por ejemplo las opiniones de la CANACINTRA y el Colegio Nacional de Economistas, entidades que podríamos considerar moderadas, dejando a un lado las opiniones de analistas que desde hace tiempo han criticado las políticas de inversión extranjera en México:

"La apertura a un indiscriminado ingreso de inversiones podría llevarnos, antes que a solucionar nuestra crisis, a un conflicto de proporciones impredecibles donde la independencia o soberanía serían conceptos puramente retóricos".¹³⁴

"Existe peligro de que la industria nacional desaparezca ante la presencia creciente de la inversión extranjera, sobre todo por las condiciones de deterioro que enfrentan las empresas mexicanas".¹³⁵

Por otro lado, la empresa transnacional -dado su mayor dinamismo y los recursos con los que cuenta frente a las empresas nacionales- genera un proceso de desnacionalización de la economía. Entre 1962-1970, las empresas transnacionales se expanden a una tasa promedio anual del 17.4%, mientras que las nacionales, para este mismo período, se expanden en un 11%.

Las empresas extranjeras tienen también a su favor el no verse obligadas a realizar pagos por regalías y licencias a las matrices, pagos marcados con un 5% sobre el valor de sus

134. Colegio Nacional de Economistas, Uno Más Uno, 29 de enero de 1984.

135. CANACINTRA, Uno Más Uno, 10 de febrero de 1984.

Por otro lado, "...la inversión extranjera directa, no obstante los esfuerzos de las autoridades por promoverla, ésta no ha podido tener la caída de la producción y plantearse como una alternativa". Calzada, Fernando y González, Enrique, "Un Año de Política Económica, Peor los Remedios que la Enfermedad", en Economía Informa # 111, diciembre, 1983, pg.13-14 .

ventas; en tanto que las empresas nacionales no sólo están obligadas a este pago, sino también tienen que pagar el 16% de interés sobre el capital que captan a nivel local, contra un 8% que por este concepto pagan las subsidiarias al capital obtenido de sus matrices.¹³⁶

La inversión extranjera ha preferido inclusive establecerse en México adquiriendo empresas mexicanas. Hasta 1946, el 76% de las filiales norteamericanas se incorporan al país estableciendo instalaciones propias; entre 1946 y 1957 este porcentaje se reduce a un 52%, y entre 1970 y 1971 baja hasta un 25%, cifras que son muestra clara de la tendencia arriba mencionada.¹³⁷

TABLA 12
MEXICO: ADQUISICIONES DE EMPRESAS MANUFACTURERAS
POR 197 DE LAS MAYORES ETN DE LOS E.U.A.

Períodos	Porcentaje de nuevas afiliadas establecidas por adquisición.	Total de afiliadas establecidas
Antes de 1945	9	35
1946 a 1950	6	18
1951 a 1955	11	18
1956 a 1960	39	54
1961 a 1965	43	60
1966 a 1970	64	77
1971 a 1972	75	32
TOTAL	43	294

FUENTE: Newfarmer y Mueller

136. Jenkins, R.O. "Industrialización Dependiente en la América Latina"; en Lecturas # 34, FCE, Tomo II, primera edición, México, 1980, pg. 481.

137. "La inversión extranjera se ha dirigido cada vez más a la adquisición de industrias establecidas, fenómeno particularmente notable a partir de la década de 1960, que implica un proceso de desnacionalización de la industria manufacturera y que acusa marcadamente en las ramas de producción de alimentos, química, eléctrica y maquinaria en general". CEPAL-NAFINSA, La Política Industrial en el Desarrollo Económico de México, México, agosto 1971, pgs. 192-193.

El proceso de desnacionalización se ha intensificado desde 1976 debido a que las empresas pequeñas y medianas nacionales tienen un menor grado de resistencia ante condiciones de crisis económica, en tanto que las grandes empresas -nacionales y extranjeras- no sólo pueden sobrevivir bajo estas condiciones, sino expandirse y crecer.¹³⁸

Entre 1970 y 1974, una muestra de empresas transnacionales incrementa sus ventas en 39.9%, durante un período de relativa inflación que aprovechan para aumentar sus utilidades netas en un 200%.¹³⁹

En 1980, las 16 empresas más grandes de México realizan ventas por una cantidad que excede en un 59% a las realizadas en 1979, mostrando con ello una dinámica productiva positiva, siendo que hasta 1981 se empieza a mostrar cierto repunte en la industria manufacturera en general.¹⁴⁰

138. "Las grandes empresas tienen mejores ventajas competitivas que el resto para enfrentar cualquier situación. Su posición financiera y tecnológica, aunada al alto grado de monopolio, les permite encarar en mejores condiciones, tanto la pérdida de crecimiento del mercado, como los ajustes salariales y los mayores costos, en comparación al resto de las empresas".
Huerta, Arturo. Op.Cit., pg. 173

139. Bernal, Sahagún; et.al., Las empresas Transnacionales...; Op. Cit., pg. 52

140. Vidal, Gregorio. "El Estado y el Sistema de Dominación Oligárquico en las Condiciones de la Crisis Actual"; en El Estado Mexicano Hoy, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., México, 1983, pgs. 69-70 .

Sin embargo, sería exagerado e incierto dar a entender que dichas empresas no sufren también los efectos de la crisis, ya que la contracción de la demanda en el mercado local limita las ventas; aun cuando las utilidades de los grupos privados aumentan en números absolutos entre 1976 y 1980, presentan una tendencia negativa en su tasa de crecimiento que disminuye de 76% entre 1977-1978, a 19% entre 1979-1980.¹⁴¹

141. Morera, Carlos, Op. Cit., pg. 28

"A decir verdad, la internacionalización de la ganancia capitalista es tan evidente que no necesita grandes explicaciones. Sabido es que la ganancia de las filiales de empresas norteamericanas en el extranjero es superior a la conseguida dentro de su propio territorio".¹⁴²

El principio financiero de empresas subsidiarias de transnacionales en el mundo, es recurrir lo menos posible al capital de las matrices y más a las fuentes de capital locales. A nivel mundial, solamente un 12% de los fondos utilizados por éstas provienen de las empresas matrices¹⁴³, proporción que cumplen en América Latina las empresas norteamericanas.¹⁴⁴

En México, el 48.6% del financiamiento de las empresas extranjeras proviene, en el año de 1965, de los bancos locales. Esta cifra se eleva a 61.5% a partir de 1971.¹⁴⁵

142. Palloix, Christian, Op.Cit., pg. 78

143. Ramírez, Rogelio. "Las Empresas Transnacionales en el Comercio Exterior de México"; en El Comercio Exterior, I.M.C.E. y la Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, Siglo XXI Editores, Tomo I, primera edición, 1982, pg. 83.

144. Chapoy, Alma. Empresas Multinacionales, Ed. El Caballito, México, 1975, pg. 109.

145. Aguilar, Manuel, Op.Cit., pg. 94

Desde el punto de vista de los bancos locales, financiar a empresas con capital extranjero tiene un claro sentido económico:

"Las empresas y los sectores en que predominan las transnacionales, por su mayor dinamismo y respaldo externo y sus tasas de rentabilidad más altas, tienen un atractivo mayor desde el punto de vista del sistema financiero privado. Esto favorece una canalización creciente de las fuentes locales de financiamiento hacia estas empresas y sectores líderes, y explica además el hecho de que una proporción creciente del financiamiento de estas empresas provenga de fuentes locales". 146

En realidad la banca es esencial en el crecimiento de las empresas nacionales y extranjeras. Entre 1940 y 1980 mantuvo una tasa anual de crecimiento de un 20 a 30% en los créditos a empresas particulares. Ello es una muestra de la interrelación existente entre los distintos grupos económicos en el país. 147

Por otro lado, extraen del país -en formas de remisión de utilidades y pagos por regalías- sumas considerables de dinero. Se calcula que entre 1975 y 1976 salen del país 2.1 y 2.5 dólares respectivamente por cada dolar que ingresa en inversión. Entre 1982-83, la relación incrementa a 5.8 y 10 dólares respectivamente. 148

En 1982, por ejemplo, la nueva inversión extranjera llega a \$3,500 millones de dólares, mientras que las divisas extraídas suman \$12,000 millones de dólares.

146. Fajnzylber, Fernando, Op.Cit., pg. 205

147. Soria, Víctor. "Características de la Crisis de 1976 y 1982 en México"; en Economía, Teoría y Práctica 7, U.A.M., México, 1984, pg. 50

148. Bernal Sahagún, Víctor Manuel. "Las Fábulas de la Inversión Extranjera"; en Momento Económico, febrero de 1984, # 3, pg. 9; Colegio Nacional de Economistas, Uno Más Uno, 29 de enero de 1984.

La tasa anual de utilidad de la IED en México ha mostrado una tendencia de constante crecimiento. En 1940 la tasa promedio es de 6.7% anual, mientras que en 1970 es de 10.1% (minería 17%, comercio 13.9%, e industria 11.8%).¹⁴⁹

TABLA 13
MEXICO: INGRESOS Y EGRESOS DE LA IED (1970-1976)
(Millones de dólares)

AÑO	INGRESOS POR NUEVAS INVERSIONES	EGRESOS (INTERESES, DIVIDENDOS Y OTROS PAGOS)	SALDO POR IED
1970	196.6	345.8	(149.2)
1971	196.1	381.1	(185.0)
1972	214.9	451.6	(236.7)
1973	286.9	528.4	(241.5)
1974	362.2	633.7	(271.5)
1975	362.3	699.0	(336.7)
1976	330.6	781.6	(451.0)
T O T A L E S	1,949.6	3,821.2	(1,871.6) ^a

^a Según últimas informaciones -1981- esta tendencia se ha mantenido año con año, a excepción únicamente de 1980 en que el saldo de la IED fue casi igual a cero.

FUENTE:

Banco de México, S.A., Indicadores Económicos.
Tomado de Raúl Olmedo, "La Crisis. Inversión Extranjera", en
Excelsior, agosto 3 de 1978, p.22-A.

149. Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio, op.cit., p. 71

TABLA 14
TASAS DE UTILIDAD Y DE RENTABILIDAD DE LA IED:
1960, 1967, y 1970
(En porcientos)

ACTIVIDADES ECONOMICAS	1960		1967		1970	
	TU	TR	TU	TR	TU	TR
TOTAL	6.7	11.5	9.7	16.6	10.1	18.4
MINERIA	5.7	10.7	16.8	20.1	16.0	23.3
COMERCIO	6.0	11.0	7.9	12.8	7.5	13.9
INDUSTRIA MANUFACTURERA:	10.2	15.8	9.8	17.7	10.6	19.4
Productos Químicos	9.0	14.4	9.7	18.3	10.6	19.2
Construcción de Maquinaria	5.4	6.4	5.6	16.0	6.0	19.3
Maquinaria Eléctrica	8.2	13.0	12.7	21.5	12.5	29.3
Equipo de Transporte	8.8	11.7	2.7	11.3	9.5	19.3
Hule	13.1	17.6	19.9	18.6	9.7	15.4
Tabaco	34.8	40.4	12.5	13.4	13.0	16.3
Papel	4.9	9.5	9.4	12.4	11.2	15.8
Productos de Minerales No Metálicos	11.7	13.0	12.5	15.5	5.5	12.5
Metálicas Básicas	10.9	23.1	10.2	23.0	10.4	24.0
Productos Metálicos	8.6	12.4	7.6	16.6	8.3	16.6
Manufacturas Diversas	8.8	11.8	14.6	27.3	7.0	13.1
Productos Alimenticios	9.8	14.9	8.5	14.8	9.7	17.0
Bebidas	25.2	61.3	21.8	40.5	18.9	27.5

FUENTE: Los datos de las tasas de la industria manufacturera se elaboraron con base en datos proporcionados por la Subgerencia de Estudios Económicos del Banco de México.

Debe aclararse que la tasa de utilidad señalada se refiere únicamente a las utilidades declaradas por las empresas, y que existen "utilidades ocultas" que se cubren en forma de pago de intereses a sus casas matrices, pagos por regalías, y pagos por asistencia técnica. Calculando estas "ganancias ocultas", la tasa de utilidad de la minería se eleva a 23.3% y la de la industria a 19.4%.

El ocultamiento de utilidades conviene a las transnacionales, en primer lugar porque minimizan sus beneficios y, por tanto, protegen su imagen; en segundo lugar, porque se ven obligados a pagar menores impuestos en el caso de los pagos por intereses, regalías o asistencia técnica. Ello explica su predisposición a solicitar asistencia técnica inclusive en caso en que no la requieren.

Las empresas transnacionales, gracias a la política de financiamiento señalada, invierten en México obteniendo cuantiosos beneficios con poco riesgo. Si una de las razones por la que se intenta justificar la inversión extranjera en el país radica en el flujo fresco de capital, lo antes señalado nos brinda una imagen que pone en tela de juicio su aportación económica real.

La política de reinversión de utilidades es asimismo interesante. En esencia, su estrategia se resume en el siguiente comentario:

"También ha sido nuestra política remitir las ganancias obtenidas en otros países (...) dejando solamente lo necesario para mantener y expandir la subsidiaria como competidora efectiva" [General Motors Co.]¹⁵⁰

En 1955 la IED en México reinvierte 75% de las utilidades. Para 1970, solamente el 55% son reinvertidas. Sin embargo, ello no significa que los beneficios obtenidos se envíen cada vez en menor medida a las matrices. El envío de las utilidades se hace mas bien a través de pagos por intereses, regalías y otros pagos, llegando estos a representar el 45.4% de los beneficios remitidos en 1980 a las matrices.¹⁵¹

150. Comentario de T.A. Murphy, vicepresidente de la General Motors Co. de E.U.A., citado en Jenkins, Rhys Owen, Dependent Industrialization in Latin America: The Automotive Industry in Argentina, Chile and Mexico, Praeger Publishers, U.S.A., 1977, pp. 177-178.

151. Bernal Sahagún, et.al., "Las Empresas Transnacionales...". op.cit., p. 33.

TABLA 15
 PORCENTAJE DE LAS REMISIONES TOTALES DE LA IED
 EN RELACION A LOS BENEFICIOS OBTENIDOS^a

1960-1980^b

AÑOS	UTILIDADES REMITIDAS	INTERESES, REGALIAS Y OTROS PAGOS
1960	50.9	41.6
1961	38.7	44.3
1962	35.3	41.8
1963	36.7	43.9
1964	38.1	40.6
1965	35.1	39.0
1966	27.5	45.9
1967	21.6	45.6
1968	23.7	47.0
1969	23.9	43.3
1970 ^b	21.5	44.0
1978 ^c	18.0	45.3
1980 ^c	17.4	45.4

a Utilidades, y pagos por intereses, regalías y otros pagos.

b 1970, estimación de la fuente original.

c Tendencias lineales

FUENTES: 1960-70, varias fuentes, tomado de Inversión Extranjera y Transferencia de Tecnología en México, Asociación Nacional de Abogados de Empresa. Ed. Tecnos, México, 1973, p.20;
 1978 y 1980, proyecciones del autor.

"Con ello las empresas transnacionales no sólo afectan la balanza de pagos, sino se benefician con un sistema tributario mal diseñado, que no controla adecuadamente ciertas formas de evasión fiscal".¹⁵²

 152. Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio, op.cit., p.106 .

VI. ASPECTOS PARTICULARES

A. MAQUINARIA OBSOLETA

"Como México es uno de esos países cuyas características de mercados, facilidades y subsidios, población, etc., son menos lejanas a las que privan en países industrializados, es uno de los primeros recipientes de la maquinaria y equipos (...) desechados por las modernas plantas matrices de las empresas transnacionales norteamericanas en particular".¹⁵³

Se calcula que el 79% de las empresas norteamericanas en México utilizan maquinaria de segunda mano, lo que redunda necesariamente en el problema de la ineficiencia productiva y baja competitividad de los productos mexicanos a nivel internacional. Por supuesto que las empresas extranjeras se benefician de la posibilidad de explotar maquinaria que en sus países está desvalorada.

B. IMPUESTOS

Por un lado, las empresas extranjeras contribuyen significativamente a los ingresos federales. Entre 1965-1971, el 17.5% del total de los ingresos tributarios y el 36.6% de los impuestos de renta del país provienen de la inversión extranjera directa.¹⁵⁴

Por otro lado, como se ha señalado en otros capítulos, la política impositiva se ha utilizado como un estímulo a la in-

153. Bernal Sahagún, Víctor Manuel. El Impacto de las Empresas Multinacionales en el Empleo y los Ingresos. El Caso de México, OIT (ONU) Instituto de Investigaciones Económicas (UNAM), México-Ginebra, 1976, pp. 143-144.

154. Aguilera Gómez, Manuel, "La Desnacionalización de la Economía Mexicana", FCE. Archivo del Fondo, Primera Edición, 1975, p.91.

versión extranjera y la industria en general, mediante la forma de exención de impuestos.¹⁵⁵

C. EMPLEO

El aporte de la inversión extranjera al empleo en el país entre 1963 y 1970 corresponde a un 13.1% del total, con una tasa de crecimiento de 6.62% anual, un poco mayor al del conjunto de la industria (4.9%).¹⁵⁶ Esto se debe a su mayor ritmo de expansión y modernización, aunque por unidad productiva su aporte es menor dada la mayor intensidad tecnológica de su producción (salvo en la industria maquiladora).

Sin embargo, su efecto sobre el conjunto de la economía a través de la desnacionalización, la competencia con las empresas nacionales, etc., provoca indirectamente problemas de empleo.¹⁵⁷

D. PLAZO LIMITE DE PROPIEDAD

No existe en México una legislación que limite el plazo de tiempo límite dentro del cual las empresas extranjeras mantienen su propiedad, y después del cual ésta pasa a control nacional. Tienen un carácter indefinido. Sobre este punto existen experiencias diferentes en latinoamérica. El Grupo

155. Nacional Financiera, "La Política Industrial en el Desarrollo Económico de México"; en Lecturas # 4, Tomo I, FCE, la reimpresión, 1975, México, p.203

156. Bernal Sahagún, V.M. "El Impacto de las..", op.cit., p.153-155.

157. Vaístos, Constantino. "Los Problemas del Empleo y las Empresas Transnacionales en los Países en Desarrollo: Distorciones y Desigualdades"; en Lecturas # 34, Tomo II, FCE, México, 1980, pgs. 45-47.

Andino, mediante el acuerdo de Cartagena (1971), establece límites de tiempo después de los cuales las industrias extranjeras se ven obligadas a vender sus acciones a nacionales. Por ejemplo, Chile, Colombia y Perú impusieron un período de 15 años; Bolivia y Ecuador impusieron uno de 20 años. Desgraciadamente, dichos países les brindan como balance mayores ventajas a las empresas extranjeras durante este lapso.¹⁵⁸

E. COMERCIO Y PUBLICIDAD

A pesar de la relativamente baja participación del capital extranjero en el comercio, su influencia sobre las prácticas comerciales es definitiva, tanto por el establecimiento de grandes tiendas, como por la generación de nuevas pautas de consumo en la población mexicana.¹⁵⁹

El Estado mexicano ha favorecido su influencia en el consumo al permitirles erogar impuestos por concepto de publicidad. Entre 1960 y 1976 se triplicaron los gastos por publicidad y sólo en ese último año se erogó una cantidad de impuestos por publicidad a 612 empresas (\$1,360 millones de pesos) equivalente al 20% de los gastos de educación del país en ese período.¹⁶⁰

La publicidad, por su parte, está básicamente en manos de

-
158. Wionczek, M. "Hacia el Establecimiento de un Trato Común para la Inversión Extranjera en el Mercado Común Andino"; en *El Trimestre Económico*, Vol. XXXVIII (2), Núm. 150, abril-junio, FCE, México, 1971, p. 659-702.
 159. Estudios CIEN. *El Comercio en México y el Rol de la Inversión Extranjera*, (E 13/C-57/marzo 1982), México, p. 21.
 160. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, "Los Gastos de Publicidad en México", en *Investigación Fiscal*, núm. 45, septiembre 1969, México, pp. 21-35.

agencias publicitarias extranjeras. En México operan doce de las quince mayores agencias de publicidad norteamericanas que tienen ramificaciones a nivel mundial.¹⁶¹ Dos de éstas, J. Walter Thompson, y McCann-Erickson, controlan el 56% de los mensajes publicitarios del país.¹⁶²

TABLA 16
PRINCIPALES AGENCIAS DE PUBLICIDAD EN MEXICO

AGENCIAS	VENTAS (Millones de Pesos)		Con Capital Monopolista Extranjero.
	1979	1980	
Noble y Asociados	841.0	1048.0	
Publicidad Ferrer	662.8	866.5	
McCan Erickson	683.2	831.4	USA
Walter Thompson	370.0	566.8	USA
Publicidad D'Arcy	338.5	543.4	USA
Leo Burnet	290.8	458.0	USA
Arrellano Ted Bates	320.2	455.0	USA
Panamericana Oglivy & Mather	341.9	410.9	USA
Maqueda Gilbert Publicidad	138.1	382.4	-
Young an Rubicam	366.9	352.0	USA
Doyle Dane Bernabach	253.0	354.0	USA
Aroquesty y Asociados	80.0	300.0	USA
Dieste Menino/BBDO	147.2	236.4	USA
ICONIC	125.0	193.0	-
Teran	144.3	183.3	-
Foote Cone and Belding	78.6	120.0	USA

FUENTES: Manual para Selección de Medios Publicitarios, 1981-1982, Mercamétrica Ediciones, S.A.; y Transnational Corporations in Advertising (Technical Paper), Organización de las Naciones Unidas.

161. Vidal, Gregorio, et.al. El Estado Mexicano Hoy, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., 1983, México, p.143

162. Barnett, Richard, op.cit., p.153

Las empresas extranjeras y también -es cierto- las nacionales, dependen en gran medida de la publicidad para tener éxito en el mercado:

"La producción de mercancías, la publicidad para alentar su adquisición y los medios de comunicación que llevaban este mensaje a los consumidores, constituyeron tres estructuras cuyo crecimiento se dió en un proceso de apoyo recíproco".¹⁶³

163. Janus, Noreene y Roncagliolo, Rafael, "Publicidad, Medios de Comunicación y Dependencia"; en Comercio Exterior, Volumen 32, Núm. 7, julio de 1982, México, p.766

CAPITULO V

LA POLITICA DE EXPORTACION

"Es pues ilusorio pensar que la puerta de salida de la crisis está marcada exportación".¹⁶⁴

164. Emmanuel Carballo Villaseñor, funcionario de Comercio Exterior, Uno Más Uno, 30 de septiembre de 1984.

I. BALANZA COMERCIAL E INDUSTRIA

"Al iniciarse la segunda mitad de los años sesenta se podían advertir claros signos de debilitamiento en el modelo de desarrollo capitalista dependiente seguido desde principio de la posguerra. Estas tendencias no afloraron en forma de crisis abierta hasta el periodo de receso de 1971 y el primer semestre de 1972; pero la segunda mitad de la década de los setenta marca el fin de toda una etapa en el crecimiento capitalista en México". 165

Uno de los fenómenos que reflejan con mayor claridad el desequilibrio estructural de la economía mexicana es el déficit crónico de la balanza de pagos externa, aunado al monto inmenso de la deuda externa (aproximadamente 90 mil millones de dólares en 1983).¹⁶⁶

La industria, que, como hemos señalado, es el pilar sobre el cual el Estado mexicano basa el desarrollo económico en los últimos cincuenta años, no logra una sustitución profunda de las importaciones.

165. González Soriano, Raúl. "Análisis de la Coyuntura Económica"; en Capitalismo y Crisis en México, Ed. de Cultura Popular, primera reimpresión 1979 (1980), México, p.41.

166. "Entre los antecedentes más importantes de orden sobre todo estructural creados por el proceso de acumulación se encuentran: 1) la desproporción en la producción sectorial; 2) la creciente contradicción entre las ramas industriales dinámicas y las tradicionales; 3) el crecimiento relativamente mayor del empleo improductivo; 4) la crisis estructural del sector externo; 5) la crisis fiscal; 6) la inflación; y 7) la crisis monetaria y crediticia". Soria, Víctor, op.cit., p. 62 .

En el primer quinquenio de los años sesenta se observa una ligera disminución del déficit comercial del país, en parte resultado de la sustitución de importaciones, aunque hasta esos años el sector agropecuario genera aún excedentes importantes de divisas que atenúan el déficit comercial externo. Sin embargo, el segundo quinquenio de los sesentas es testigo de un aumento de 9% en la tasa de crecimiento anual de dicho déficit.¹⁶⁷

En los años setenta se acentúa esta tendencia, en especial en el caso de las manufacturas, donde entre 1970-1975 el déficit comercial crece a un ritmo del 15.3% anual, y entre 1975-1980 en un 16%. Solamente entre los años 1977-1981 el déficit comercial manufacturero se sextuplica (67% es con EUA).¹⁶⁸

La exportación de petróleo que en esos mismo años (1977-1981) crece a una tasa mayor al incremento del déficit comercial manufacturero, es incapaz -aún así- de compensarlo. En 1981, por ejemplo, el superávit petrolero es de 13,819.5 millones de dólares, mientras que el déficit comercial industrial es de 16,863.1 millones de dólares.

TABLA 17
DEFICIT COMERCIAL DE MANUFACTURAS
(miles de millones de dólares)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (p)
DEFICIT	4.06	3.98	2.73	4.30	7.62	12.89	16.84
IMP. - EXP.	3.67	3.30	2.28	2.67	3.59	5.04	5.92

(p): preliminar

FUENTE: Minian, Isaac, pag. 452

167. Dehesa, Mario, op.cit., p.137

168. Schatán, Claudia. "Efectos de la Liberación del Comercio Exterior en México", Economía Mexicana, núm.3, CIDE, 1981.

Por otro lado, la participación de las empresas transnacionales en el déficit comercial es significativa: 29.6% del déficit comercial manufacturero en 1980, casi una tercera parte del total.¹⁶⁹

Las empresas transnacionales son responsables del 38% de las importaciones totales del sector privado; sin embargo, se encargan del 49% del total de bienes de capital importados por dicho sector.¹⁷⁰ A esto agregemos que el déficit de la balanza comercial de las empresas transnacionales representa en 1973 el 53.9% del déficit de la balanza comercial del país¹⁷¹ (su balance comercial sólo es positivo en tabaco, textiles, calzado y prendas de vestir).

TABLA 18
IMPORTACIONES DE LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES, 1977
(Millones de dólares)

RAMAS	MONTO	%
2 Agricultura, excepto cereales		0.0
5-6 Minería	46.3	3.0
7 Petróleo y derivados	17.9	1.2
8-11 Leche, cereales, alimentos y bebidas	48.5	3.1
13-15 Textiles y ropa	15.3	1.0
16-17 Madera y papel	29.4	1.9
18 Editorial	20.2	1.3
19 Piel	4.9	0.3
20 Hule	33.9	2.2
21-27 Químicos	321.3	20.7
28 Minerales no metálicos	26.9	1.7
29-30 Metales y manufacturas	113.1	7.3
31-34 Maquinaria y equipo de transporte	782.0	50.5
35 Varias manufacturas y otros	73.2	4.7
36-45 Otros	15.9	1.0
TOTAL	1,548.8	100.0
13-35 Ramas manufactureras	1,420.2	91.7

FUENTE : Elaborado con datos del Centro de Ecodesarrollo y del Banco de México.

169. SEPAFIN, Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario Estadístico, 1980 y 1981.

170. Fajnzylber, Fernando. "Las Empresas Transnacionales y el Sistema Industrial de México"; en Lecturas # 34, FCE, Tomo I, primera edición, 1980, México, p.490 .

171. Fajnzylber, Fernando y Martínez Tarragó, Trinidad. Las Empresas Transnacionales, Expansión a Nivel Mundial y Proyección en la Industria Mexicana, CIDE-CONACYT, México 1975, pg. 549 .

A partir de la crisis económica de 1982, la balanza comercial presenta por fin números positivos. En 1983, por ejemplo, el superávit alcanza la suma de 13 mil millones de dólares. Sin embargo, este balance positivo se consigue a base de una reducción drástica de las importaciones (60% para ese año).¹⁷² Desgraciadamente se trata de un fenómeno coyuntural que tiende a desaparecer con el incremento mismo de las importaciones. (En 1984 incrementan 30% las importaciones y se observa una disminución en el superávit).¹⁷³

En este período de crisis queda al desnudo la relación entre importaciones y producción. En 1984 fué necesario incrementar en un 26% las importaciones para lograr un repunte de 0.4% en la producción industrial.¹⁷⁴

172. Comercio Exterior, Vol.37, núm.9, septiembre de 1983, México.

173. Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Uno Más Uno, 3 de septiembre de 1984.

174. Jimenez, Javier. "Las Desventuras del Comercio Exterior", Uno Más Uno, 1º de febrero de 1985.

II. MAQUILACION

"La empresa maquiladora en general, y la empresa maquiladora ubicada en la frontera norte de México, en particular, concreta y cristaliza en una forma clara y precisa, la sujeción y dependencia de la formación social mexicana con el centro hegemónico dominante del sistema capitalista mundial".¹⁷⁵

En los años sesentas el Estado instrumenta el Programa Nacional Fronterizo (1961), y el Programa de Industrialización de la Frontera (1966). Dichos Programas permiten la instalación de industrias netamente extranjeras en una franja de 20km dentro del territorio nacional, dentro de la cual pueden importar todos los elementos necesarios para su producción. Su requisito único es exportar el total de la producción lograda. Es en función de esta última característica el que analizemos la maquilación en el presente capítulo.

Entre las ventajas teóricas de la maquilación que reportarían un beneficio al país, se señalan: 1) Generación de empleo; 2) Ampliación del mercado de productos nacionales; 3) Incremento en la utilización de materias primas mexicanas y promoción de inversiones en ramas auxiliares; 4) Fortalecimiento de la balanza de pagos; y 5) Modernización del aparato productivo y transferencia de tecnología.¹⁷⁶

175. Xirau, Joaquín, op.cit., p.76

176. Luna Calderón, J.M.. México: crecimiento orientado por exportaciones y segmentación del proceso productivo. La industria maquiladora 1966-1982, Departamento de Economía Internacional, CIDE, noviembre de 1983, México, p.24 .

Para 1980 había 620 maquiladoras instaladas en el país, 11% de ellas en el interior.¹⁷⁷ A partir de 1972 se les permite incorporarse al territorio nacional, donde pueden vender parte de su producción, a condición de que sustituyan importaciones. Se permite asimismo a empresas nacionales operar como maquiladoras si el 20% del valor de las mercancías es nacional.¹⁷⁸

Muchas de las plantas fronterizas funcionan como plantas "gemelas": la matriz instala una industria en el lado mexicano que se oriente a actividades intensivas en mano de obra, y otra en el lado norteamericano que realice tareas intensivas en tecnología. Se maneja en este sentido la imagen de que la industria maquiladora estrecha la colaboración entre ambos -- países:

"La industria maquiladora constituye una fórmula de utilidad mutua para los países que la practican. Los beneficios básicos que esto les reporta son: el país utiliza los servicios de maquila, abate costos de producción para ofrecer mercancías a precios competitivos en los mercados internacionales; la nación que proporciona los trabajos de maquila, brinda empleo a sus habitantes".¹⁷⁹

A partir de 1972, México encabeza la industria de maquila a nivel mundial. El 42% de los productos ensamblados importados por los Estados Unidos entre 1966-1970 provienen de México (24% de Hong Kong, y 17% de Formosa).¹⁸⁰ La razón de fondo que estimula a las empresas extranjeras a invertir en México en forma de maquiladoras es el bajo costo de la mano de obra mexicana y, claro está, las condiciones inigualables de que gozan.

177. Grunwald, Joseph. The Assembly Industry in Mexico (Versión mimeografiada en el Colegio de México), pg.61.

178. Mungaray Lagarda, Alejandro. "Maquiladora, Teoría y Práctica"; en Economía Informa # 110, México, noviembre 1983, pg. 8 .

179. Sin autor, "La Maquiladora en Chihuahua, Tamaulipas y Coahuila"; en Panorama Económico, pg. 15.

180. Trajtenberg, Raúl. "Transnacionales y la Fuerza de Trabajo en la Periferia. Tendencias Recientes en la Internacionalización de la Producción"; en Lecturas # 34, Tomo II, FCE, México, primera edición, 1980, p.111.

Como ejemplificación de lo anterior, en 1964 las industrias maquiladoras eléctrica y de vestido pagaron 53 centavos de dólar en México, 27 centavos de dólar en Hong Kong, y 2.31 dólares en los Estados Unidos. En 1984 el salario es de 1 dólar en México, 1.50 dólar en Hong Kong y de 8 a 13 dólares en los Estados Unidos.¹⁸¹ Se estima que en 1968 las empresas maquiladoras registran ahorros vía salarios de 6 mil dólares al año por empleado; para fines de 1982, ese ahorro es, en promedio, de 16 mil dólares.¹⁸²

Agreguemos a esto como beneficio indirecto el fomento al empleo mismo en los Estados Unidos. La opinión del director del Grupo Bermudez, William L. Mitchell, refleja lo anterior:

"...por cada lugar de trabajo que se crea en México en la industria maquiladora, cerca de 2 y medio son sostenidos y generados en las plantas de E.U.". ¹⁸³

Por otro lado, las maquiladoras utilizan una mínima proporción de productos nacionales. El promedio de incorporación de insumos nacionales es de 1.3% (1983), a pesar de que las plantas en el interior incorporan en promedio un 10%. Además, la mayor parte de los insumos nacionales son material de empaque. No obstante, esto no parece preocupar demasiado al Estado:

"En un país de creciente demanda de empleo como México, la industria maquiladora es deseable, aunque no integre partes nacionales en sus procesos de producción".¹⁸⁴

181. La Jornada, 9 de octubre de 1984.

182. "México se ha convertido en uno de los pocos países en donde los salarios de ensamble, en dólares, han bajado en la última década. Todo por obra y gracia de la devaluación". Uno Más Uno, 21 de julio de 1984.

183. Uno Más Uno, 4 de octubre de 1984.

184. De María y Campos, Mauricio, SECOFIN, La Jornada, 11 de octubre de 1984.

TABLA 19
INGRESOS DE LOS PRINCIPALES PAISES EN PROCESO DE DESARROLLO POR CONCEPTO DE VALOR AGREGADO (MAQUILA)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	DIFERENCIA (%)						
									73/72	74/73	75/74	76/75	77/76	78/77	79/78
MEXICO	171	287	465	468	536	524	714	1015	67.8	62.0	0.6	14.5	-2.2	36.2	42.2
TAIWAN	163	212	271	225	272	316	393	328	30.1	27.8	-17.0	20.9	16.2	24.4	-16.5
MALASIA	-	12	64	96	126	140	188	276	-	433.3	50.0	31.2	11.1	34.3	46.8
SINGAPUR	67	124	152	147	178	190	193	275	85.1	22.6	-3.3	21.1	6.7	1.6	42.5
HONG KONG	75	104	149	102	133	166	182	224	38.7	43.3	-31.6	30.4	24.8	9.6	23.1
COREA DEL SUR	23	35	68	50	85	106	116	150	52.2	94.3	-26.5	70.0	24.7	9.4	29.3
BRASIL	4	12	47	52	64	103	123	124	200.0	291.7	10.6	23.1	60.9	19.4	0.8
FILIPINAS	6	8	19	26	39	40	73	106	33.3	137.5	36.8	50.0	2.6	82.5	45.2
EL SALVADOR	-	1	8	14	34	35	44	50	-	700.0	75.0	142.8	2.9	25.7	13.6
HAITI	5	8	14	14	22	23	29	39	60.0	75.0	-	57.1	4.5	26.1	34.5
REPUBLICA DOMINICANA	-	1	2	4	8	14	21	28	-	100.0	100.0	100.0	75.0	50.0	33.3
BARBADOS	2	3	4	4	5	6	11	12	50.0	33.3	-	25.0	20.0	83.3	9.1
COSTA RICA	2	3	3	4	7	9	12	13	50.0	-	33.3	75.0	28.6	33.3	8.3
<u>Subtotal de los trece principales países</u>	518	810	1266	1206	1509	1672	2101	2645	56.4	56.3	-4.7	25.1	10.8	25.6	25.9
<u>Total de todos los países en proceso de desarrollo</u>	533	836	1301	1244	1555	1728	2194	2730	56.8	55.6	-4.4	25.0	11.1	27.0	24.4

FUENTE: Elaborado por el Area de Consultoría Económica de Bancomer, con datos del Instituto Flagstaff.

MEXICO: MATERIAL NACIONAL UTILIZADO POR LAS MAQUILADORAS
 POR RAMA DE PRODUCCION 1975-1980 (Por ciento)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
TOTAL						
Todas las plantas	1.4	3.0	1.5	1.5	1.4	1.7
Frontera	.8	2.1	1.6	1.0	1.4	1.7
Interior	9.9	15.4	6.1	5.9	7.9	10.0
POR INDUSTRIA:						
ALIMENTOS						
Frontera	1.5	37.6	.7	10.5	3.5	12.9
Interior	-	1.5	89.4	49.4	31.0	-
ZAPATOS						
Frontera	2.3	1.4	.7	.8	1.1	1.0
Interior	7.2	17.2	5.0	4.7	13.0	11.0
MUEBLES Y PARTES						
Frontera	18.5	53.5	38.2	18.3	12.7	9.5
Interior	-	-	-	75.3	90.6	3.6
MAQUINARIA DE EQ. DE TRANSPORTE (no eléctrico)						
Frontera	.7	.5	.2	1.1	3.9	.3
Interior	44.7	71.2	68.5	47.5	39.1	.2
MAQUINARIA Y ACCESORIOS (eléctrico y electrónico)						
Frontera	.3	.3	.3	.2	.1	.2
Interior	6.6	5.0	1.2	2.2	2.6	17.3
OTRAS MANUFACTURAS						
Frontera	.8	1.4	1.2	1.5	2.3	.8
Interior	5.9	31.0	34.5	22.3	16.7	77.2
SERVICIOS						
Frontera	20.5	20.2	34.8	32.0	2.7	11.3
Interior	-	-	-	91.3	16.0	65.2

FUENTE: Todas las de la SEP.

Se señala también entre las "ventajas" un aporte positivo sobre la balanza comercial. Su participación en el total de las exportaciones crece de 16.5% en 1977, a 28% en 1983, lo que representa para el país una suma importante de divisas.¹⁸⁵ Sin embargo, el saldo positivo se ve neutralizado por la impor

185. Banamex, Examen de la Situación Económica de México No.697, diciembre de 1983, p. 635 .

tación de la mayor parte de los componentes ensamblados; en 1983 las importaciones de la industria maquiladora son equivalentes a 345 mil millones de pesos.¹⁸⁶ En este sentido, es erróneo adjudicarle a la maquilación la capacidad para balancear el déficit comercial del país:

"...si bien es cierto que los ingresos brutos de las exportaciones generadas por tales actividades podrían constituir una parte considerable de los ingresos de divisas de un país en desarrollo (pequeño), el efecto neto no es necesariamente considerable en vista del alto contenido de importaciones de tales exportaciones".¹⁸⁷

Como estímulo a la maquilación, el Estado ha realizado grandes obras de infraestructura en Chihuahua, Tamaulipas, Coahuila, y Nuevo León, relacionadas básicamente a necesidades energéticas. Mencionemos la refinería de Cadereyta en Nuevo León, la red de poliductos que entrelazan los grandes centros industriales del norte, y el complejo termoeléctrico de Río Escondido como ejemplos de estas obras.¹⁸⁸

Cabe entonces el siguiente comentario:

"No se encuentra, por tanto, un área en la cual su contribución al desarrollo del país destaque lo suficiente como para justificar que se les brinden beneficios extraordinarios...".¹⁸⁹

En base a lo anteriormente señalado, creemos finalmente que es un error ver en la maquilación una estrategia industrial y de exportación que beneficie realmente al país. En última ins

186. Uno Más Uno, 21 de octubre de 1984

187. Vaistos, Constantino, op.cit., pg. 61

188. Sin Autor; "La Maquiladora en Chihuahua...", op.cit., pg. 19

189. Blanco Mejía, José. "La Maquila no puede ser Base del Desarrollo Industrial"; en Economía Informa # 110, noviembre de 1983, pag. 14.

tancia, beneficia mucho más a las empresas extranjeras que encuentran condiciones ideales para su enriquecimiento.¹⁹⁰

La inversión extranjera ha encontrado en la maquilación la posibilidad de gozar de mano de obra barata y de los energéticos mexicanos sin verse limitada por las ya flexibles y atractivas -aun cuando no dejan de ser un límite- leyes de inversión extranjera. Es cierto que no gozan del mercado mexicano, pero los bajos costos de producción permiten que sus mercancías sean altamente competitivas a nivel internacional.

Desde este punto de vista, no es de sorprender la petición que los congresistas norteamericanos que visitaron México a finales de 1984 hacen a Miguel De La Madrid, en el sentido de impulsar un corredor industrial a lo largo de la frontera, pero ahora de 300km. de ancho, con el fin -claro está- de "detener el movimiento migratorio de trabajadores mexicanos a Estados Unidos".¹⁹¹

Finalmente señalemos que el fenómeno mismo de la maquila incorpora por su lado a México en un sistema internacional de producción que impone sus criterios en cuanto al tipo, cantidad, calidad, etc. de los productos ensamblados en el país. México se convierte solamente en parte de la cadena y depende de ésta. Sin embargo, el Estado Mexicano tiene una fé especial en la maquilación:

"[la maquiladora] puede ser punto de lanza del desarrollo de una industria nacional competitiva y exportadora".¹⁹²

190. Luna Calderón, J.M. , op.cit., pag.2

191. La Jornada, 9 de diciembre de 1984

192. José Manuel Martínez, director de la Industria Maquiladora y Estímulos a la Industria, SECOFI. La Jornada, 27 de febrero de 1985.

III. POLITICA DE EXPORTACION ; COMPENSACION DE IMPORTACIONES

"Una estrategia industrial de orientación a las exportaciones en la década de los ochenta puede resultar un anacronismo, como pareció serlo a finales de los setenta la política de sustitución de importaciones"¹⁹³

A.- TENDENCIAS

Ante el fracaso de la política de sustitución de importaciones y la complejidad implícita en un cambio estructural de la economía mexicana, el Estado mexicano se plantea la política de promover las exportaciones mexicanas como medio para atenuar el déficit crónico de la balanza comercial del país.

Desde los años cincuenta se ha observado una tendencia positiva en el crecimiento de las exportaciones manufactureras. Si en los cincuentas su tasa anual de crecimiento es de 3.9%

193. Rafael Kaplinsky citado por Alberto T. Martell en "Revolución Tecnológica, El Nuevo Proteccionismo", Uno Más Uno, 17 de diciembre de 1984.

en los sesentas incrementa a 12.7%.¹⁹⁴ Entre 1966-1974 su participación en el total exportado (sin contar la maquilación) se eleva de 37% a 53%, aunque este cambio se debe en gran parte a la drástica baja en las exportaciones agrícolas que se da en dicho período, y en realidad los cambios relativos en el porcentaje total de exportaciones no son una guía segura de la dinámica de las exportaciones manufactureras. En este sentido se señala que:

"Entre 1964-1973...se calculó que alrededor del 57% del incremento de las exportaciones de productos manufactureros se explica por el tercer componente..El que revela los cambios de participación de los bienes exportados en el mercado internacional".¹⁹⁵

TABLA 21
PARTICIPACION DE LAS MANUFACTURAS EN LAS EXPORTACIONES TOTALES,
EXCEPTUANDO PETROLEO Y GAS NATURAL

(Porcentajes)										
1950	1960	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	(p)
16.7	17.0	32.8	57.7	55.3	57.7	60.0	58.1	56.2	61.3	

(p): preliminar

TABLA 22
PARTICIPACION DE PETRODERIVADOS EN LA
EXPORTACION DE MANUFACTURAS

(Porcentajes)								
1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	(p)	
1.3	1.2	1.5	1.0	3.3	13.4	17.8		

(p): preliminar

FUENTE AMBOS CUADROS: Minian, Isaac , pg. 449

194. IMCE, Indicadores de Comercio Exterior 1950-1980, enero 1981, cuadro 7, México, pag. 12 .

195. Clavijo, F.; Saéz, W.; Scheuer, P.; "¿A Qué Modelo de Industrialización Corresponden las Exportaciones Mexicanas?"; en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Editorial Siglo XXI, primera edición, 1982, México, Pag. 68.

En los setentas las exportaciones manufactureras crecen en promedio a una tasa anual de 22.1%. Ello lleva al Estado mexicano a considerar como viable la estrategia de compensar las importaciones con exportaciones y así salvar el problema de la balanza comercial, sin considerar sus limitaciones:

"En nuestro país las exportaciones de productos manufacturados en el período de 1970-1975 fueron dinámicas; inclusive hubo quien pensaba que, a ese ritmo, íbamos a dejar de ser país en desarrollo porque ya las exportaciones de productos manufacturados ocupaban un lugar muy importante dentro del total; sin embargo, el comportamiento posterior fué diferente: las estadísticas de las exportaciones de productos manufacturados demuestran lo fácil que es deducir cosas erróneas de la propia información estadística".¹⁹⁶

Si descomponemos el crecimiento de exportaciones de los años setentas en períodos, resulta que entre 1970-1977 la tasa de crecimiento es 25.1%, pero baja a 12.7% entre 1977-1981. Influye en dicha baja el incremento de las exportaciones petroleras, y por otro lado el ligero abatimiento del comercio internacional, que en 1970-77 crece a 5.4% anual, mientras que entre 1960-1977 su crecimiento es de un 7.2% anual.¹⁹⁷ Este último factor, que por un lado justifica la disminución porcentual de las exportaciones manufactureras mexicanas, es también una advertencia sobre la vulnerabilidad de una política económica de compensación con exportaciones (las bajas en el precio mundial del petróleo de 1981 y 1985 lo demuestran igualmente, pero por el momento nos enfocamos solamente a la industria).

196. Barrera, Macedonio. Comentario a "Perspectivas para la Implantación de Programas de Exportación" de Salinas Lozano, Raúl; en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Ed. Siglo XXI, primera edición, 1982, México, pag. 171.

197. Hernández, Héctor. "La Política de Comercio Exterior de México"; en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Ed. Siglo XXI, primera edición, 1982, México, pag. 137.

TABLA 23
 CRECIMIENTO DE LA PRODUCCION Y EXPORTACION DE MANUFACTURAS*
 (Porcentaje)

	1970-1980	1970-1977	1977-1981 (p)
Producto	25.1	22.7	31.3
Exportación	22.1	25.1	12.7

*Tasa media de crecimiento de valores corrientes

(p): preliminar

FUENTE: Para el producto, elaboración con base en la SPP, Sistemas de Cuentas Nacionales, varios volúmenes; para la exportación,

Sin embargo, desde el punto de vista de la producción manufacturera misma - que es una referencia de evaluación más objetiva- se observa una desproporción creciente entre producción y exportaciones.¹⁹⁸

Por su parte, el Estado mexicano ha implementado una serie de políticas destinadas al fomento de las exportaciones, entre las cuales podemos mencionar la devolución de impuestos indirectos y de importación, subsidios, facilidades en la importación de insumos, reducción de costos de información y de comerciales (publicidad), créditos subsidiados, preferencias crediticias, independientemente del impulso a las industrias de maquilación.¹⁹⁹ Podemos señalar también como ejemplo el incremento de 318% en el crédito a la exportación que financió el Banco Nacional de Comercio Exterior entre enero y julio de 1984.²⁰⁰

198. Michely, Jordy y Licea, Concepción. "México: Exportación de Manufacturas y Empresas Transnacionales; Análisis del Periodo Reciente"; en Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada, Libros del CIDE, Tomo II, primera edición, 1984, México, pag. 452.
199. El sacrificio fiscal entre 1971-1975, por ejemplo, de la aplicación de los CEDI (Certificados Especiales de Devolución de Impuestos Indirectos), es de 2,364 millones de pesos. Cavazos, Manuel. "La Promoción de Exportaciones en México, Análisis y Propuestas"; en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Ed. Siglo XXI, primera edición, 1982, México, pp.174-177.
200. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Uno Más Uno, 13 Sept. 1984.

En 1981 y en 1982 las exportaciones manufactureras muestran tasas descendientes (-17.9% en 1981²⁰¹, y -9.9% en 1982²⁰²), a pesar de que el balance comercial observa excepcionalmente un superávit, relacionado -como ya mencionamos- al descenso en las importaciones.

En 1983 las exportaciones no petroleras, constituidas principalmente por productos agropecuarios; muestran una tendencia ascendente. En el caso de las exportaciones manufactureras, éstas incrementan en 21.5% respecto al año anterior²⁰³, fundamentalmente por la exportación de productos químicos, minerales no metálicos, acero, fibras sintéticas y autopartes²⁰⁴.

En los primeros cinco meses de 1984, llegan a crecer a una tasa anual de 37.9%²⁰⁵ (se señalan cifras mayores: 60%)²⁰⁶, lo que no debe generar demasiadas expectativas, como sucede en los primeros años de los setentas, puesto que debe tomarse en cuenta que dicho incremento prosigue al decremento de 1977-1982 que facilita inicialmente una recuperación acelerada. Lo anterior se constata con el estancamiento que comienza a observarse en prácticamente todo el sector exportador en los últimos meses de 1984.²⁰⁷

201. Ramírez, Fernando. "Características y Evolución del Sector Externo"; en Economía Informa # 117, junio 1984, pag. 19

202. Uno Más Uno, 21 de febrero de 1983.

203. Ortiz Wadgymar, Arturo. "El Sector Externo durante 1983"; en Momento Económico, mayo de 1984, pag. 7

204. La Jornada, 26 de enero de 1985

205. Uno Más Uno, 10 de agosto de 1984.

206. SECOFIN, Uno Más Uno, 13 de septiembre de 1984.

207. Javier Jiménez, "Las Desventuras del Comercio Exterior", Uno Más Uno, 1º de febrero de 1985.

B.- PAPEL DE LA INVERSION EXTRANJERA.

Las subsidiarias de empresas transnacionales instaladas en los países subdesarrollados presentan en general una baja propensión a la exportación de sus productos, ya que una de las razones fundamentales de su instalación en dichos países es asegurar sus mercados internos (salvo en el caso de las maquiladoras).²⁰⁸

El coeficiente medio de exportaciones del conjunto de empresas extranjeras en México es de 7.8% (1979). En las ramas donde son únicas exportadoras sube a 13.8%, y en las ramas donde coexisten con empresas nacionales y públicas es de 5.2%.²⁰⁹

Durante los setentas, aproximadamente un tercio de las exportaciones de manufacturas son responsabilidad de empresas extranjeras, 60% correspondientes a las ramas alimenticia, química y del transporte, o sea ramas de alta intensidad tecnológica. Hay ramas donde inclusive controlan la mayor parte de las exportaciones, como son equipo de transporte (95.5%), y maquinaria eléctrica (90.4%).²¹⁰

208. "En efecto, las empresas transnacionales que fueron atraídas por el proceso de sustitución de importaciones de las mayores economías latinoamericanas y fueron parte de él, incorporan a su lógica de acumulación el mercado exterior con un criterio causístico y no de manera generalizada".

Michely, Jordy y Licea, Concepción, op.cit., pag. 444

209. Dehesa Dávila, Mario, op.cit., pag. 153.

210. Fajnzylber, Fernando y Martínez Tarragó, T., Las Empresas Transnacionales en México, FCE, 1976, pag. 298.

LAS ET EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MANUFACTURAS DE MEXICO
(Millones de Dólares)

	1977	1980
Exportaciones	875.5	1,279.4
Importaciones	1,479.7	5,040.5
Importaciones entre Exportaciones	1.69	3.93
Déficit como porcentaje del déficit total en manufactura	22.3	29.6

FUENTE: El Comercio Exterior de México, Tomo I, Ed. Siglo XXI, pag. 91

Su orientación hacia la exportación de productos de alta intensidad tecnológica está claramente relacionada a sus intenciones en el comercio internacional, cuya estructura ha tendido a cambiar. Si entre 1955 y 1972 los alimentos, el tabaco, y las materias primas representaban el 49% del comercio internacional, posteriormente bajan a 33%, cediéndole el lugar primordial a los productos químicos, maquinaria y equipo de transporte, que cubren el 65% del total en 1972.²¹¹

TABLA 25
ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES TOTALES Y DE
LAS EMPRESAS EXTRANJERAS EN MEXICO, 1977

	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES DE LAS EMPRESAS EXTRANJERAS
	México	Empresas Extranjeras	
Minería	5.9	23.4	3.0
Otros Primarios	58.0	2.0	1.2
Alimentos Procesados	1.7	3.6	3.1
Manufacturas	34.4	71.0	92.7
Ligeras	19.0	14.7	19.3
Hules y Química	5.3	18.9	22.9
Maquinaria y Equipo	10.1	37.4	50.5
TOTAL	100.0	100.0	100.0

FUENTE: El Comercio exterior de México, Tomo I, Ed. Siglo XXI, pag.106

211. Ros, Jaime y Vázquez, Alejandro, "Industrialización y Comercio Exterior 1950-1977"; en Economía Mexicana 1980, Análisis y Perspectivas, No. 2, CIDE, México, pag. 34

Por otro lado, la tendencia a incrementar sus exportaciones en ciertas ramas tiene una vertiente política:

"Las exportaciones de algunos de los sectores más intensivos en tecnología obedecen principalmente a exigencias de política, entre las que destaca el papel de las cuotas compensatorias de exportaciones en proporción para el mercado interno (sector automotriz), cuotas de exportación para compensar importaciones (sector farmacéutico) y otros".²¹²

En este sentido la exportación pasa a ser en la actualidad un elemento de relativa importancia para las empresas extranjeras en el país, en parte por exigencias políticas, pero también por razones estrictamente de utilidad, en especial relacionadas a las ventajas económicas que representa la industria maquiladora.²¹³

Sin embargo, a pesar de su bajo coeficiente de exportación, estas empresas juegan un papel importante en las exportaciones manufactureras mexicanas, ya que el coeficiente de exportación de las empresas nacionales es prácticamente el mismo. De las 200 empresas exportadoras más importantes del país, 96 (casi el 50%) son empresas extranjeras²¹⁴ propietarias de más del 90% de sus acciones (76% son norteamericanas).²¹⁵ Su participación en las exportaciones del sector privado se ha elevado de 35% en 1977 a 53% en 1980, lo que muestra sus ventajas de exportación sobre las de las empresas mexicanas.

212. Unger, Kurt y Consuelo Saldaña, Luz. México, Transferencia de Tecnología y Estructura Industrial, Libros del CIDE, primera edición, junio de 1984, pag. 37
213. "El sector externo pasa a jugar un rol importante en el proceso de acumulación de capital". Huerta, Arturo, op.cit., pag. 180
214. Expansión, No. 326, octubre de 1981, México.
215. SEPAFIN, Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario Estadístico, 1980 y 1981.

Las empresas mexicanas, por su parte, orientan sus exportaciones a ramas que compiten lo mínimo con exportaciones de empresas transnacionales. En el caso de las exportaciones de las industrias alimenticia, de bebidas, y de tabaco (25% de las exportaciones manufactureras del sector privado), el 77% es responsabilidad de empresas nacionales. En cambio, en productos metálicos, maquinaria y equipo (36% del total), 78% está en manos de empresas extranjeras.

Agreguemos al rol esencial que las empresas transnacionales juegan en las exportaciones manufactureras, el alto grado de concentración en las exportaciones de estas empresas. Un 10% de ellas concentra el 88% de sus exportaciones, y tan sólo 10 grandes industrias extranjeras exportan el 50% de las manufacturas del grupo (en especial automotriz y autopartes). Cabe entonces la siguiente observación:

"...Y si, por otra parte, una proporción importante de las exportaciones de bienes de capital y bienes intermedios depende de las ET, la estabilidad de las exportaciones mexicanas dependerá, en buena medida, de la estrategia global de las corporaciones multinacionales".²¹⁶

En realidad, la estructura del mercado internacional no es una estructura abierta en la que se ofrezcan las mercancías sin la necesidad de un nexo anterior entre vendedor y comprador. De antemano existen relaciones entre estos, y, de hecho, gran parte de la exportación de manufacturas se realiza entre las matrices de empresas transnacionales y sus filiales o subsidiarias.²¹⁷ En este sentido, lo que determina a las exportaciones manufactureras no es el deseo espontáneo de un país o empresa, sino los intereses económicos de las corporaciones multinacionales.

216. Dehesa Dávila, Mario, op.cit., pag. 142

217. Palloix, Christian, op.cit.. pag. 79

El flujo de las exportaciones no solamente se limita a la dirección subsidiaria-matriz, sino que la subsidiaria importa a su vez de la matriz gran parte de los componentes que requiere.²¹⁸ La importancia de este tipo de intercambio se muestra en el porcentaje cada vez mayor de exportación de empresas transnacionales en las exportaciones totales de Estados Unidos (64% en 1966; 69% en 1970; 84% en 1977).²¹⁹

TABLA 26
COMERCIO INTRA-EMPRESA EN LAS
EXPORTACIONES MEXICANAS A ESTADOS UNIDOS, 1977

PRODUCTO	%
TOTAL	48.3
ALIMENTOS	8.9
BEBIDAS Y TABACO	36.7
MATERIAS PRIMAS VEGETALES Y MINERALES	45.6
MANUFACTURAS LIGERAS	31.1
MAQUINARIA Y EQUIPO DE TRANSPORTE	85.7
MANUFACTURAS VARIAS	62.6

FUENTE:

Elaboraciones con la cinta magnética IQ 246 del Departamento del Censo de Estados Unidos.

218. "Las transnacionales exportan maquinaria, productos terminados y materiales semiterminados; estos últimos parecen el componente más importante de los flujos comerciales de esas empresas, lo que indica que la integración vertical entre matrices y subsidiarias es una de las causas estructurales más importantes del comercio exterior". Ramírez, Rogelio, op.cit., pag. 80

219. Departamento de Comercio de Estados Unidos y Senado de Estados Unidos, Comité de Finanzas, Cuadro A-1, pag. 354.

Asimismo, cerca del 46% de las importaciones de Estados Unidos en 1974 son transacciones internas de las empresas multinacionales.²²⁰ En cuanto a América Latina, el 44% del comercio de productos manufactureros en la ALALC (1969) corresponde a empresas con más de 90% de capital extranjero.²²¹

Lo anterior pone en claro que la estrategia de compensación de importaciones con exportaciones no es una fórmula segura para el país, puesto que depende de la dinámica de la inversión extranjera, y, por ende, es vulnerable a coyunturas del comercio internacional e intereses globales de las transnacionales. De esa manera queda reforzada la dependencia estructural del país, independientemente de que se logre atenuar el déficit comercial. Ello no quiere decir, por supuesto, que no sea un objetivo viable estimular la exportación. Significa solamente que el país no debe darle a dicha estrategia un peso exagerado en la economía.

Veanse, por ejemplo, las metas planteadas en 1985 de lograr un incremento constante de las exportaciones mexicanas en un 20% anual, de manera que en 1988 de cada 4 dólares importados 2 se financien por exportaciones, y en 1995 sean 3. Por supuesto que las organizaciones económicas internacionales nos sugieren 'desinteresadamente' dicha opción:

"América Latina sólo tiene dos caminos para lograr la transferencia real que necesita: o bien incrementa sus exportaciones de bienes y servicios al resto del mundo, o reduce sus importaciones".²²²

220. Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, "Las Corporaciones Transnacionales en el Desarrollo Mundial: Una Revisión", Lecturas # 34, Tomo 1, FCE, primera edición, 1980, México, pag. 239.

221. Casas, Juan Carlos. "Las Multinacionales y el Comercio Latinoamericano"; en CEMLA, Boletín Mensual, diciembre de 1972.

222. BID, Uno Más Uno, 4 de diciembre de 1984.

CAPITULO VI

POLITICA CIENTIFICA Y TECNOLOGICA

POLITICA CIENTIFICA Y TECNOLOGICA

"La tecnología bajo el capitalismo, opuestamente a como se in tente presentar bajo posiciones apolo^géticas, no es un elemento inocuo, puro, cuyos beneficios se extienden indiscriminadamente, llegando hasta los más apartados sitios de la Tierra para aligerar el trabajo del ser humano. La verdad es que, a pesar de que desde la rueda y la palanca, hasta los microcircuitos y la fisión son resultado del trabajo social y, por ende, patrimonio de la hu manidad toda; al convertirse en propiedad privada, y, además, monopolizada -por unas cuantas empresas transnacionales- la tec nología ha sido el elemento de- terminante en la intensidad de la explotación de los trabajado- res de todo el mundo". 223

223. Bernal Sahagún, Víctor Manuel, et.al., Las Empresas Transnacionales...
op.cit., pag. 46

Una política de industrialización que pretende alcanzar un mayor grado de independencia, debe estar complementada con una política adecuada en ciencia y tecnología de manera que la sustitución de importaciones vaya acompañada de una sustitución tecnológica. De lo contrario, la industria local depende de tecnologías extranjeras.²²⁴

A finales de 1979, hay 6,664 patentes registradas en el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, de las cuales 5,443 (81.6%) corresponden a la industria.²²⁵ Del total, 78% de las patentes son extranjeras, particularmente norteamericanas (50%), y únicamente un 22% son de origen nacional.²²⁶

TABLA 27
MEXICO: NUMERO DE PATENTES Y
PORCENTAJES DE PATENTES NACIONALES SOLICITADAS

AÑO	TOTAL DE PATENTES SOLICITADAS	PATENTES SOLICITADAS POR MEXICANOS	PATENTES SOLICITADAS POR NACIONALES COMO % DEL TOTAL DE PATENTES SOLICITADAS.
1950	2,120	312	14.0
1955	2,843	594	20.0
1960	4,112	660	16.0
1965	6,065	464	7.0
1968	7,518	643	8.0
1969	8,227	510	6.0
1970	8,046	558	7.0
1971	8,453	617	7.3
1972 ¹	5,700	541	9.5

FUENTE: Dir. Gral de Propiedad Industrial. Secretaría de Ind. y Com.

1: Datos hasta el 31 de agosto de 1972

224. "...aunque no se puede adjudicar la política científica y tecnológica toda la carga de resolver los problemas socioeconómicos más terribles y persistentes de México, ella debe ser un componente fundamental de la política global. Ella requerirá una orientación consciente, deliberada y decidida de las actividades de investigación y desarrollo". Dilmus D. James, "La Planeación Reciente de la Ciencia y la Tecnología en México"; en Comercio Exterior, Vol.31, No. 5, mayo de 1981, p.492.

225. Unger, Kurt. Op.cit., pg. 51

226. Uno Más Uno, 25 de junio de 1984

Las empresas de capital extranjero en México son responsables por sí mismas del 47% de las compras de tecnología, una gran parte de las cuales (el 54%) se realiza con las matrices. La mayor parte de las compras se relacionan a tecnologías de producción de bienes intermedios (39.5%) y bienes de capital (21%).²²⁷

Como ejemplo de la magnitud a la que ascienden los pagos por compra de tecnología, señalemos que en 1968 tan solo 1900 empresas pagaron al extranjero \$1,202 millones de pesos por asistencia técnica y regalías, suma que excede por mucho a la que se canalizó en 1970 en el país hacia la investigación científica.²²⁸

En el fondo, la transferencia tecnológica es una forma sutil de sujeción que los países desarrollados emplean sobre los países subdesarrollados, además de ser un instrumento ideal en la expansión de las empresas transnacionales.²²⁹ En este último sentido son interesantes los siguientes comentarios:

"La tecnología ha sido la carta de triunfo de la mayoría de los inversionistas norteamericanos que van al extranjero".²³⁰

227. Unger, Kurt, op.cit., pg. 52

228. Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio, op.cit., pg 101.

229. Dicha tecnología, por demás, no es siempre la mejor: "De hecho, una parte significativa de la transferencia de tecnología a los países en desarrollo consta de tecnologías de consumo maduras u obsoletas que, además, son vendidas a precios excesivos".
Minian, Isaac, op.cit., pg. 92

230. Stopford, John y Louis T. Wells Jr., Managing the Multinational Enterprise, Basic Books, Nueva York, 1972, pg. 177.

"... los mercados cerrados a los productos, invariablemente están abiertos a la tecnología. ¡ Incluso los mercados extremadamente cerrados se abrirán a la tecnología occidental, siempre y cuando el occidente les dé el crédito para hacer la compra ! [...] en tanto Estados Unidos sea la potencia tecnológica predominante en el mundo, los mercados cerrados a los productos siempre estarán abiertos a la tecnología norteamericana".²³¹

En base a lo anterior se comprende el crecimiento acelerado del comercio internacional de tecnología en los últimos años; de los \$2,700 millones de dólares que representa en 1965, llega a \$11,000 millones de dólares en 1975.²³² Esta Estados Unidos juega un papel importante en dicho incremento, aumentando las patentes norteamericanas vendidas al extranjero de 13% en los años cuarenta, a 30% del total en 1972.²³³

Las empresas de capital extranjero se benefician con la transferencia tecnológica dada la posibilidad que les brinda de remitir utilidades al extranjero en forma de pagos por tecnología y asistencia técnica. En México, aún limitado por ley, el pago por licencias sobre patentes y marcas registradas y los gastos por asistencia técnica son considerables .

-
231. Callaghan, Thomas, Jr. , U.S./European Economic Corporation in Military and Civil Technology, publicado por el Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales de la Universidad de Georgetown, 1976, p.96.
232. Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial. Technological Cooperation for Self-Reliance: Issues and Implications for Developing Countries. Preparado por K.D.N. Singh, ONUDI, 1977.
233. Vernon, Raymond. "Las Empresas Multinacionales en los Países en Desarrollo: Problema de la Dependencia y la Interdependencia"; en Lecturas # 34, Tomo I, Fondo de Cultura Económica, primera edición, México 1980, pag. 157.

Este hecho refleja lo siguiente:

"Las políticas oficiales no han afectado considerablemente las condiciones para obtener ganancias y las filiales han podido aumentarlas".²³⁴

TABLE 28
ENVIO DE UTILIDADES Y PAGOS POR REGALIAS Y ASISTENCIA TECNICA
DE LA I E D EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA 1955-1970
(Miles de Dólares)

Años	Utilidades Remitidas ¹	Regalías	Asistencia Técnica
1955	19,644	2,873	2,712
1970	105,139	34,850	68,641
Tasa Media de Crecimiento Anual:			
1955-1970 (%)	11.8%	18.1%	24.2%

1. Las utilidades remitidas incluyen la disposición de utilidades acumuladas.

FUENTE: Sepúlveda, Bernardo y Chumacero, Antonio

Mediante dicho mecanismo los pagos por tecnología de las empresas de capital extranjero en México han incrementado en relación a las utilidades remitidas. Si en 1960 eran equivalentes al 82% de las utilidades remitidas, en 1965 incrementaron a 111%, en 1978 a 251.5%, y en 1980 a 260.1%. Por otro lado, sus gastos de investigación en el país no rebasan el 0.14% de sus ingresos netos.²³⁵

En la coyuntura actual de impulso a las exportaciones, las ventas de tecnología a México por parte de las transnacio

234. Chudnovsky, Daniel "Las Filiales Estadounidenses en el Sector Manufacturero de América Latina; Sus Cambiantes Pautas de Repatriación de Utilidades"; en Comercio Exterior, Vol.32, Núm. 7, julio 1982, México, pag. 749.

235. Bernal Sahagún, Víctor Manuel "Las Empresas Transnacionales...", op.cit., pg.45

nales han tendido a orientarse a tecnologías de exportación intensivas en mano de obra, aprovechando las condiciones atractivas que el Estado mexicano les ha abierto en este sentido.²³⁶

Por su parte, el Estado mexicano -que a principios de los años setentas instrumenta políticas tendientes a regular la inversión extranjera en el país- implementa paralelamente la Ley sobre el Registro de la Transferencia de Tecnología y el Uso y Explotación de Patentens y Marcas (1972).

"En la implementación de la ley [de tecnología], se buscan concretamente cuatro objetivos básicos. Primero, racionalizar la importación de tecnología, propiciando que no se suministre tecnología obsoleta, inadecuada o ya disponible en el país (...) [segundo] evitar que mediante la transferencia de tecnología se contravenga la política de desarrollo industrial trazada por el propio gobierno federal (...) [tercero] evitar una carga excesiva sobre la balanza de pagos (...) [y cuarto] evitar la subordinación de la industria nacional a las empresas proveedoras de tecnología".²³⁷

Entre 1970 y 1976 se logra bajar la tasa de crecimiento de los pagos por transferencia de tecnología a 6% anual (entre 1953-1968 la tasa era de 15% anual) lográndose un ahorro de

236. "Las influencias políticas ejercidas sobre los gobiernos de los países menos desarrollados hacen probable que el papel de las corporaciones multinacionales en la venta futura de tecnologías más adecuadas, se concentre en la manufactura para la exportación".

Helleiner, G.K. "El Papel de las Corporaciones Multinacionales en el Comercio de Tecnología de los Países Menos Desarrollados"; en Lecturas # 34, Tomo II, FCE, primera impresión, México 1980, pag. 140.

237. Robles, José L. Conferencia del 22 de febrero de 1973, tomada de Inversión Extranjera y Transferencia de Tecnología en México, Asociación Nacional de Abogados de Empresa, Ed. Tecnos, México 1973.

26% respecto a lo esperado sin la ley.²³⁸ Sin embargo, entre 1979-1981 las erogaciones por compra de tecnología incrementan más de un 500%, siendo su tasa de crecimiento tres veces mayor a la tasa de crecimiento industrial.²³⁹

Por otro lado, el impulso que el país ha dado a la ciencia y la tecnología ha sido insuficiente. En 1970 México canaliza a la investigación el 0.13% de su PNB (\$423 millones de pesos), cuando el requerimiento mínimo que propone la ONU es de 0.5%.²⁴⁰ Entre 1969 y 1978 se observa un importante incremento en este rubro, pasando de \$770.4 millones de pesos a 8,200 millones de pesos,²⁴¹ y se amplía la infraestructura de investigación con la creación de 20 centros dedicados a ésta.²⁴² Sin embargo, el retraso es enorme y se requiere de un impulso mayor.²⁴³

-
238. Correa, Carlos María. "Importación de Tecnología en América Latina", en Comercio Exterior, Volumen 33, Núm.1, enero 1983, México, pg. 26.
239. Nadal Egea, A., Instrumentos de Política Científica y Tecnológica en México, El Colegio de México, México 1977, pag. 178.
240. Daniel Resendiz, CONCAYT, Uno Más Uno, 30 de septiembre de 1984.
241. Instituto Nacional de Investigación Científica, Política Nacional y Programa de Ciencia y Tecnología, México 1970, Anexo No.14, pg.345.
242. Bueno Ziri6n, Gerardo. "El Desarrollo Tecnol6gico: Sus Relaciones con la Evoluci6n de Am6rica Latina"; en Comercio Exterior, Vol.31, Núm.5, mayo de 1981, México, pag. 517.
243. A pesar de ello, se entiende la necesidad de un impulso mayor a la ciencia y la tecnología, y, por lo menos, forma parte de las metas gubernamentales: "... crear una base tecnol6gica propia necesaria para la independencia econ6mica nacional". Plan Nacional de Desarrollo / Sumario General. Uno más Uno, 1º de junio de 1983.

Otro indicador que deja entrever el retraso señalado de investigación es el número de investigadores en el país. En 1970 se calcula que por cada 10,00 habitantes hay 0.57 investigadores; para 1979 esta cifra se eleva a 1.6. Aún así, la brecha con respecto a los países desarrollados es considerable, considerando que para el mismo período la U.R.S.S. cuenta con 52.9 investigadores por cada 10,000 habitantes, y los Estados Unidos con 25.9 bajo el mismo parámetro.²⁴⁴ Agreguemos a ello que no todos los investigadores mexicanos lo son de tiempo completo: de los 7,582 registrados en 1974, solamente 4,723.6 son investigadores de tiempo completo.²⁴⁵

 244. León Alvarez, Alberto. "las Tecnologías Blandas en el Desarrollo Científico Tecnológico de México"; en Economía Informa # 116, Mayo 1984, pag. 4 .

245. CONACYT, Plan Nacional Indicativo de Ciencia y Tecnología, México, 1976.

"... los países en desarrollo de la segunda civilización no han logrado conformar una base propia de investigación para generar conocimientos científicos de manera sistemática, continua y de gran escala, que les permita transformarlos luego en técnicas productivas e incorporarlas al sistema de producción. En estos países el crecimiento de la ciencia, la tecnología y la producción ha sido imitativo, fragmentario y desarticulado; cada una de las tres depende de la evolución de sus contrapartes en los países muy industrializados de la primera civilización".

Sagasti, Francisco. "Información Tecnoeconómica para el Desarrollo"; en Comercio Exterior, Vol. 33, Núm. 7, enero de 1983, México, pag.4 .

APARTADO II

CAPITULO I

TENDENCIAS GENERALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

TENDENCIAS GENERALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL

En 1805 el inglés Richard Trevithk desarrolla el primer vehiculo equipado con engranes transmisores de fuera motriz y ruedas. Su producción en serie se intenta por primera vez bajo la iniciativa del alemán Dainler en 1887, con poco éxito.²⁴⁶

El verdadero inicio de la industria automotriz se encuentra realmente en 1914, cuando el norteamericano Henry Ford instala la primera fábrica de producción en cadena, innovación productiva ensayada en esta industria, y que revolucionaría los sistemas productivos a nivel mundial. Fué tal el impacto sobre la fabricación de automoviles, que para 1916 se instalan en Estados Unidos 52 industrias con este fin.

La industria automotriz evoluciona principalmente en los países capitalistas desarrollados. En 1959 la producción automotriz de los países en desarrollo es un 5% del total²⁴⁷. Sin embargo, en el análisis histórico de la industria automotriz encontramos dos fenómenos característicos de la industria lización capitalista: Por un lado, la concentración de esta industria en pocas empresas; a la vez, una internacionalización de la misma, o sea la expansión de esta a una gran cantidad de países. Ello implica, necesariamente, un incremento tendencial de la participación de los países subdesarrollados en la producción mundial de automóviles.

246. Vizcaino Velasco, R. La Industria Automotriz Mexicana: Análisis, Evaluación y Perspectivas; Tesis Profesional, Escuela Superior de Economía, U.N.A.M, 1969, Pag. 83

247. Baranson, Jack. International Transfer of Automotive Technology to Developing Countries, UNITAR, 1981.

Del proceso de concentración de la industria señalemos los siguientes indicadores. En 1973, 8 firmas (General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Dina, Toyota y Fiat) son responsables del 85% de la producción automotriz mundial.²⁴⁸ En Estados Unidos el proceso de concentración es muy acentuado. De las 87 empresas de producción automotriz existentes en 1922, quedan para 1947 cuatro grandes, las cuales producen el 96% de los autos norteamericanos.

TABLA 29

CONCENTRACION DE AUTOMOVILES EN ESTADOS UNIDOS

AÑO	COMPANIAS AUTOMOTRICES
1910	189
1920	108
1927	44
1931	35
1941	12
1954	6
1979	4

FUENTE: Reporte NACLA (North American Congress of Latin America)
Cor Wan. Revista, julio-agosto 1979, L.A.C., E.U.A., Pg. 5

El proceso de concentración en esta industria se debe en primer lugar al modo mismo de la competencia de la industria, la cual no está basada en una lucha de precios, como en muchas otras industrias. Depende básicamente de una competencia entre modelos y marcas. Por tanto, las empresas que pueden ofrecer un mayor número de marcas y modelos, y un constante cambio en estos (lo que requiere de enormes gastos), están en ventaja frente a las demás. La Renault, por ejemplo, que en 1961 tiene un sólo modelo, logra sobrevivir gracias al rápido

248. Bennett, D. y Sharpe, K. "Transnational Corporations and the Political Economy of Export Promotion: The Ease of the Mexican Automobile Industry", International Organization, 33, 2. USA, Primavera de 1979, pag. 182.

aumento en el número de modelos (10 para 1971).²⁴⁹

La capacidad de concentración (monopolización), a su vez, está directamente relacionada con la capacidad de internacionalización. El proceso de internacionalización es un fenómeno no necesario en el capitalismo. Se trata, en el fondo, de la conquista de mercados para las mercancías producidas por una empresa determinada, a medida que su propio mercado se ve saturado o surgen elementos que dificultan su reproducción de capital. Este proceso de internacionalización es uno de transnacionalización de industrias que establecen subsidiarias en diversos países.

TABLA 30
DISTRIBUCION DE VENTAS DE LAS MAYORES AUTOMOTRICES EUROPEAS, 1973
(Por ciento)

	VENTAS DOMESTICAS	EXPORTACIONES	PROD EN OTROS PAISES
Citroen	49	26	25
BLMC	52	27	21
Volkswagen	27	48	25
Fiat	44	27	29
Renault	43	26	31
Peugeot	55	20	25
Daimler-Benz	51	37	12

FUENTE: Reportes anuales de las compañías.

La internacionalización de la industria automotriz ha observado tres etapas de desarrollo, fases que no necesariamente se han sucedido en todos los países subdesarrollados debido al desarrollo desigual y la distinta relación con los países desarrollados que les caracteriza. Cada país subdesarrollado receptor refleja momentos distintos de dicha in-

249. Jenkins Rhys Owen. Dependent Industrialization in Latin America; The Automotive Industry in Argentina, Chile and Mexico. Praeger Publishers, USA, 1977, pag. 36

ternacionalización y posibilidades potenciales diferentes respecto a dicho proceso. La primera etapa de internacionalización, presente aún en muchos países, se caracteriza por la importación de vehículos completos o dependencia de importaciones absoluta.

La segunda etapa, que puede combinarse con la anterior, se refiere al establecimiento de fábricas de ensamblaje subsidiarias de las grandes empresas, dentro de los países subdesarrollados. Dichas fábricas se limitan a ensamblar autopartes importadas (dependencia de las importaciones absoluta). Esta segunda etapa no debe confundirse con una sustitución de importaciones real, puesto que la única diferencia con la primera etapa consiste en que el ensamblaje de las partes importadas se realiza en el país receptor y no en el país de origen. Este segundo tipo de internacionalización tiene una razón de ser para las empresas transnacionales: En primer lugar porque aprovechan la mano de obra barata de este país; pero aun de mayor importancia es que gracias a ello aseguran su mercado interno (más adelante profundizaremos en este aspecto, pues contiene elementos de discusión importantes). También porque las tarifas de importación en muchos países son menores para las autopartes que para el vehículo completo. Por supuesto que desde el punto de vista del país receptor ello pudiera tomarse como un signo de desarrollo e industrialización, y pudiera traer algunas ventajas como por ejemplo la creación de empleos, pero en realidad dichas ventajas son prácticamente nulas respecto a los problemas que implican, o las posibilidades que una industria verdaderamente nacional pudiese tener.

250. "El Capital, en particular el capital transnacional, centra su dinámica sobre el logro de sus objetivos comerciales y productivos en torno a una tasa de ganancia. Su dinámica y objetivos no necesariamente coinciden con los objetivos prioritarios nacionales".
 Roza, Carlos. "La Política Monetaria: Vocación Doméstica en un Mundo Internacional"; en Economía, Teoría y Práctica, No.1, UAM, 1984, p.24.

La tercera etapa se refiere a la sustitución de importaciones en la industria automotriz. Esta etapa es muy compleja puesto que presenta muchas formas, grados y alternativas, además de que es producto de luchas, presiones, limitaciones y concesiones entre los Estados nacionales y las empresas transnacionales. (Es precisamente esta etapa la que nos interesa estudiar del caso mexicano, enfocando las políticas de sustitución o integración seguidas y sus alcances).

 TABLA 31
 ESCALA DE LAS MAYORES FIRMAS AUTOMOTRICES MUNDIALES, 1970

ESTADOS UNIDOS	General Motors (1)	Ford (3)	Chrysler (8)
REINO UNIDO	British Leyland (8)	Ford (12)	Vauxhall (59)
FRANCIA	Renault (1)	Peugeot (14)	Citroen (17)
ALEMANIA OCCIDENTAL	Volkswagen (1)	Daimler-Benz (4)	Opel (19)
JAPON	Toyota (3)	Nissan (8)	Honda (17)
ARGENTINA	Fiat (2)	Ford (6)	General Motors (10)
BRASIL	Volkswagen (2)	G.Motors (6)	Ford (8)
MEXICO	Automex (12)	Ford (13)	DINA (17)

FUENTE: EUA. REINO UNIDO, ALEMANIA y JAPON del London Times Index of Leading Companies.
 ARGENTINA de Mercado; BRASIL de Quem ma Economica Brasileira, agosto 1973.
 MEXICO de Ceceña.

Como dato representativo del proceso de internacionalización señalemos que en 1960 existen 170 licencias de producción entre empresas automotrices transnacionales y países receptores, llegando a 430 en 1970. Asimismo, el número de países receptores aumenta en esos años de 42 a 70. Como resultado de este proceso, la participación de los países subdesarrollados en la producción automotriz mundial crece a una tasa de 18.9% anual entre 1955 y 1969, mientras que en los países de origen de las grandes empresas incrementa a sólo 5.7%²⁵¹.

 251. Jenkins, R.O., op. cit. pag. 26 .

 TABLA 32
 NUMERO DE CONTRATOS DE ENSAMBLAJE POR PAIS DE ORIGEN, 1969

PAIS DE ORIGEN	NUMERO	PAIS
Estados Unidos	133	43
Francia	77	39
Alemania Oeste	56	26
Gran Bretaña	48	34
Italia	30	27
Japón	59	28

FUENTE: United Nations Industrial Development Organization (UNIDO),
 The Motor Vehicle Industry (ID/78), 1972, pag. 8.

 TABLA 33
 CRECIMIENTO MUNDIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1955-69

	MILLONES DE VEHICULOS		RITMO DE CRECIMIENTO ANUAL-1955/69
	1969	1955	
Países desarrollados	28.1	13.2	5.7%
Países en desarrollo	1.5	0.2	18.9%
Europa del Este	1.4	0.5	5.9%
Todos los Países	30.9	13.9	8.3

FUENTE: Véase Tabla 32

Dentro de los países latinoamericanos, el desarrollo de esta industria ha sido muy variable. Por ejemplo, la etapa de sustitución de importaciones se observa claramente en Brasil, Argentina y México, mientras que los demás países básicamente importan los vehículos completos o los ensamblajes. Sin embargo, todos tienen algo en común: su dependencia de las grandes empresas automotrices transnacionales.

Hasta 1954 el mercado automotriz latinoamericano es dominado por los Estados Unidos (61.6% del total entre 1951 y 1954). A partir de entonces baja su control, llegando a 22.3% en 1958.²⁵² Esta caída se debe al repunte en la competencia europea y japonesa. Japón, que en 1950 representa el 0.3% del mercado mundial automotriz, llega en 1980 a 28.8%.²⁵³

252. Estados Unidos disminuye su participación en el mercado mundial de las exportaciones en un 50% entre 1947-1975, mientras que los países de Europa Occidental incrementan la suya en 62.5%, y Japón en 2,226%. Dabat, Alejandro, "La Economía Mundial y los Países Periféricos en la Segunda Mitad de la Década del Setenta"; en Teoría y Política, abril-junio, año 1, Núm. 1, 1980, págs. 21-59.

253. Lizárraga, Rebeca. "Los trabajadores de la Industria Automotriz en peligro de convertirse en mano de obra barata", Uno Más Uno, 21/VIII/84.

TABLA 34

130

NUMERO DE CONTRATOS DE ENSAMBLAJE POR FIRMA, 1968

FIRMA	TOTAL	CARIBE Y LATINOAMERICA	ASIA	AFRICA
General Motors	24	9	6	2
Ford	32	8	8	4
Chrysler	31	10	9	2
Volkswagen	16	5	3	-
Fiat	28	5	5	5

FUENTE: United Nations Industrial Development Organization (UNIDO),

The Motor Vehicle Industry (ID/76), 1972, pag. 8

TABLA 35

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE LAS TRANSNACIONALES POR PAISES, 1970-80

(Porcentajes)

EMPRESAS	ARGENTINA		BRASIL		MEXICO	
	1970	1980	1970	1980	1970	1980
Estadounidenses:						
American Motors	--	--	--	--	100.0	100.0
Chrysler	21.0	23.6	21.2	13.8	58.8	62.6
Ford	23.7	33.6	47.8	49.0	28.5	17.4
General Motors	26.3	--	51.3	84.2	22.4	15.8
Europeas:						
Peugeot	100.0	100.0	--	--	--	--
Citroën	100.0	--	--	--	--	--
Fiat	100.0	23.0	--	77.0	--	--
Mercedez Benz	29.6	14.7	70.4	85.3	--	--
Renault	68.7	71.2	--	--	31.5	28.8
Volkswagen	--	--	88.5	79.0	11.5	21.0
Japonesas:						
Toyota	--	--	100.0	100.0	--	--
Nissan	--	--	--	--	100.0	100.0

FUENTE: Comercio Exterior, Vol.32, No. 7, julio 1982..

Sin embargo, dicha disminución debe tomarse entre comillas puesto que gran parte de las exportaciones "perdidas" por EUA (de sus grandes consorcios automotrices) en realidad son sustituidas por exportaciones provenientes de otros países, pero fabricadas por las mismas grandes industrias norte

americanas. Y es que las transnacionales, precisamente por su carácter "mundial", planifican sus acciones globalmente con el objetivo de optimizar sus ganancias, fenómeno clave si deseamos entender su comportamiento en un país determinado.

TABLA 36
VARIACION DE LA PRODUCCION DE AUTOMOVILES EN 1974,
RESPECTO A LA DE 1973

(Porcentaje)		
PAIS	DISMINUCION	CRECIMIENTO
ESTADOS UNIDOS	-24	
JAPON	-12	
REPUBLICA FEDERAL ALEMANA	-22	
FRANCIA	- 5	
GRAN BRETAÑA	-12	
ITALIA	-11	
BRASIL		+11
MEXICO		+24

FUENTE: Jenkins, op.cit., pags. 44-45

CAPITULO II

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

I. POLITICA DE SUSTITUCION DE IMPORTACIONES:

PRIMEROS INTENTOS

"Las subsidiarias fueron un recurso para pasar por encima de la barrera de importación; en consecuencia, su método original de operación consistió en importar componentes de la matriz para su ensamble en México".²⁵⁴

Hasta 1925 México importa todos los vehículos de motor, año en el cual se establece el primer fomento al ensamble mediante la rebaja del 50% en los aranceles de importación de autopartes y rebajas en los precios del transporte.²⁵⁵

La primera empresa en establecer una fábrica de ensamble en el país es la Ford Motor Company, quien se instala en 1926. En 1935 se instala General Motors, en 1938 Automex y Volkswagen, y para 1947 hay 11 plantas de ensamble en el país. En este último año el ensamble nacional satisface el 60% de la demanda interna; el 40% restante es aún importado.²⁵⁶

254. Izquierdo Rafael. "El Proteccionismo en México"; en Lecturas # 4, Tomo I, FCE, primera reimpresión, México, 1975, pag. 261.

255. Sánchez Marco, Carlos. Introduction to the Mexican Automobile Industry, OCDE, París, 1968, pags. 2-4 .

256. Wionczek, Miguel. Et.al, La Transferencia Internacional de Tecnología. El Caso de México. Primera edición, FCE, México, 1974, pag. 72.

Desde un punto de vista económico, dichas plantas son prácticamente nulas, ya que incorporan tan solo pequeñas cantidades de autopartes mexicanas. Contrariamente a esta poca incorporación, las importaciones de esta industria representan, incluyendo vehículos completos, el 15% del total de las importaciones del país en 1947, afectando sobremanera la balanza de pagos.

TABLA 37

 =====
 INSTALACION EN EL PAIS DE EMPRESAS AUTOMOTRICES
 =====

EMPRESAS	FECHA DE ESTABLECIMIENTO
Ford Motor Company, S.A.	Julio de 1925
Automotriz O'Farrill, S.A.	Mayo de 1935
General Motors de México, S.A. de C.V.	Octubre de 1935
Fabricas Auto-Mex, S.A.	Enero de 1939
Automotriz de México, S.A.	Septiembre de 1941
Automotriz Lozano, S.A.	Diciembre de 1944
Intl. Harvester Co. of Mexico, S.A. de C.V.	Diciembre de 1944
Equipos Automotrices, S.A.	Enero de 1945
Armadora Mexicana, S.A.	1945
Wyllys Mexicana, S.A.	Mayo de 1946
AUTOMÓVILES Ingleses, S.A.	Noviembre de 1946
Diesel Nacional, S.A.	Febrero de 1951
Autos Panhard, S.A.	Mayo de 1951
Studebaker Packard de México, S.A.	Marzo de 1953
Representaciones Delta, S.A. de C.V.	Junio de 1953
Volkswagen Mexicana, S.A. de C.V.	Enero de 1954
Planta Reo de México, S.A.	Marzo de 1955.

=====

En respuesta a las elevadas importaciones de esta industria, tanto de vehículos como de materiales de ensamblaje, la Secretaría de Economía Nacional dicta en 1947 el primer Decreto sobre industria automotriz, por el cual se requiere permiso previo de importación de vehículos a la vez que se norman las cuotas y prohibiciones a ciertos materiales de ensamble, con el fin de lograr cierta incorporación nacional. Simultáneamente, la industria automotriz recibe un fuerte estímulo

interno mediante la construcción generalizada de carreteras pavimentadas (en 1949 se constituye la Asociación Mexicana de Caminos). ²⁵⁷

Sin embargo, entre 1951 y 1952 se liberaliza nuevamente la importación del material de ensamble, disminuyendo los aranceles con la justificación e idea de bajar los precios de los autos ensamblados y evitar el contrabando (20% del total de vehículos nuevos). Como resultado de ello, se observa un nuevo crecimiento de las importaciones, por lo que dicha política fracasa ²⁵⁸, volviéndose a establecer el control arancelarios.

La siguiente alternativa que se intenta es el control de los precios de los vehículos ensamblados en el país, cuyo precio interno es elevado, con el objeto de disminuir la brecha con respecto a los precios de los automóviles importados y así disminuir su importación. Sin embargo, en la realidad esta política es inconsistente. Por un lado, los precios máximos se establecen en convenio con las plantas, mediante "un estudio adecuado de costos y utilidades". ²⁵⁹ En segundo lugar, " el gobierno aceptó precios continuos en el precio de los automóviles con el fin de percibir ingresos mayores por concepto de gravámenes fiscales" ²⁶⁰, y cada año se acepta un incremento del 10% sin que se de una mayor incorporación de partes nacionales (no más del 15-20% del costo total provenía de la industria de autopartes mexicana).

257. Valle Baeza, Alejandro. "las Políticas Gubernamentales para la Industria Automotriz"; ponencia presentada al Seminario de Problemática Actual de la Industria Automotriz, IIS, FCPyS, UNAM, julio 1981, México, pags. 6-7.

258. Uno Más Uno, Suplemento "La Industria Automotriz en México", 20/V/84..

259. Vizcaino Velasco, Op.cit., pag. 131 .

260. Barona, José. La Intervención de la Administración Pública en la Integración de la Industria Automovilística. Tesis, UNAM, 1965, pg.200.

Es necesario terminar con la importación de vehículos completos. En 1958 se importan aún 39,000 autos, y en 1959 llegan a 51,000; había en México 19 empresas dedicadas a la importación. El gobierno, a través de NAFINSA, da un financiamiento a las ensambladoras con el deseo de que se detenga así la importación de autos. No olvidemos, sin embargo, que el ensamble genera otro tipo de importaciones.²⁶¹

Como atenuante al problema se busca favorecer arancelariamente la importación de carros populares, para disminuir así importaciones de lujo con objeto de reducir el valor importado. Sin embargo, la vigilancia fiscal no es estricta, continuando la importación de vehículos de lujo, aunque en menor grado.

En 1959 se establece un programa orientado a estimular la industria automotriz nacional, incrementando las cuotas de producción de las ensambladoras, o sea asegurándoles una parte mayor del mercado interno, no importando que ellos estuviera aparejado de una mayor importación de autopartes. Pero se prefiere esto a la importación de vehículos completos, puesto que se espera que la medida estimule a la industria de autopartes nacional. Gracias a esta política, las ensambladoras incrementan su participación en el mercado interno, llegando a satisfacer el 67% de la demanda interna en 1958, aunque con una integración no mayor al 15-20%.

En 1960 se profundiza esta medida, prohibiéndose definitivamente la importación de vehículos armados, a la vez que las cuotas de ensamblaje se condicionan a un grado de integra

261. El 50% de los préstamos de NAFINSA entre 1941-1951 se orientaron a la industria automotriz.
Valle Baeza, Op.cit., pag.7

ción y sobre-precio respecto al país de origen, intentándose así incrementar la integración de esta industria.

Por otro lado, la creación de la ALALC en 1960, con su propuesta de eliminar gradualmente las barreras arancelarias entre los países latinoamericanos, representa un verdadero peligro para la naciente industria automotriz mexicana, ya que dicha industria se encuentra más desarrollada en Brasil y Argentina. México, al verse obligado a adquirir autopartes de estos países, vería afectada automáticamente la posibilidad de profundizar la integración de su industria.²⁶²

Lo anterior es una síntesis de las medidas que el Estado instrumenta entre 1920-1960 en su intento por lograr, primero que la industria automotriz se establezca en el país, y segundo disminuir las dimensiones que dicha industria representa al país. La importación de vehículos armados disminuye radicalmente; sin embargo, la dependencia neta de la industria se traslada ahora prácticamente en la misma dimensión a la importación de autopartes.

262. Tratado de Montevideo, suscrito el primer semestre de 1960; en Comercio Exterior, mayo de 1962, México. pags.287-288.

II. DECRETO DE 1962: INTEGRACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Hasta 1960 la industria automotriz habia avanzado poco en el objetivo de la sustitución de importaciones. Su máxi mo avance es la prohibición de importación de vehículos armados. Sin embargo, aproximadamente del 85-90% del valor del vehículo ensamblado en el país proviene de autopartes im portadas.

En este año se forma el Comité Para La Planeación Y Desarrollo De La Industria Automotriz, integrado por represen tantes de la Secretaría de Hacienda, Secretaría de Industria y Comercio, Banco de México, y Nafinsa.²⁶³ Dicha comisión elabora el documento "Elementos para una Nueva Política de Desarrollo en la Fabricación de Vehículos Automotriz en Méxi co", en el cual se proponen medidas tendientes a lograr la integración de la industria. Entre estas medidas, señalemos las siguientes:

- a) Congelar los distintos modelos durante 5 años consecutivos.
- b) Reducir el número de marcas a un máximo de 5 en los automóviles y 2 en los camiones.
- c) Centralizar la producción de ciertos autopartes, en especial del carburador, embrague, flechas y estampado de carrocerías, o sea, implementar una cierta estandarización.

263. Salas Vargas, Guillermo D. Política Industrial e Industria Auto- motriz en México 1974-1979. El Colegio de México, Tesis de Licen ciatura en Relaciones Internacionales, 1980, pag. 1 .

- d) Fabricar solamente carros chicos y compactos.
- e) Limitar la participación de capital extranjero (49%).
- f) Decentralizar la industria fuera del Valle de México.

Estas propuestas implicaban en cierto grado, una reestructuración de la industria automotriz y un cambio político importante respecto a las empresas transnacionales.

Las industrias transnacionales del ramo se oponen a dichas medidas. Como ejemplo de sus argumentos tomemos el caso de su negativa a reducir el número de marcas y modelos, punto clave en la reestructuración. Su argumento señala que se atenta en contra de la libertad individual al limitar al consumidor el número de modelos a escoger, argumento coherente dentro del marco de filosofía del "Mundo Libre".

Las propuestas de la Comisión son recibidas con rechazo por dichas empresas, que tienen a su favor el ser las responsables de la mayor parte de la inversión de la rama, además de tener de su lado el poder económico norteamericano y la tradicional dependencia económica hacia los Estados Unidos.

En un principio la Ford intenta pactar y presenta un proyecto que recupera muy poco de las medidas propuestas por la Comisión. Se rechaza entre otras cosas la estandarización, la limitación de capital y la reducción en el número de modelos. Posteriormente se alía a General Motors, quien presenta una oposición más decidida. Chrysler (Automex), por su lado, no toma una posición enérgica y se muestra dispuesta a aceptar una mayoría de capital mexicano.²⁶⁴

264. Bennett, C. y Sharpe, K. The Assembly and Disassembly of Automobile Policy. Documento mimeografiado, 1977, pag. 18.

Las presiones internacionales, como siempre, estarían presentes:

"(...) haberse rehusado a permitir que General Motors y Ford continuaran operando en México, habría dañado seriamente la imagen del país con los inversionistas extranjeros, tanto los que ya se habían atraído como los potenciales".²⁶⁵

Finalmente, y como resultado del proceso señalado de "nacionalización", se instrumenta el Decreto de 1962 sobre la Industria Automotriz²⁶⁶, que establecería los puntos básicos del desarrollo de ésta, en especial en lo relativo a la sustitución de importaciones (integración).

Dicho decreto y la dinámica misma de la industria automotriz en este sentido son un ejemplo de las contradicciones y limitaciones que enfrenta la Política de Sustitución de Importaciones en la industrialización del país.

La premura con que se legisla y las presiones de las empresas transnacionales y Estados Unidos, dejan sentir su presencia en el Decreto, el cual no retoma puntos importantes planteados por la Comisión integrada en 1960:

- a) Si por un lado se determina la obligación a las empresas terminales de alcanzar un nivel de integración no menor al 60%, valor que coincide con el exigido en la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias; el cálculo de ésta se hace sobre la base de los costos directos de producción nacionales (más adelante analizaremos la diferencia en los cálculos de la integración de este procedimiento, a los obtenidos calculando ésta en base a costos internacionales), resultando en el fondo una integración real menor al 60%.

²⁶⁵ King, T. Mexico: Industrialization and Trade Policies Since 1940. OCDE, Oxford, 1970, pag. 62

²⁶⁶. Ver Anexo I.

- b) El Decreto deja de lado la proposición de reducir el número de marcas y modelos, lo que genera, como veremos, bajas escalas de producción, altos precios y problemas a la industria de autopartes. Por su parte, las empresas transnacionales en la industria automotriz pueden continuar así con sus pautas tradicionales de competencia.
- c) No se fomenta la estandarización de autopartes propuesta, atomizando asimismo a la industria de autopartes y las escalas de producción.
- d) Se deja de lado la problemática implícita en el manejo de los costos y precios de importación, producción, venta, utilidades, etc., manteniendo las empresas transnacionales la posibilidad de manipular y burlar las disposiciones.
- e) En cuanto a la propiedad de las empresas automotrices, queda olvidada la limitación del 49% de las acciones, permitiéndose una propiedad extranjera total.
- f) Sin embargo, y al lado del intento de incrementar el nivel de integración, se plantea un aspecto positivo al prohibir la integración vertical de la industria e instrumentar una lista obligatoria de incorporación de autopartes nacionales ("lista mandatoria"), que tampoco escapan, como estudiaremos, de la manipulación de las empresas extranjeras.

Es precisamente del análisis de la dinámica implícita de cada uno de los aspectos señalados, que penetraremos en la problemática específica de la sustitución de importaciones y desarrollo de la industria automotriz mexicana.

III. INDUSTRIA DE AUTOPARTES: SUBORDINACION, DEPENDENCIA TECNOLOGICA, CAPITAL EXTRANJERO.

"La industria del automóvil en México surge dotada de un alto grado de concentración y centralización del capital y su desenvolvimiento estará caracterizado por los patrones de expansión internacional de los monopolios de esta industria. De ahí que desde el inicio de la producción automotriz en México, haya estado regida por la estrategia e intereses del capital monopolista internacional, principalmente norteamericano". 267

Cuando se habla de sustitución de importaciones, se entiende por ello la creación de una industria local productora de los bienes sustituidos. Es en este sentido que es necesario analizar la industria de autopartes, cuando se pretende estudiar la integración o sustitución de importaciones de la industria automotriz.

Para tener una idea de la complejidad de la industria de autopartes, señalemos que el automóvil está compuesto por aproximadamente 6000 partes sub-ensambladas, las cuales varían en grado de complejidad.²⁶⁸ En términos generales, las autopartes se dividen en cinco grupos básicos: motor, transmisiones y grupos mecánicos, chasis, carrocería y auxiliares. La mayor parte de las autopartes pueden producirse

267. Camarena Luhrs, Margarita. Capital Monopolista e Industria Automotriz en México. Tesis de Licenciatura en Economía, Facultad de Economía, U.N.A.M., 1979, pag. 98

268. Vizcaino Velasco, Op. cit., pag. 42

en el país, salvo las carrocerías que, aunque representan el 35% del valor de los vehículos, por razones de escala de producción no resulta económico fabricarlas en México (ya estudiaremos el problema de las escalas de producción).²⁶⁹

La industria de autopartes está constituida por un elevado número de empresas, la mayoría pequeñas, siendo relativamente alto el número de firmas que entran y salen del Sector.²⁷⁰ El problema más grave que enfrenta este sector es el de la subordinación de su dinámica a las necesidades de la industria terminal. Las empresas terminales se benefician de dicha dependencia, manipulando a su gusto su producción:

"Es típico el caso de la Ford Motor Company: buena cantidad de su producción de partes y refacciones la contrata con medianas y pequeñas empresas y esto por dos razones: una, porque meterse en la producción de todos los elementos que concurren en la producción de un automóvil resultaría muy costoso y requeriría inversiones muchísimo muy grandes, y la otra, porque en épocas en que baja la demanda, Ford restringe sus operaciones, pero a costa fundamentalmente de la mediana y pequeña empresa. Así la empresa mediana y pequeña subsisten pero en forma de su peditación a los grandes monopolios".²⁷¹

TABLA 3B
ESTABLECIMIENTOS DERIVADOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

RAMAS	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	SUELDOS, SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES (1)	CAPITAL INVERTIDO (1)
1. Llantas y Cámaras ⁽²⁾	358	2,022	27,270	136,120
2. Refacciones, partes y accesorios nuevos	2,571	13,577	194,990	1'286,862
3. Refacciones, partes y accesorios usados	522	1,177	6,143	37,145
4. Distribuidores de gas combustible	732	11,559	195,861	660,046
5. Estaciones de gasolina	2,308	15,564	128,846	678,707
6. Reparaciones de vehículos	1,107	35,181	200,928	340,711
T O T A L	7,598	79,080	754,038	3'139,591

(1) Miles de pesos (2) No incluye las fábricas de llantas
FUENTE: V Censo Comercial e Industrial

269. El Nacional, 3 de enero de 1984

270. BANAMEX, Examen de la Situación Económica de México, junio 1977, p.258

271. Varios autores. "Política Mexicana sobre Inversiones Extranjeras", en Cuadernos del Seminario de Teoría y Desarrollo, No.4, I I Económicas, U.N.A.M., México, 1977, pag. 16

Ello en el caso de que las empresas automotrices transnacionales estén interesadas en comprar autopartes nacionales, a lo cual se oponen argumentando cuestiones de precio y calidad, lo cual es un problema general de la industria nacional.²⁷²

El 24 de octubre de 1972 se instrumenta un nuevo Decreto destinado a estimular el desarrollo de la industria de autopartes que estipula como mínimo un 60% de integración y promueve la Lista Común de Incorporación Obligatoria. Sin embargo, analizando de cerca los requisitos establecidos para la incorporación de una autoparte en dicha lista, encontramos no pocos problemas. Se les exige:²⁷³

- a) Que no tengan un sobre-precio mayor de 25% respecto al precio de la autoparte importada en el país de origen,
- b) que sean de buena calidad,
- c) que se produzcan regularmente en los plazos fijados.

Dichos criterios por un lado parecen lógicos, puesto que un alto costo de las autopartes nacionales elevaría el precio de los vehículos. Sin embargo, por otro lado, estos requisitos objetivamente limitan el desarrollo de la industria de autopartes. En primer lugar porque para que una autoparte alcance dicho nivel de precios y calidad, requiere de una producción en amplia escala, condición prácticamente imposible en un mercado con demasiadas marcas y modelos como el mexicana

272. "Se ha observado que muchas empresas industria-extranjeras se oponen al empleo de productos o materiales nacionales en sus procesos de manufactura. Esta actitud no estimula la expansión del mercado ni la formación interna de capital". Cámara Nacional de la Industria de la Transformación, Memorias y Documentos, una colección de trabajos del Segundo Congreso Nacional de Esta Organización, EDIAPSA, México, 1953, pag. 190.

273. Javier Cabrera, "La Industria Automotriz en México", Uno Más Uno, Suplemento, 20 de mayo de 1984.

no. En segundo lugar, porque son empresas muy intensivas y dinámicas, generalmente extranjeras, las que cumplen con dichas condiciones, reforzándose la dependencia hacia ellas. Agreguemos a ello que la industria misma de autopartes depende del abastecimiento de componentes y materias primas de otras industrias, dificultando su posibilidad de regular sus plazos de entrega y producción.²⁷⁴

La reducida escala de producción hace que las autopartes nacionales tengan precios mucho mayores a las importadas, llegando en algunos casos a un valor 1,550% mayor²⁷⁵, con un promedio entre 30-100% mayor.

Por esta razón, la "lista mandatoria" prácticamente no ha incrementado el número de autopartes nacionales obligatorias, limitando la integración. Por otro lado, la mayor parte de las autopartes obligatorias son incorporadas voluntariamente por las plantas terminales antes del Decreto de 1962, e inclusive no cumplen con el requisito de 25% de sobreprecio máximo, presentando en este sentido un promedio de 60% en sobreprecio. Es por ello extraño que la lista mandatoria sea tan exigente con las nuevas autopartes, situación de por sí conveniente a las empresas terminales.²⁷⁶

274. Expansión, No.1, 1980, pag. 76.

275. Excelsior, 23 de agosto de 1976. "Es obvio, comentó Martínez Corbalá, que esta estructura industrial no permite una producción en escala de las miles de partes que requiere la fabricación de un automóvil, un camión o un autobús". El Sol de México, 21 de junio de 1976.

276. Vease Anexo II.

TABLA 39
 PARTICIPACION DE LAS COMPRAS DE AUTOPARTES NACIONALES Y EXTRANJERAS
 EN EL VALOR DE LA PRODUCCION, 1965-1976

(millones de pesos)

AÑO	COMPRAS DE	COMPRAS DE	VALOR DE LA PRODUC-	PARTICIPACION %	
	NACIONALES	EXTRANJERAS	TERMINAL	a/c	b/c
	(a)	(b)	(c)		
1965	1,217	1,437	4,026	30.2	35.7
1966	1,847	1,693	4,920	37.5	34.4
1967	2,124	1,969	5,461	38.9	36.0
1968	2,566	2,105	6,557	39.1	32.1
1969	3,016	2,349	7,463	40.4	31.5
1970	3,581	2,695	8,581	41.7	31.4
1971	4,170	2,800	9,452	44.1	29.6
1972	4,822	3,076	11,038	43.7	27.9
1973	6,719	4,250	14,208	47.3	29.9
1974	8,690	6,317	18,480	47.0	34.2
1975	10,000	8,628	22,652	44.1	38.1
1976	11,164	7,907	25,387	44.0	31.1

FUENTE:

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

EN:

Examen de la situación económica de México, BANAMEX,
Vol. LV, No.639, pag. 92.

El cálculo mismo del sobre-precio es, además, poco objetivo puesto que no se ha obligado a las subsidiarias automotrices a desglosar los precios de importación. La importación de autopartes se efectúa en forma de grupos compuestos armados (kits), lo que implica que al integrar una pieza nacional, ésta debe ser omitida del armado importado.

Sin embargo, las transnacionales no disminuyen el precio real de esta parte no importada puesto que incluyen en el precio del kit la ganancia que hubiesen obtenido por la venta de esta parte en particular. Por tanto, el precio que se descuenta del kit (precio de omisión) es menor al precio real de la parte sustituida. De esta manera, se hace aún más difícil producir una autoparte local que no rebase el sobreprecio máximo de 25% respecto a la parte importada, puesto que el precio de referencia de la parte importada es menor a su precio real. Sucede entonces que cualquier auto

parte comprada en México cuesta 1.5 a 2 veces más que el pre
cio de omisión.²⁷⁷

La importación en forma de unidades ensambladas tiene, aparentemente, beneficios para el comprador aunque, como ya vimos, permite la manipulación de los precios. La razón técnica sería la siguiente:

"También encierra cierta lógica la práctica de comprar en paquete para el adquirente, en tanto que reduce los riesgos de funcionamiento y la incertidumbre de los compromisos al centrarse la responsabilidad del proyecto conjunto en un sólo proveedor".²⁷⁸

En realidad, y lo hemos estudiado anteriormente, la mayor parte de las importaciones realizadas por subsidiarias extranjeras en el país son en forma de intercambio con la empresa matriz. De esta manera mantienen el control de su producción, además del manejo del capital (utilidades, reinversión, etc.) de manera que más convenga a sus intereses.

El precio no es el único factor por el que una determinada autoparte es excluida de la lista obligatoria. La determinación de "calidad" es un pretexto aún mas poderoso. A la empresa transnacional le interesa mantener sus estándares internacionales en lo óptimo. Las subsidiarias que dependen de la asistencia técnica de las casas matrices, se encuentran "subordinadas" a sus decisiones. Ello implica que no tienen la autonomía ni interés suficiente para aceptar autopartes mexicanas.

-
277. Edelberg, Guillermo, The Procurement Practices of the Mexican Affiliated Selected United States Automobile Firms. Tesis de Doctorado en Administración de Empresas de la Universidad de Harvard, U.S.A., 1963, pag. 96.
278. Unger, Kurt y Saldaña, Luz Consuelo. México, Transferencia de Tecnología y Estructura Industrial. Libros del CIDE, primera edición, junio de 1984, México, pag. 91.

Para profundizar en el problema de "calidad", analicemos el aspecto tecnológico de la industria de autopartes. Básicamente el sector funciona por imitación tecnológica. Ello refleja, independientemente de problemas de calidad, dependencia y falta de adaptación a las necesidades específicas del país, como ocurre en la mayor parte de las tecnologías importadas de éste. ²⁷⁹

Las industrias de autopartes nacionales invierten mínimamente en desarrollo de tecnología propia, en gran parte por la inseguridad de su mercado, además de la pequeña escala de producción y el constante cambio en las marcas y modelos. Prefieren comprar maquinaria de segunda mano a empresas extranjeras y pagar sumas considerables por concepto de patentes, marcas comerciales y asistencia técnica. ²⁸⁰

Las empresas terminales, por su parte, se han interesado muy poco en brindarles asistencia técnica. Su colaboración se limita a escasos cursos organizados mas bien con el sentido de crearse una imagen y establecer contactos entre las empresas mexicanas y norteamericanas, preocupados en garantizar la calidad. En los casos en que brindan un apoyo técnico, éste es generalmente insuficiente en sí mismo para permitir una operación eficiente. ²⁸¹ Simplemente la relación

279. "En consecuencia, las tecnologías aplicadas en las áreas en desarrollo han tendido a ser determinantes en gran medida por los patrones internacionales existentes. Por supuesto, han ocurrido adaptaciones locales de tales patrones, a menudo en una escala considerable, pero han sido raras las tecnologías enteramente nuevas creadas para responder a las condiciones particulares de los países pobres". Vernon, Raymond. "Las Empresas Multinacionales en los Países en Desarrollo: Problemas de la Dependencia y la Interdependencia"; en Lecturas # 4 , Tomo II, FCE, México, 1975, pag. 249.

280. Wionckzek, Miguel, "La Inversión Extranjera Privada en México. Problemas y Perspectivas"; en Lecturas #34, Tomo II, FCE, México, 1975, p.249.

281. Helleiner, G.K. "El Papel de las Corporaciones Multinacionales en el Comercio de Tecnología en los Países Menos Desarrollados"; en Lecturas #34, Tomo II, F.C.E., México, 1980, pag.143.

282. Bernal Sahagún, V.M. "Las Empresas Transnacionales en México y América Latina, U.N.A.M., 1982, México, pag.45.

entre las remisiones al exterior y la inversión en tecnología en autopartes es 36 veces mayor para el primer rubro²⁸³, reflejando su falta de apoyo al desarrollo de la industria de autopartes.

Por un lado encontramos una insatisfactoria situación tecnológica en la industria de autopartes, que redundan necesariamente en problemas de calidad. Pero no es único limitante; el proceso de análisis de calidad de autopartes es un freno más serio aún. En teoría el mecanismo para la incorporación de una autoparte en la lista mandatoria es el siguiente:

- a) El productor local propone la autoparte.
- b) La oficina del gobierno investiga su calidad y la posibilidad de abastecimiento regular.
- c) Si es aceptada, entonces se procede a reunir al "Comité de Mexicanización de Partes de Automóvil", constituido por oficiales del gobierno, representantes de las plantas ensambladoras y las cámaras industriales relacionadas.
- d) La decisión última la toma el ministerio de finanzas y crédito público.

Este procedimiento aparece adecuado e imparcial. Sin embargo, el procedimiento real muestra otro carácter. En primer lugar, porque ni las industrias de autopartes, ni el gobierno, ni algunas empresas terminales con capital nacional, están equipadas con instrumentos adecuados para el control de

283. Edelberg, Guillermo. Op.cit., pag. 22

calidad. En segundo lugar, porque la Ley General de Pesos y Medidas (1960), que fundamenta las disposiciones de calidad industrial, "carece de legislación reglamentaria dejando en gran parte al buen juicio del funcionario su aplicación".²⁸⁴ Además, para que la autoparte sea aceptada es necesario que alguna planta acceda a incorporarla voluntariamente o, lo que es más común, la autoparte es enviada a las casas matrices en Estados Unidos, donde efectúan un "análisis objetivo". Respecto a lo anterior, Edelberg comenta:

"En USA nos dijo la Ford que no aceptan defecto alguno, esto es, que rechazan un cargamento de autopartes si sólo encuentran un componente defectuoso".²⁸⁵

La industria de autopartes, por otro lado, presenta una estructura desigual en la que un pequeño grupo -en buena medida de capital extranjero- concentra la mayor parte de la producción y exportaciones del ramo (algunas entre las primeras 500 empresas del país).²⁸⁶ En realidad solo del cero al 15% de las empresas del sector son dinámicas, ubicadas en la producción de llantas, cámaras, y partes y accesorios diversos, y aportan el 50% de las ventas totales en el mercado de autopartes.²⁸⁷

284. Vizcaino Velasco, Op.cit., pag. 314.

285. Edelberg, Guillermo, Op.cit., pag. 140.

286. Lo anterior se observa también en Brasil y Argentina. En este último país, por ejemplo, de 100 empresas de autopartes existentes en 1973, 75 controlan dos terceras partes de las ventas y 50% de la producción. Sourroville, Juan, Transnacionales en América Latina. El Complejo Automotor en Argentina, Editorial Nueva Imagen, México, 1980, pag. 156.

287. Vizcaino Mejía, Manuel. "Panorama de la Industria Automotriz en México"; en Aspectos Regionales y Sectoriales de la Crisis en México, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., México, 1984, pag. 166.

Dentro de las 500 empresas más importantes en dicho sector, 19 absorben el 63% de las ventas y el 64.1% de los activos totales.²⁸⁸

TABLA 40
EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO ENTRE LAS 500 MAS
GRANDES EN EL AÑO DE 1975

NOMBRE DE LA EMPRESA	RANGO	CAPITAL SOCIAL (millones)
Volkswagen de México, SA de CV ²	16	953.1
Chrysler de México, SA ²	29	550.0
Diesel Nacional, SA ¹	38	500.0
Ford Motor Company, SA ²	76	300.0
Vehículos Automotores Mexicanos, SA de CV ³	106	225.0
Spicer, SA ¹	112	217.8
Trailers de Monterrey, SA	170	140.0
Mexicana de Autobuses, SA de CV ²	209	117.0
Motores y Refacciones, SA ²	232	102.3
Ind. de Baleros Interc., SA de CV ²	289	89.0
Industria Automotriz, SA	295	85.0
Auto Manufacturas, SA	302	80.0
Rassine Rheem, SA de CV ³	318	79.5
Motores Perkins, SA ³	371	65.0
Bujías Champion de México, SA de CV ²	399	60.0
Dina Rockwell Nacional, SA de CV ³	405	60.0
Forjamex, SA de CV ³	416	60.0
Bendiz Mexicana, SA ²	445	57.0
Cristales Inastillables de México, SA	479	51.2
Swecomex, SA ³	482	50.6
Eaton Manufacturera, SA ²	483	50.2

FUENTE: Business Trends. Suplemento. Las 500 empresas más grandes de México en 1975.

EN: S. Ramos, M. Camarena. B. Terrazas. Spicer, SA, monografía de una empresa y un conflicto. UNAM, México, 1979, pag. 30

NOTA: 1 Significa empresa con participación estatal.
2 Significa empresa con capital extranjero.
3 Significa empresa con participación estatal y extranjera.

288. Estudios CIEN. La Industria Automotriz en México. Centro de Información y Estudios Nacionales, julio de 1982, México, pag. 19.

El capital extranjero participa de manera importante en las empresas de autopartes más dinámicas, llegando a controlar inclusive la mayor parte del capital total en algunas de éstas.²⁸⁹ Se calcula que el 60% de los contratos del sector está contratado, además, con empresas extranjeras.²⁹⁰ Asimismo, las exportaciones de la rama son responsabilidad básicamente de las empresas con capital extranjero. De las 10 autopartes que exportan el 84.4% del total, 8 tienen participación de capital extranjero:

"Las posibilidades de exportación de las pequeñas factorías de auto partes se hacen casi imposibles, ya que en algunos casos no sólo bastará producir a costos competitivos, sino que deberán estar asociadas a filiales extranjeras".²⁹¹

En realidad se ha dado una amplia tendencia a la asociación entre el capital privado nacional, capital extranjero y el Estado en la industria de autopartes.²⁹² El capital privado nacional se ha asociado al extranjero en empresas como International Harvester, S.A. y John Deere, S.A., etc. La mayor parte de dicho nexos están a cargo de grandes grupos industriales como ALFA, ICA, Grupo Industrial Saltillo, Bufete Industrial, Grupo Hermes.

-
289. En las llanteras, el capital extranjero controla 100% de la inversión de Good Year Oxo y Uniroyal, 77% de General Popo, y 50% de Firestone y Euzkadi.
Zuñiga, Juan y Cardoso, Víctor. "Las Llanteras Multiplican Ganancias con Apoyo Oficial", en Proceso, No.230, 30 de marzo de 1981,p.21.
290. Unger, Kurt, Op.cit., pag. 55
291. Ortiz Pulido; Miranda González; Daza Díaz. La Industria Automotriz Terminal en México (1930-1980). Tesis, Facultad de Economía, 1983, pag. 174.
292. Equipo de Coyuntura Económica, División de Estudios Superiores, Facultad de Economía, "La Coyuntura Económica"; en Capitalismo y Crisis en México, Ed. de Cultura Popular, primera edición, 1978, México, pag.144.

TABLA 41
GRADO DE PARTICIPACION EXTRANJERA EN EMPRESAS SELECCIONADAS
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AUXILIAR, 1975

NOMBRE DE LA EMPRESA	CAPITAL SOCIAL (miles)	PORCENTAJE DE PARTICIPACION EXTRANJ.
Transmisiones y Equipos Mecánicos, SA	332,803	34.00
Manuf. Mexicana de Partes Aut., SA*	324,000	1.07
Spicer, SA	162,500	33.00
Rassini Rheem, SA*	93,000	51.00
Motores Perkins, SA*	65,000	21.00
Dina-Rockwell Nacional, SA*	60,000	49.00
Eaton Manufacturera, SA	50,187	40.00
Motores y Refacciones, SA	46,463	50.87
Moto Equipos, SA	45,000	40.00
Dina-Komatsu Nacional, SA*	40,000	40.00
Motores U.S. de México, SA	30,000	99.00
Mecánica Palk, SA de CV	30,000	49.00
Fruehauf de México, SA	27,780	97.47
Byron Jackson, SA	25,000	100.00
AC Mexicana, SA	18,562	49.00
Automanufacturas, SA	17,500	47.00
Frenomex, SA*	15,000	40.00
Lister Diesel Mexicana, SA	13,690	46.00
Automagneto, SA de CV	10,800	24.00
Forjamex, SA*	10,000	40.00
Electrónica Balteau, SA de CV	10,000	90.00
Autonélica, SA	8,750	100.00
Dodge de México, SA	2,500	100.00

FUENTE: S. Ramos, M. Camarena, B. Terrazas. Spicer, SA, monografía de una empresa y un conflicto, UNAM, México, 1979, pag. 35.

NOTA: El porcentaje de participación del capital extranjero se calculó con base en la participación de éste en el total de la propiedad accionaria de la empresa.

* PARTICIPACION ESTATAL EN EL SECTOR AUXILIAR:

La participación estatal en el sector auxiliar, además de las empresas incluidas en el cuadro, integra las siguientes: Equipos Automotores Mexicanos, Manufacturera de Cigüeñales de México, Borg and Beck de México. En total existían, en 1976, alrededor de 17 empresas de participación estatal. Por otra parte, destaca el hecho de que un buen número de las empresas de la industria automotriz auxiliar sean pequeños establecimientos o maquiladoras de las empresas mayores, tratándose en otros casos de filiales extranjeras que operan en el país.

El Estado participa en las autopartes asociado a capitales nacionales y extranjeros en empresas como Motores Perkins, Manufactura Mexicana de Partes de Automoviles, S.A., Borg & Beck de México, S.A. de C.V., Rassini Rheem, S.A. de C.V., Mecánica Falk, S.A. de C.V., etc. Lo mismo las instituciones bancarias y financieras como SOMEX, NAFINSA, BANCOMER, COMERMEX, SERFIN, BANAMEX, tienen intereses en dicha industria. 293

Como podrá observarse, la industria de autopartes misma, llamada a ser el sujeto necesario de la integración de la industria automotriz, enfrenta graves problemas para alcanzar su objetivo. Por un lado una reglamentación que poco la favorece, aunada a un nivel productivo limitado y subordinado a la dinámica de las empresas terminales, y basado en una infraestructura tecnológica deficiente. Por otro lado, el núcleo de empresas de punta se encuentra controlado en buena medida por el capital extranjero y sus intereses. Finalmente, todo lo anterior actuando en detrimento de su objetivo de integración.

293. Vizcaino Mejía, Manuel, Op.cit., pags.164-165.

El Estado participa en las autopartes asociado a capitales nacionales y extranjeros en empresas como Motores Perkins, Manufactura Mexicana de Partes de Automoviles, S.A., Borg & Beck de México, S.A. de C.V., Rassini Rheem, S.A. de C.V., Mecánica Falk, S.A. de C.V., etc. Lo mismo las instituciones bancarias y financieras como SOMEX, NAFINSA, BANCOMER, COMERMEX, SERFIN, BANAMEX, tienen intereses en dicha industria. ²⁹³

Como podrá observarse, la industria de autopartes misma, llamada a ser el sujeto necesario de la integración de la industria automotriz, enfrenta graves problemas para alcanzar su objetivo. Por un lado una reglamentación que poco la favorece, aunada a un nivel productivo limitado y subordinado a la dinámica de las empresas terminales, y basado en una infraestructura tecnológica deficiente. Por otro lado, el núcleo de empresas de punta se encuentra controlado en buena medida por el capital extranjero y sus intereses. Finalmente, todo lo anterior actuando en detrimento de su objetivo de integración.

293. Vizcaino Mejía, Manuel, Op.cit., pags.164-165.

A. Estímulos Fiscales

El 11 de julio de 1963, un año después del Decreto Automotriz, el Diario Oficial publica la "Declaración General de Exención de Impuestos" referente a la industria automotriz. En dicha declaración se otorga a esta industria: a) 100% de exención de impuestos a la importación de maquinaria y equipo; b) A las materias primas y auxiliares, artículos semielaborados y ciertas autopartes importadas: 100% de exención durante 4 años, 50% durante 3 años y 20% durante otros 3 años; c) 100% de exención sobre impuestos de ingreso mercantil y de timbre; d) Régimen contable a toda depreciación de maquinaria en los primeros cinco años.²⁹⁴

Se calculan en aproximadamente 3 mil dólares los impuestos que el gobierno deja de recibir en 1979 por cada vehículo producido en las plantas terminales.²⁹⁵ En 1970, del sacrificio fiscal total el 40.3% corresponde a la industria automotriz²⁹⁶, y solamente entre 1973 y 1983 el sacrificio total del sector es de 30 mil millones de pesos.²⁹⁷

Por un lado se puede argumentar que dichos estímulos son necesarios para favorecer la sustitución de importaciones en la industria automotriz. De esta manera las empresas estarían

294. Camarena Luhrs, Margarita. La Industria Automotriz en México. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México 1981, pag.25.

295. Lifschitz, Edgardo. El Complejo Automotor en México, Editorial Ilet, México, 1979, pag. 18.

296. Zúñiga, Juan Antonio, "Sin Control Oficial, la Industria Automotriz, Gran Sangradura de Capital"; Proceso, No.208, 27 de Oct., 1980, pag.8.

297. SPP, Uno Más Uno, 22 de febrero de 1983.

en posibilidad de adquirir la maquinaria y demás bienes necesarios para generar la producción automotriz en el país. Por supuesto, se parte del hecho de que no generamos tecnología y maquinaria propia y dependemos de su importación.

Sin embargo, dichos estímulos trabajan en contra del objetivo de integración puesto que no obligan a las empresas a adquirir componentes que sí son o pueden ser fabricados en el país. Quizá inicialmente el favorecer la importación de bienes de capital y otros fuera tal vez necesario. Mas resulta injustificado que aún se mantengan dichos estímulos, corroborados año con año.

La dependencia de las importación es todavía tal, que en 1983, año de crisis económica aguda, el gobierno decide absorber hasta un 100% de los impuestos de importaciones de materias primas, componentes y piezas para la industria ensambladora y fabricante de autopartes, retroactivo al primero de enero de dicho año.²⁹⁸ Inclusive es cuestionable el que desde un inicio se hubiese otorgado tan indiscriminadamente una exención del 100% por equipo, etc., puesto que las empresas aceptadas en México no son exactamente nuevas, y en buena medida estaban instaladas. Las exenciones que se dan a la industria automotriz van de acuerdo a la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias bajo la cual queda amparada esta industria a pesar de que dicha Ley señala en su Fracción III, Artículo 5ª que, "las empresas ensambladoras de mercancías... bajo otras disposiciones, no tendrán derecho a esta Ley". La industria automotriz ya operaba bajo el Reglamento para Plantas de Montaje de Pro-

298. Roberto Vega, Subdirecto de la Industria Automotriz de la SECOFIN, Uno Más Uno, 25 de marzo de 1983.

ductos.²⁹⁹ Desde este punto de vista, solamente son válidos dichos estímulos para la producción de motores, que recién se iniciaba en el país.³⁰⁰

Uno pensaría además que se le daría un tratamiento similar a la industria de autopartes si se trataba de favorecer en lo posible la integración de la industria. Pero no es así, y la industria de autopartes queda, en este sentido, menos favorecida.

Asimismo debemos de cuestionar el que la política automotriz hubiese permitido que la industria automotriz tuviera un recinto aduanal propio, con personal propio, a partir de 1948. ¿No es ésta una medida que da pie a manipulaciones de parte de dichas empresas? A ello agreguemos el ya señalado desconocimiento objetivo de los precios de las partes importadas, para observar la fragilidad de las bases sobre las que se asienta la integración de la industria automotriz.

299. Vizcaino Velasco, Op.cit., pag. 184

300. Tal vez se le incluyó en el grupo al cual se hace extensiva la consideración de "necesaria", bajo la siguiente idea: "Por lo que a los criterios de elegibilidad y selectividad se refiere, los beneficios se otorgan exclusivamente a las industrias calificadas como "nuevas" o "necesarias". El concepto de industria "necesaria" se hace extensivo -bajo normas muy restringidas- a empresas que se dediquen a la exportación, la prestación de algunos servicios y al ensamble". Nacional Financiera, "La Política Industrial en el Desarrollo Económico de México"; en Lecturas # 4, Tomo I, FCE, primera reimpresión, 1975, México, pag. 204.

B) Características del Mercado: Transporte Individual y Colectivo.

"El transporte, masivo no va a desarrollarse en forma espectacular sencillamente porque no podemos financiarlo. Este país [EUA] se construyó sobre la base del automóvil". 301

En México, al igual que en la mayor parte de los países capitalistas, la industria automotriz le ha dado prioridad a la producción de automóviles individuales antes que al transporte colectivo y de trabajo.

En 1980, por ejemplo, de 490,000 vehículos producidos 303,000 correspondieron a vehículos particulares. Inclusive se ha mostrado una tendencia en este sentido; si en 1957 la producción de autos particulares era 50.43% del total, en 1975 equivale al 67.2%, aunque es cierto que se ha dado preferencia a los autos populares, siendo estos el 56.3% del total en 1975.³⁰²

México es un país con grandes regiones rurales que requieren del apoyo de tractores agrícolas. Sin embargo, para 1977 existen en el país 150 mil tractores.³⁰³ En 1981 su producción refleja tan sólo un incremento del 207% con respecto a 1971, vendiéndose 15,561 unidades.³⁰⁴ Dicha irracionalidad

301. Párrafos de la entrevista a Henry Ford, en U.S. News and World Report, 20 de octubre de 1975, pag. 28

302. Vázquez Tercero, Héctor, Una Década de Política Sobre Industria Automotriz, Bases Para una Nueva Política, Ed. Tecnos, SA, México 1975, pp. 22-24.

303. Carlos Pereyra, "Industrialización Deforme", Uno Más Uno, 25/III/83.

304. Brinsley Best y Asociados. Mexico: The Next Ten Years, Euromoney Publications Limited, Gran Bretaña, 1981, pag. 136.

en la producción automotriz es, en realidad, común a toda América Latina; por ejemplo, en 1973 hay 74 filiales transnacionales en la rama de automóviles, mientras que en la fabricación de maquinaria agrícola hay tan solo 8 filiales³⁰⁵, demostrando que dichas empresas invierten en las ramas que les reportan mayores ganancias, independientemente de si son necesarias o no al país donde radican.

El transporte colectivo se encuentra también en una situación lamentable. En el Distrito Federal, por ejemplo, el 21% de los habitantes usa automóviles particulares, siendo que estos equivalen al 97% del total de vehículos circulantes de la ciudad; el resto de los habitantes (79%) debe transportarse en autobuses, que equivalen al 31% del total de vehículos.³⁰⁶

Del 70 al 75% de la producción total de camiones entre 1970-1981 corresponde a camiones comerciales y pesados, y solamente 15% a autobuses integrales.³⁰⁷

Dentro del total de camiones producidos, Ford, Chrysler y General Motors producen el 67%, Volkswagen y Nissan 19%, DINA 9.5% y VAM 45%. A pesar de la reducida participación de DINA en el total, ésta es responsable del 99% de la fabricación de autobuses integrales.³⁰⁸ Sin embargo, su dinámica muestra ciertos problemas, ya que su producción disminuye de 9,565 unidades en 1981 a 7 mil en 1983.³⁰⁹ En este año se intenta enfrentar dicha problemática en el "Decreto de 1983", el cual in-

305. Fajnzylber, Fernando. "La Empresa Internacional en la Industrialización de América Latina"; en Corporaciones Multinacionales en América Latina, Editoriales Periferia, Buenos Aires, Argentina, 1973, pag.23

306. Zúñiga, Juan Antonio. "Sin Control...", Op. cit., pag.6

307. Vizcaino Mejía, Manuel, Op.cit., pag.169.

308. SPP, Escenarios Económicos de México: Perspectivas de Desarrollo para Ramas Seleccionadas, México, 1981, pag. 531.

309. Rebeca Lizárraga, Uno Más Uno, 20 de agosto de 1984.

cluye un apoyo a la producción de transporte colectivo, concentrando a DINA en este objetivo.³¹⁰

El automóvil particular, por otro lado, significa un desperdicio energético. En 1967 el costo por pasajero entre kilómetro transportado es 7 veces mayor en automóvil particular que en autobús colectivo. En Estados Unidos, por ejemplo, donde se concentra el 40% del total de automóviles del mundo³¹¹, el 85% de los automóviles se utiliza para ir al trabajo.

En los países socialistas la producción automotriz se orienta de manera muy diferente. En la URSS y Europa del Este se le da prioridad a los vehículos comerciales. En la URSS hay 5 marcas, las cuales no compiten entre sí puesto que cada una se especializa en un tipo de vehículos. Los contratos de licencia de tecnología que han establecido con empresas como la Fiat o Renault, se hacen bajo condiciones muy favorables a ellos. Por ejemplo, el contrato entre Renault y Rumanía permite una integración (contenido local) del 90%, y total propiedad rumana.³¹²

En conclusión:

"La forma particular en que se ha satisfecho la necesidad de transporte en México ha implicado gastos cuantiosos de capital y recursos, si se compara con lo que esto significaría si se hubieran empleado sistemas de transporte colectivos".³¹³

310. "El gobierno opto por apoyar la producción de camiones y, en general, el transporte colectivo -que en 1985 contará con 86 mil unidades- en lugar de la fabricación masiva de autos pequeños, especialmente para evitar el derroche de energéticos". Lizárraga, Rebeca. Uno Más Uno, 20 de agosto de 1984.

311. Expansión #28, "La Reinención del Automóvil en 1990". Mayo de 1980, México, pag. 30.

312. Jenkins, R.O., Op.cit.,, pags. 244-247.

313. Camarena Luhrs, Margarita. La Industria Automotriz en México, Op.cit., pag.55.

TABLA 42
ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL DE AUTOMOVILES, 1965-1975^a

AÑO	Ventas a Distribuidores												
	TOTAL		POPULARES		NO POPULARES								
	Unid.	%	Unid.	%	Total		Compactos		Estándar		De Lujo y		
				Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%
1965	66,902	100	18,922	28.3	47,980	71.7	27,132	40.6	6,856	10.2	13,992	20.9	
1970	132,882	100	58,900	44.3	73,982	55.7	37,431	28.2	11,884	8.9	24,667	18.6	
1973	178,191	100	95,981	53.9	82,210	46.1	48,861	27.4	8,212	4.6	25,137	14.1	
1974	234,223	100	127,473	54.4	106,750	45.6	66,671	28.5	10,159	4.3	29,920	12.8	
1975 ^b	232,600	100	131,000	56.3	101,600	43.7	72,000	31.0	7,200	3.1	22,400	9.6	
Aumento Anual (%)													
1965-1975		13.2		21.3		7.6		10.3		0.5		4.8	

Unid. = unidades

a) Por marca, la estructura actual es como sigue: Datsun, Volkswagen y Renault; Compactos: Valiant, Dodge Dart, Maverick, Chevy Nova, Rambler American y Gremlin; Estándar: Chevelle y Rambler Classic; De Lujo y Deportivos: Mónaco, Valiant Super Bee, Ford Galaxie, Mustang e Impala.

b) Estimación hecha a los datos de los diez primeros meses.

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

TABLA 43
ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL DE AUTOMOVILES Y CAMIONES, 1965-1975.

AÑO	Ventas a Distribuidores											
	TOTAL		AUTOMOVILES				CAMIONES					
	Unid.	%	DE PASAJEROS		TOTAL	DE CARGA		DE PASAJEROS				
		Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	Unid.	%	
1965	97,395	100	66,902	68.7	30,493	31.3	28,127	28.9	2,366	2.4		
1970	187,675	100	132,882	70.8	54,793	29.2	51,291	27.3	3,502	1.9		
1973	262,045	100	178,191	68.0	83,854	32.0	78,391	29.9	5,463	2.1		
1974	332,178	100	234,223	70.5	97,955	29.5	91,746	27.6	6,902	1.9		
1975 ^b	346,200	100	232,600	62.7	113,600	32.8	106,650	30.8	6,930	2.0		
% de Amto Anual		13.5		13.2		14.0		14.2		11.4		

Unid. = Unidades

a Comprende toda clase de camiones.

b Estimación hecha a base de los datos de los diez primeros meses.

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

C) Capacidad Instalada:

Señalamos en el primer apartado cómo la propia esencia capitalista favorece la sobreinversión en una determinada industria. En este subtema señalaremos algunos casos específicos con el sentido de ejemplificar dicho fenómeno en la industria automotriz.

De la capacidad instalada en la industria automotriz para ensamblaje se aprovecha el 35%, lo que implica una sobreinversión de más del 50%. La inversión por unidad producida crece de \$24,965 en 1960 a \$40,796 en 1968.³¹⁴

TABLA 44
CAPACIDAD INSTALADA Y APROVECHADA (1963)

E M P R E S A S	CAPACIDAD DIARIA POR TURNO	
	Instalada (Unidades)	Aprovechada (%)
T O T A L	597	54
Diesel Nacional, SA (1)	35	90
Fábricas Automex, SA	120	35
Ford Motor Company, SA	150	35
General Motors de México, SA de CV	150	35
International Harvester Co. of Mexico, SA de CV	17	60
Planta Reo de México, SA	15	65
Volkswagen de México, SA de CV	40	40
Representaciones Delta, SA de CV	30	50
Vehículos Automotores Mexicanos, SA de CV (2)	40	80

(1) Cifras relativas a automóviles.- No incluye la capacidad instalada de camiones pesados que, en 1963, se aprovechaba al 1%.

(2) Su aprovechamiento es elevado, debido a que maquilaba amterial de otras empresas.

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

La fábrica Automex, S.A. , por ejemplo, tiene en 1968 capacidad instalada para producir 126,000 autos al año; sin embargo, en dicho año fabrica solamente 29,197 aprovechando su capacidad en motores en un 33.95%, y en ensamble en un 23%.

Cuando se acepta que las empresas fabriquen sus propios motores, México cuenta con fundiciones subaprovechadas. A pesar de lo anterior, a General Motors y a Ford se les permite importar la maquinaria necesaria para fundición de motores con un 100% de exención de impuestos , dado que es "industria nueva y necesaria".

El desaprovechamiento de la capacidad productiva en la fabricación de motores es aún mayor. En 1965 hay cuatro plantas de motores en el país, las cuales fabrican un total de 400,000 motores operando a un 25% de su capacidad.³¹⁵ Aun así, para 1975 hay 46 plantas de motores en México, justificadas por la política de compensación de importaciones.³¹⁶

³¹⁵. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 210.

³¹⁶. Camarena Luhrs, Margarita. La Industria Automotriz..., Op.cit., pag.37.

CAPITULO III

LA INVERSION EXTRANJERA
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CAPITULO III.- LA INVERSTION EXTRANJERA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

"...tradicionalmente, las empresas multinacionales tenían subsidias en todo el mundo, pero éstas eran administradas en forma independiente desde un punto de vista estratégico. Cada subsidiaria tenía éxito o encontraba su fracaso en base a una situación competitiva en su propio mercado nacional. Mientras que esto puede ser cierto en negocios como pequeños bancos, cemento y distribución, muchas industrias que han sido esencialmente domésticas como la automotriz, bancos al mayoreo y equipo de telecomunicaciones se han convertido en globales. En estas industrias globales las subsidiarias administradas independientemente se derrumbarán ante esfuerzos coordinados globalmente por sus competidores". ³¹⁷

317. Hout; Porter; Rudden; Vogt. Global Industries: New Rules for the Competitive Game. Graduate School of Business Administrations, Harvard University, 1980, pag.2.

I. PROPIEDAD Y CONTROL DEL CAPITAL EXTRANJERO
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.

Como en otras importantes industrias del país, y gracias a los mecanismos específicos de la política de sustitución de importaciones instrumentadas en México, junto con las presiones internacionales y la dificultad misma de implementar otro modelo de desarrollo económico, la inversión extranjera se encuentra en el centro de la dinámica de la industria automotriz mexicana. Y no sólo eso; dicha industria tiene un peso específico muy grande en el conjunto industrial del país y, por tanto, la influencia de la inversión extranjera en la rama es también medular dentro de la dinámica del capital extranjero en el país.

Dentro de las 500 empresas más importantes del país, 45 son empresas de la industria automotriz (aproximadamente un 10%), empresas en las cuales el 67% es capital extranjero.³¹⁸ La inversión norteamericana en las manufacturas mexicanas encuentra su máxima concentración en la industria automotriz, absorbiendo ésta entre el 8 y el 13% del capital total.³¹⁹ No es de extrañar, por tanto, que el 85% de la producción total de automotores esté a cargo del capital extranjero.³²⁰

 318. Ramos, S; Camarena, M; y Terrazas, B. Empresa y Conflictos Laborales: Estudio Monográfico del Caso Spicer. U.N.A.M., México, 1976, pag.36.

319. Micheli, Jordy y Licea, Concepción. "México: Exportación de Manufacturas y Empresas Transnacionales; Análisis del Periodo Reciente"; en Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada. Libros del CIDE, Tomo II, primera edición 1984, México, pag. 448.

320. Estudios CIEN. La Industria Automotriz en México, julio 1982, México, pag. 11.

A lo anterior debemos agregar el componente tecnológico que, como estudiamos en la primera unidad, es un factor determinante en la dependencia del país.³²¹ Tan cierto es lo dicho que el propio Departamento de Comercio de los Estados Unidos señala:

"Es extranjera una industria cuyo 25% o más de capital propio es extranjero".³²²

Desde un principio la industria automotriz mexicana estuvo básicamente conformada de empresas transnacionales extranjeras. En 1958 había en el país 19 fabricantes de automóviles, 12 de los cuales eran plantas armadoras, y todas importadoras de vehículos.

A raíz del Decreto de 1962, el Estado mexicano establece un tiempo límite de 5 semanas para que las empresas interesadas en participar en el mercado nacional entreguen un programa de producción que se adapte al fin básico del Decreto, o sea a la integración (mexicanización). Dieciocho empresas presentaron programas³²²; de estos, los programas de Volvo, Rustes, Peugeot, Morris, Citroen, Datsun, y Borgward, establecen interesantes condiciones en cuanto al objetivo de integración, además de ser flexibles en cuanto a la propiedad de las acciones y el sitio de instalación de la fábrica (descentralización).³²⁴

321. "... el Tercer Mundo está destinado a sufrir la explotación en los mercados internacionales de tecnología. Esta explotación es aún mayor en el caso de que la tecnología se transfiera mediante la inversión directa de las empresas transnacionales". Sanjaya Lall, "Los Países en Desarrollo y un Nuevo Orden Tecnológico Internacional"; en Comercio Exterior, Vol13, No.1, enero 1983, pag. 7.

322. Departamento de Comercio de los Estados Unidos, Business Investments in Foreign Countries, 1960, pag. 76.

323. Salas Vargas, Op.cit., pags.90-94.

324. Borgward, por ejemplo, aunque es aceptada, estaba dispuesta a participar como una planta "...prototipo a través de la cual el Estado canalizara y enfocara el desarrollo automotriz al resto de las empresas; daba la posibilidad concreta de fortalecer la balanza comercial con una producción de calidad y con costos y precios más competitivos...". Sin embargo, el número elevado de marcas aceptadas y el poco apoyo financiero que se le brindó, minimizó su participación planteada. Ortiz Pulido, Op.cit., pag.186

Por otro lado, están los programas de la Ford, General Motors, Automex, Volkswagen, Promexa, Dina, Willys de México (VAM), con proposiciones menos adecuadas a la integración, en especial en el caso de la Ford y General Motors.

Finalmente, se aceptan 10 programas: Ford, General Motors, Fábricas Automex (Chrysler), Vehículos Automotores Mexicanos (American Motors), Diesel Nacional (Renault), Volkswagen de México, Reo de México (Toyota), Representaciones Delta (DKW), Nissan Mexicana (Datsun), Fábrica Nacional de Automóviles (Borgward).³²⁵ Sin embargo, la mayor parte de las plantas aceptadas no están a favor de una integración de la industria. ¿Entonces por qué son aceptadas? Las justificaciones son muchas. Lo que se argumenta como razón principal es que dichas plantas habían invertido mucho en el país, además de que generaban una gran cantidad de empleos; rechazarlas implicaría, por tanto, desempleo y problemas políticos con Estados Unidos.³²⁶ Mas aceptarlas, por otro lado, es la aceptación tácita, desde el inicio de la política de integración, de una serie de dinámicas y fuerzas que se opondrán de raíz a dicha política.

En la negociación se desaprovecha la llamada "reacción oligopólica"³²⁷, fenómeno que es producto de la competencia entre las empresas transnacionales por los mercados mundiales. Cuando una de ellas se establece en un determinado país, auto-

325. Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A.C., Aspectos Fundamentales de la Fabricación y Distribución de Automóviles y Camiones en México, México, 1966, págs. 27-35.

326. "El Poder del gobierno norteamericano no se utiliza unicamente para ayudar a las compañías mundiales con sede en los Estados Unidos a penetrar en mercados extranjeros que no siempre están deseosos de facilitarles la entrada; también se emplea para proteger las propiedades norteamericanas en el extranjero una vez adquiridas". Barnett, Richard y Müller, Ronald, Los Dirigentes del Mundo, El Poder de las Multinacionales. Ed. Grijalbo, SA, 1976, España, pag. 135.

327. Knickerbocker, F.T., Oligopolistic Reaction and Multinational Enterprise, Cambridge, MA, Harvard Graduate School of Business and Administration, 1973, págs.125-138.

máticamente las demás siguen sus pasos en un intento por conservar este posible mercado. Esta coyuntura pudo ser aprovechada por México para condicionarl^{as}. Inclusive, como ya señalamos, en un principio Chrysler y Ford se presentaron relativamente flexibles:

"El número creciente de nuevos participantes en el mercado internacional aumenta el potencial de la competencia. Cada vez en menor medida los países receptores pueden escoger entre los competidores que tratan de entrar".³²⁸

Veamos ahora los criterios bajo los cuales se evaluaron las plantas y el valor de cada uno³²⁹:

1. Precio (50%);
2. Red de distribución (15%);
3. Oferta de refacciones (15%);
4. Costo de servicios (10%), y
5. Preferencia al público (10%).

De lo anterior surgen algunas preguntas. Por qué no se integraron entre los criterios puntos como: programa de estandarización, flexibilidad en la propiedad, programa de apoyo técnico a la industria de autopartes; en otras palabras, elementos que favorecieran realmente el objetivo de integración. Por el contrario, el punto de "oferta de refacciones" no implica más que integración vertical o la capacidad de importación de autopartes. Asimismo, los puntos red de distribución, preferencia al público, costo de servicios, no podían más que favorecer a las empresas americanas, que fueron las primeras en establecerse en el país y contaban con mayores recursos. Desde este punto de vista, los criterios utilizados no parecen ser los idóneos respecto al objetivo de integración.

328. Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. "Las Corporaciones Transnacionales en el Desarrollo Mundial: Una Revisión"; en Lecturas #34, Tomo I, FCE, México, 1980, pags. 252-253.

329. Vizcaino Velasco, Op.cit. pag. 176.

TABLA 45
FIRMAS ADMITIDAS BAJO EL DECRETO DE 1962

NOMBRE Y FECHA DE ACEPTACION	MARCA	PROPIEDAD	CAMBIOS DE STATUS POSTERIORES
DIESEL NACIONAL (diciembre 1962)	Renault	100% doméstico	1978: 40% vendido a Renault
FABRICAS AUTOMEX (diciembre 1962)	Chrysler	33% extranjero 67% doméstico	1970-71: 99% acciones a Chrysler Chrysler de México.
FORD MOTOR CO. (diciembre 1962)	Ford	100% extranjero	Ninguno
GENERAL MOTORS DE MEXICO (diciembre 1962)	General Motors	100% extranjero	Ninguno
PROMEXA (diciembre 1962)	Volkswagen	100% doméstico	1963: 100% vendido a Volkswagen, A.C. Volkswagen de México
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXICANOS (diciembre 1962)	American Motors	100% doméstico	1963: 40% vendido a American Motors. El 60% restante por SOMEX.
IMPULSORA MEXICANA AUTOMOTRIZ (diciembre 1962)	Borgward	100% doméstico	1963: Fabrica Nacional de Automóviles 1969: Cesó operaciones
REO DE MEXICO (enero de 1963)	Toyota	100% doméstico	1963: Cesó operaciones
REPRESENTACIONES DELTA (mediados de 1963)	D.K.W.	100% doméstico	1964: Cesó operaciones
NISSAN MEXICANA (finales de 1964)	Datsun	100% extranjero	Ninguno

El Decreto de 1962 es también flexible en cuanto a propiedad. Se permite que Ford y General Motors conserven el 100% de sus acciones. Por supuesto que se trata de una tendencia mundial en estas compañías, pero no por ello debe justificarse en México, y menos aún si se permite a pesar de que la Ley mexicana es muy clara en cuanto al porcentaje de capital extranjero máximo posible en las industrias (49%).

Salvo las empresas Diesel Nacional, Automex, Vehículos Automotores de México y Volkswagen, las otras 6 empresas están controladas básicamente por capital extranjero. Ello implica para el país, como se señaló en el capítulo de las transnacionales, una pérdida real y efectiva de control y poder sobre las decisiones de la industria automotriz.

Con el fin de proteger de la competencia con las empresas extranjeras a las compañías con alguna proporción de capital nacional, el Estado establece un sistema de cuotas de producción, de tal forma que la mitad del mercado automotriz nacional fuese satisfecho por estas últimas empresas. Sin embargo, las empresas extranjeras logran darle la vuelta al asunto convenciendo al Estado que acepte "extracuotas de producción" como premio a la integración y a la exportación. Como las empresas extranjeras encuentran mayores facilidades a la exportación, van ganando terreno en el mercado nacional.³³⁰

En 1963 las empresas mexicanas satisfacen tan solo 36% del mercado; además, la Volkswagen pasa a manos extranjeras.³³¹

330. CEPAL. La Exportación de Manufacturas en México y la Política de Promoción, 1976, pag. 118.

331. Salas Vargas, Op.cit., pag. 120.

TABLA 46

PARTICIPACION EN EL MERCADO NACIONAL DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL
EN FUNCION DEL ORIGEN DE SU CAPITAL, 1966, 1970, y 1974

(En Porcentajes sobre las Ventas Anuales Totales, incluyendo autos y camiones)

EMPRESAS CON CAPITAL:	1 9 6 6			1 9 7 0			1 9 7 4		
	Norteame- ricano %	Europeo y Japonés %	Mexicano %	Norteame- ricano %	Europeo y Japonés %	Mexicano %	Norteame- ricano %	Europeo y Japonés %	Mexicano %
General Motors	20.0			14.2			12.2		
Ford	24.0			20.0			16.7		
Chrysler (1972)			23.0			20.9			
Volkswagen		15.2			19.1			30.0	
Nissan		1.2			8.4			7.6	
V.A.M.*			7.0			7.1			6.4
Dina**			7.9			9.7			8.0
I.H. de México	1.7			0.4					0.4
PANASA						0.2			
T O T A L	45.7	16.4	37.9	34.6	27.5	37.9	47.6	37.6	14.8

* Somex posee el 62% del capital de VAM, y AMC el 38% restante.

** Desde 1978, la división automóviles de Dina se separó para formar Renault de México, en la que NAFINSA posee el 40%, la Régie Nationale des Usines Renault otro 40%, y un fideicomiso franco-mexicano el 20% restante.

*** En 1973, el 51% de su capital pasó a ser propiedad de mexicanos.

FUENTE: Vázquez, T., "Una Década...", Editorial Tecnos, México 1975.

En 1973 las empresas mexicanas ya sólo satisfacen 14% del mercado, y Automex pasa a ser 100% propiedad de Chrysler.³³² Las empresas norteamericanas, por su lado, que en 1970 dominan el 46.3% del mercado (Volkswagen y Nissan el 35.6%), disminuyen su participación a 38.4% en 1981, mientras que Volkswagen y Nissan llegan a 47.6% del total.³³³

Por supuesto que el sistema de cuotas atenúa el proceso de desancionalización de empresas con capital nacional, si comparamos este proceso con el sucedido en Argentina, en donde la mayoría de las compañías tenían inicialmente capital argentino y para 1965 sólo quedaba la TASF, finalmente absorbida por FIAR en 1969.³³⁴ El mismo caso se presenta en Brasil, en donde el mismo gobierno llega a vender su empresa Fábricas Nacionales de Motores, debido a la "necesidad de poner en práctica la política de privatizar lo que no justifique la actividad del Estado".³³⁵

En relación a la participación del capital extranjero en la industria automotriz, es interesante el caso japonés. Aún en los 50's la mayor parte de su producción es realizada por empresas con capital extranjero que importan la mayoría de las partes. Sin embargo, siguiendo una política efectiva de integración, Nissan logra su integración total en 1956 e Isuzu en 1957. Incluso en los años 60's desarrollan sus propios modelos.

332. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 150.

333. Estudios CIEN, Op.cit., pag. 124.

334. Sourroville, Op.cit., pag. 58.

334. De Oliveira, F. y Travolo Poputchi, M., Transnacionales en América Latina: El Complejo Automotor en Brasil. Editorial Nueva Imagen, México, 1979, pag. 22.

Entre las políticas de integración seguidas por Japón, se encuentran las siguientes: a) Proteccionismo contra importaciones; b) Limitación a la inversión extranjera a un máximo de 7% en una industria particular, y de 20% en el total de la industria automotriz; c) Acentuar su relación con compañías europeas.³³⁶

Puede observarse que la limitación al capital extranjero es una condición esencial en el logro del objetivo. Es cierto que Japón juega un papel importante en la geopolítica norteamericana, pero ello no minimiza la capacidad japonesa para generar tecnología, ni el que su política de integración de la industria automotriz -en especial, limitar la participación de capital norteamericano- fuera correcta.

Otro caso especial, que refleja las distintas condiciones que un país receptor puede imponer a las empresas automotrices transnacionales, se refiere al contrato de transferencia establecido entre la Renault y Rumanía. Renault acepta que la empresa instalada fuese 100% de capital rumano y que se alcance un 90% de integración -- ("Rumanización").³³⁷

336. Jenkins, R.O., Op.cit., pags 239-244.

337. Ibid. pag.246.

II. LA ESCALA DE PRODUCCION EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

"Desde el principio, este sector se desarrolló con un número excesivo (para el mercado interno) de empresas, de líneas de vehículos y modelos. En México, el paso del ensamblaje a la fabricación no condujo a racionalizar la producción. Es por ello que si bien logro la estandarización de algunos componentes, en términos generales no se alcanzaron las economías de escala que permitieran una mayor competitividad, en beneficio del consumidor interno y de las exportaciones".³³⁸

Antes del Decreto de 1962 hay 19 plantas fabricantes de vehículos en el país, localizándose hasta 15 marcas diferentes y 41 modelos de autos a la venta.³³⁹ En base a esto, se comprende la preocupación planteada en 1960 por la Comisión Para la Planeación de la Industria Automotriz, en el sentido de reducir el número total de marcas de automóvil a 5. Sin embargo, y habremos de analizar las consecuencias que ello trae al desenvolvimiento posterior de la industria automotriz, el Decreto de 1962 no incorpora dicha proposición; por tanto, en 1981 el mercado automotriz nacional se encuentra aún en una situación similar: 16 empresas fabricantes de vehículos (7 de automóviles) y 19 marcas con 47 modelos.³⁴⁰

338. El Nacional, 3 de enero de 1984.

339. O.E.C.D. Development Centre, Industrialization and Trade Project. Introduction to the Mexican Automobile Industry (Preliminary Draft), Paris 1963, pag.7.

340. Lizárraga, Rebeca. Uno Más Uno, 20 de agosto de 1984.

TABLA 47

MARCAS Y TIPOS DE AUTOMOTORES DE FABRICACION NACIONAL (1968)

E M P R E S A S	M A R C A S	NUMERO DE TIPOS	
		Autos	Cams.
T O T A L	I 5	41	71
Diesel Nacional, SA	Renault Dina	4 -	2 8
Fábricas Automex, SA:	Dodge Plymouth Valiant	5 2 4	15 - -
Fábr. Nacional de Automóviles, SA	Borgward	2	-
Ford Motor Company, SA	Ford	6	16
General Motors de México, SA de CV	Chevrolet G.M.C. Opel	5 - 3	16 1 1
Internat. Harvester, Co. de México, SA de CV	International	-	1
Nissan Mexicana, SA de CV	Datsun	3	1
Vehículos Automotores Mexicanos, SA de CV	Rambler Willys	6 -	- 10
Volkswagen de México, SA de CV	Volkswagen	1	-

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

Analícemos ahora los problemas que acarrea el elevado número de marcas y modelos a la industria automotriz.³⁴¹ El primer problema que enfrenta dicha industria es la reducción del mercado interno. En 1947 México produce un total de 250,000 autos de pasajeros, equivalente a la producción de una sola planta norteamericana, europea o japonesa en este mismo año.³⁴² Tan sólo en los EUA, en 1968, cuatro fábricas de autos y dos de camiones tienen una producción de 10 millones 808 mil 594 vehículos, mientras que en México, en este mismo año, la producción total asciende a 145,479 unidades, equivalentes al 17.5% de la producción norteamericana.³⁴³

341. "El tamaño de las plantas también constituye un problema. Para la dimensión del mercado interno pueden considerarse grandes, por el nivel de concentración, y por la hipertrofia que existe en el mercado dada la estructura de distribución del ingreso, además de la existencia de otras empresas, que segmenta las posibilidades de venta". De Lara Ranget, Salvador, "Claves para un Desarrollo a la Altura del Siglo XXI", en Economía Informa, No.114, enero 1983, México, pag. 14.

342. Salas Vargas, op.cit., pag. 99.

343. Vizcaino Velazco, Op.cit., pag. 190.

En 1973 el promedio de producción por marca en México es de 4,950 vehículos. Únicamente la Volkswagen tiene una producción mayor a 50,000 unidades (62,940), mientras que Chrysler y Datsun producen respectivamente 10,822 y 16,391 unidades. Estos datos reflejan claramente que la escala de producción de las plantas terminales en México es muy baja.³⁴⁴

En 1977 se logra incrementar el promedio de producción a 7,000 unidades por línea, cifra que disminuye durante 1982 y 1983. No obstante, ello lleva al gobierno a plantearse grandes expectativas, esperando llegar a un promedio de 50 mil unidades para 1987.³⁴⁵

Comparemos estas escalas de producción con las alcanzadas en Brasil, Estados Unidos y Japón: para el primer país es de 45 mil unidades³⁴⁶, en tanto que para los dos últimos es de 100 a 150 mil unidades. Pero el problema no es sólo que produzcan más o menos, sino las repercusiones económicas que de ello se desprenden, en especial los costos de producción. El sobreprecio de los automóviles en México en 1973 es del rango de 30 a 65% mayor respecto al país de origen. Además, como ya hemos señalado, esta pequeña escala de producción afecta directamente a la industria de autopartes, aunque debe aclararse que la participación en los sobreprecios de los vehículos por conducto de las autopartes nacionales es solamente del 36% (aunque tampoco despreciable), y el 64% restante responde a la escala de producción de vehículos misma y su política de precios.

344. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 145

345. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Uno Más Uno, 23 de septiembre de 1983.

346. Uno Más Uno, 23 de septiembre de 1983.

TABLA 48

PRODUCCION DE AUTOMOVILES DE PASAJEROS POR LINEAS EN 1979*

LINEAS**	UNIDADES
Volkswagen Sedan	51,559
Volkswagen Caribe	38,385
Sedán	35,385
Dodge Dart	28,511
Chevrolet Chevelle/Malibú	19,448
Ford Fairmont	16,639
Ford LTD	11,455
Chrysler Le Baron	11,189
Valiant/Super Bee	10,828
Renault 12-TL/Routier/12-TS	9,332
Ford Mustan	7,187
Volkswagen Brasilia	6,844
Javelin (VAM)	6,204
Chevrolet Caprice	5,330
Renault R5-TL/Mirage	5,034
Jeep (VAM)	4,420
Volkswagen Safari	2,130
(VAM)	519
Chrysler Cordoba	125

* Las cifras corresponden a la producción de enero a diciembre

** La mayor parte de las líneas comprenden modelos de 2 y 4 puertas y guayín. En algunos casos, dentro de una misma línea hay modelos con distintos motores.

FUENTE:

Boletín AMIA, enero 1980.

Especialistas en industria automotriz señalan que una escala ideal de producción para un vehículo cualquiera es de 240 mil unidades al año (Baranson), o 400 mil (Jenkins), aunque 100,000 es una producción adecuada. Según la CEPAL, una planta terminal latinoamericana tendría solamente un sobreprecio de 3.3% si fabricara 200,000 unidades por año, y de 14.2% si fabricara 100,000.³⁴⁷ En el caso particular de México, se

347. CEPAL, Perspectivas y Modalidades de Integración Regional en América Latina, 1973.

señala que el precio actual disminuiría entre 21 y 32% si se lograra una escala de producción de 100,000 unidades para cada modelo.³⁴⁸ Pero esto implica dos cosas: o que la demanda interna y externa de los vehículos mexicanos creciera a esa magnitud, o que el número de modelos en el país se redujera al mínimo indispensable para lograr dicha escala de producción.

TABLA 49

VOLUMENES DE PRODUCCION POR VEHICULO EN EUROPA Y PAISES EN DESARROLLO, 1969		
PAISES	NUMERO DE FIRMAS RESPONSABLES DEL 80%-PRODUCCION NACIONAL	PROMEDIO DE UNIDADES POR FIRMA
<u>INDUSTRIALIZADOS</u>		
Italia	1	1'311,000
Alemania Federal	4	773,000
Gran Bretaña	3	630,000
Francia	3	668,000.
Japón	7	546,000
Brasil	3	100,000
<u>EN DESARROLLO:</u>		
España	4	96,000
Argentina	6	29,000
México	8	16,000
Venezuela	6	9,700

FUENTE: Jenkins Rhys, Owen

Con estos datos podemos concluir, por el momento, que la escala de producción influye en los "costos de producción" de los vehículos. Sin embargo, queremos cuestionar aquí el que dicha diferencia en el "costos de producción" justifique, a su vez, todo el sobreprecio del automóvil, lo que nos introduce al interesante campo de la política de precios de estas empresas.

348. Martínez Tamayo, Constantino, La Mexicanización de la Industria Automotriz: Caso Diesel Nacional, SA. Tesis Profesional, UNAM, 1963.

Sourroville, utilizando datos de la CEPAL, encuentra que la diferencia de precios entre una misma industria a escalas de 25,000 y de 30,000 es de tan sólo \$200 Dólares, en caso extremo. Sin embargo, la diferencia de precios entre el automóvil producido por una subsidiaria y por su casa matriz, con una diferencia en escala de producción parecida, es mucho mayor (ej.: en Argentina, \$2,000 dólares).³⁴⁹ Lo mismo sucede en el caso de México; aún cuando el valor de la producción al que refiere el costo por unidad disminuye de \$54,086.99 Pesos en 1965 a \$42,671.4 Pesos en 1973, -esto a pesar de que los costos de las autopartes registran aumentos- los precios de venta de los auto móviles suben.³⁵⁰

Lo expresado demuestra que la relación escala de producción - precios no es tan mecánica y se presta también a la manipulación de parte de las empresas transnacionales. Por supuesto que las empresas de la industria automotriz justifican el incremento de sus precios de venta alegando lo restringido de su escala de producción.

A partir del análisis anterior podemos comprender con mayor profundidad la necesidad planteada por la Comisión de Planeación de la Industria Automotriz, en el sentido de reducir a cinco el número de marcas de autos (aunque, respecto a las posibilidades reales de nuestro mercado, 5 marcas eran ya muchas). Sin embargo, el Decreto de 1962 cede aun a esto, y se aceptan 10 fábricas distintas³⁵¹. Para otros países latinoamericanos la anuencia a las marcas es aún mayor: en el caso de Brasil, se aceptan 11; en Argentina, 21; para Chile, 20; Venezuela, 16; y Perú, 13.

349. Sourroville, Juan, Op.cit., pag. 124.

350. Camarena Luhrs, M. La Industria Automotriz en México, Op.cit., pag.35

351. Dos renunciaron dos años después; en 1964 fué aceptada Nissan como respuesta a que Japón era el primer importador de algodón mexicano. Finalmente quedaron nueve.

TABLA 50
PRECIOS Y VARIACIONES DE AUTOMOVILES (1969)

AUTOMOVILES	PRECIOS AL PUBLICO (Pesos) [1]		VARIACIONES (%)
	En País de origen	En México	
1. COMPACTOS			
Dodge Dart, 4 puertas	28,487	48,084	68.79
Ford Falcon, 4 puertas	27,575	44,931	62.94
Valiant, 4 puertas	27,787	44,629	60.61
Rambler American, 4 puertas	24,350	41,609	70.88
2. ESTANDAR			
Chevrolet 300, 4 puertas	29,375	53,795	83.13
Plymouth Belvedere, 4 puertas	30,087	54,795	80.65
Rambler Classic, Hard Top, 2 puertas	30,562	56,999	86.50
3. DE LUJO			
Chevrolet Impala, 4 puertas	34,462	68,950	100.07
Ford Galaxie 500, 4 puertas	34,525	72,100	108.83
4. DEPORTIVOS			
Ford Mustang	31,187	63,728	104.34
Rambler Javelin	29,450	62,719	112.97
Valiant Barracuda	31,962	65,712	105.59

[1] Contienen equipo "de norma", o sea el que tienen las unidades al venderse. Además, están subsidiados con el 100% del impuesto de importación y el 80% de el de ensamble.

FUENTE: New Car Cost Guide, EUA, y Subdirección de la Ind. Automotriz, S.I.C.

Es cierto que el Decreto de 1983 retoma la proposición de 1960 de reducir el número de marcas y modelos de autos (como se ha mencionado, en 1960 se proponía un máximo de 5 marcas, que en realidad, desde el punto de vista de la escala de producción, era un número alto), sin acercarse, no obstante, demasiado a esta proposición. En el caso del Decreto de 1983, se propone una reducción de líneas y modelos en el orden de 3 líneas y 7 modelos por marca en 1985-86, y de una línea y 5 modelos por marca en 1987. Aun cuando la proposición de reducción de líneas y modelos es un paso positivo, no se contempla la reducción de marcas (que sí se contempla en 1960). Además, se señala que:

"El Decreto permite la autorización de líneas y modelos adicionales a los anteriores, cuando se demuestre que la fabricación de estas nuevas líneas, además de ser autosuficiente en divisas, se exporte más del 50% de la producción o su equivalente en material de ensamble".³⁵²

Esto pone en entredicho las posibilidades reales que el Decreto de 1983 logre en su objetivo de reducir el número de líneas y modelos. El cambio anual en los modelos complica aún más el problema, puesto que reduce enormemente la escala de producción de muchas autopartes específicas. Simplemente la producción de motores y carrocerías se hace más cara; esta es básicamente la razón para que no se fabriquen carrocerías en el país, dado que la inversión es costosísima y, con las bajas escalas de producción de automóviles, sería imposible amortizar la inversión en un año. La Comisión de 1960 sí propone el congelamiento de modelos, pero el Decreto también deja fuera esta proposición, respondiendo básicamente a dos razonamientos. El primero de ellos responde a razones de tipo consumista:

"La opción de congelar el tipo de bienes ampliando las escalas de producción (...) atentaría contra la aspiración de los grupos de altos ingresos en el sentido de reproducir los patrones de consumo de los países desarrollados..."³⁵³

En segundo lugar, por las características específicas de la competencia entre las empresas transnacionales en la industria automotriz. La competencia ha dejado de centrarse -para un gran número de industrias- en la lucha de precios:

352. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, "Programa de Racionalización de la Industria Automotriz". Uno Más Uno, 23 de septiembre de 1983.

353. Fajnzylber, Fernando. "Las Empresas Transnacionales y el Sistema Industrial de México"; en Lecturas #34, Tomo I, FCE, México, 1980, pag. 496.

"En la realidad, a diferencia de la imagen que proporcionan los textos de estudio, no es la competencia vía precios la que cuenta, sino la competencia basada en la introducción de nuevos productos, tecnologías, fuente de abastecimiento y formas de organización".³⁵⁴

En el caso de la industria automotriz la competencia gira en gran medida alrededor de la variación constante en marcas y modelos. Evitando una competencia a nivel de precios, todas las empresas coexisten de manera que la tasa de ganancia no se vea reducida.

Las empresas transnacionales de la industria automotriz, por tanto, han creado reglas del juego que a todas convienen. Dichas empresas no se han preocupado, por ejemplo, de implementar cambios profundos en la tecnología intrínseca a los vehículos, viéndose poco forzados a realizar inversiones en este sentido. Su poder mundial les ha permitido imponer cierta estética tecnológica, y se señala que:

"El tipo de inercia del mercado puede desmoralizar hasta los mejores inversionistas (...); y en los últimos 40 años casi todos los cambios (han sido) en la apariencia".³⁵⁵

La revolución tecnológica en la industria automotriz mundial se ha limitado a los proceso de producción, intentandose con ello incrementar la tasa de ganancia. Señalemos a manera de ejemplo el caso de General Motors, que tiene 1,400 robots funcionando en sus plantas y planea instalar 20,000 más en la siguiente década.³⁵⁶

354. Schumpeter, J.A., *Capitalism, Socialism and Democracy*. Allen-Unwin, 1947, capítulos VII y VIII.

355. Rothschild, Emma. *Paradise Lost: The Decline of the Auto Industrial Age*. Ed. Randon House, Nueva York, 1973, pags. 147 y 199.

356. Lizárraga, Rebeca. *Uno Más Uno*, 21 de agosto de 1984.

Se comprende así el enorme interés que tienen las empresas de la industria automotriz mexicana en el cambio anual de modelos, a pesar de los altos precios relacionados a las pequeñas escalas de producción de esta industria. No debemos culpar, por ende, al pequeño mercado nacional de las escalas de producción ni la baja competitividad mundial. En Suecia, por ejemplo, donde la producción automotriz en 1971 es de 317,000 autos (no sobrepasa por mucho a la producción mexicana), se logra que dicha industria adquiera competitividad mundial al limitar a dos el número de empresas productoras.³⁵⁷

Otra posibilidad que se pudo haber implementado para atenuar el problema de la escala era la estandarización de autopartes, ya sea entre modelos o marcas. Esto hubiese incrementado la escala de producción de muchas autopartes, disminuyendo el precio de los vehículos mexicanos. Sin embargo esta posibilidad, como ya vimos, iba en contra de la forma de competencia entre las empresas de esta industria; según éstas, perderían su individualidad. Tampoco se obligó a las empresas automotrices con mayoría de capital mexicano a estandarizar autopartes, lo que hubiese bajado sus precios y favorecido su participación en el mercado, además de incrementar su competitividad.

Es importante señalar que pese a la característica de competencia entre las compañías automotrices en Europa, la estandarización ha jugado un papel importante. Ejemplo de ello es la asociación lograda entre la Renault, Peugeot, y Volvo, que han formado la Societat Franco-Suedeis de Moteúrs para estandarizar algunas autopartes³⁵⁸:

"Hoy es imperativo en nuestro país resolver el problema de la producción de bienes en gran escala. Esta se aplica mejor en la producción estandarizada y favoreció en otros países a ramas como la del acero, la automotriz, la petroquímica, los bienes de consumo duradero y de la maquinaria eléctrica".³⁵⁹

357. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 200

358. Ibid, Op.cit., pag.88

359. De Lara, Salvador, Op.cit., pag. 16

III. POLITICA DE PRECIOS Y SUS EFECTOS SOBRE LA INTEGRACION
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

"De todos los mercados de consumo, los mercados de autos son los más oscuros y secretos".³⁶⁰

Muchos autores estudiosos de la industria automotriz se refieren al nivel de manipulación presente en el manejo de los precios en dicha industria, debido en gran parte al carácter transnacional de las empresas que la componen:

"Siempre que la empresa multinacional controla la compra y la venta de bienes y servicios a través de fronteras internacionales, sus precios se fijarán a la forma que más convenga a los objetivos de la propia empresa".³⁶¹

La consecuencia inmediata y más importante de la flexibilidad en el establecimiento de los precios es la incertidumbre que presente en la medición de la integración. Si las empresas son únicas conocedoras del costo real de las autopartes importadas, en qué puede basarse el Estado mexicano para exigir la incorporación obligatoria de alguna autoparte mexicana, y más si estas no deben rebasar en un 25% el "precio" de la parte importada (recuérdese lo discutido en el capítulo de la industria de autopartes acerca del "precio de omisión").

Es imprescindible que las empresas automotrices desglosen sus costos de producción para tener una referencia objetiva respecto a la cual orientar su integración. Sin embargo, las

360. Rothschild, Emma, Op.cit., pag 82.

361. Helleiner, G.K., Op.cit., pag. 149.

empresas no están dispuestas a hacerlo voluntariamente, puesto que dicha incertidumbre es uno de sus principales instrumentos de control y ganancia (solamente la Dina-Renault estuvo dispuesta a mostrar sus listados de costos).³⁶² Por lo tanto, un apoyo efectivo de la industria de autopartes y al objetivo de integración sería una reglamentación que obligara a estas empresas a dar a conocer sus costos.

La subjetividad señalada en los precios permite que sucedan fenómenos como el siguiente: en Argentina, 1968, la diferencia entre el precio de Chevrolet y Ford era de 5% aun cuando la primera marca tuvo una escala de producción de 100,000 unidades, mientras que la Ford de 70,000. En 1973, la Ford tuvo una escala de 200,000, y Chevrolet se mantuvo en 100,000; no obstante este gran cambio, la diferencia en precios continuo siendo de 5%. Lo anterior se observó también en el caso del Fiat 600 y Citroen en el mismo país. "Igualmente se mantienen los precios entre los modelos de la misma compañía",³⁶³ o sea que no es el costo real el que determina el precio, sino que éste tiene cierto grado de manipulabilidad. O simplemente, como se observó en Chile y Colombia, los insumos importados por las empresas subsidiarias de sus matrices tienen precios hasta 6 mil por ciento mayores que los del mercado mundial.³⁶⁴

362. "Mecanismos de costos; es a través de este mecanismo (mecanismo de transferencia de recursos dentro de la corporación tales como la sobre y subfacturación) como se oculta la salida de recursos al exterior y por lo tanto es difícil determinar con precisión tales fugas". Bernal Olmedo, Carranza, "El Estudio de la Empresa Transnacional"; en Las Empresas Transnacionales en México y América Latina. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1982, pag. 91.

363. Sourroville, Juan, Op.cit., pag. 136.

364. Chapoy, Alma. "La Empresa Multinacional Núcleo de la Dependencia"; en Problemas del Desarrollo, No.14, mayo-julio, 1973, pag. 8.

Los criterios bajo los cuales se evaluaría la integración quedan igualmente ambiguos en el Decreto de 1962. Hay dos posibles criterios básicos para evaluar la integración: a) determinar el porcentaje de integración del vehículo en base a los precios internacionales de las autopartes; o b) determinar el porcentaje de integración del vehículo en base a los precios internos o nacionales de las autopartes (costo directo de producción). Este último es el procedimiento con que se decidió evaluar la integración en México.

En el primer caso, no importa cuánto cuesta en México una autoparte, sino lo que cuesta a nivel internacional. En el segundo caso, el precio interno es el que determina las relaciones porcentuales de precios entre la autoparte y el vehículo total.

¿En qué puede afectar una u otra manera de calcular la integración al objetivo mismo de integración?

En el caso de que la integración se evalúe en base a precios nacionales, el precio total del vehículo se calcula sumando los precios de las partes importadas y los precios de las partes producidas en México; de tal modo, mientras más caras son las partes producidas en México, su porcentaje respecto al precio total es mayor, y, por lo tanto, aparentan una mayor integración. Para ejemplificarlo, pongamos el caso de un vehículo en el cual el motor fuese producido en México y que esto equivaliera a una integración, digamos del 50%, o sea que la mitad del costo fuese generado por el motor; si por alguna razón el precio del motor se elevara en un 50%, la integración resultante sería del 60% sin haberse realmente incorporado nuevas partes nacionales.

TABLA 51
 INTEGRACION ESPERADA POR EL DECRETO DE 1962

		1978	1979	1982	1981
AUTOMOVILES:	Mínimo	50	50	50	50
	Recomendado	55	65	70	75
CAMIONES:	Mínimo	65	65	65	65
	Recomendado	70	75	80	85
TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES:	Mínimo	70	70	70	70
	Recomendado	75	80	85	90

FUENTE: "Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz", 20.VI.77.
 (Art. 7°).

TABLA 52
 CALENDARIO DE NACIONALIZACION DE LA
 INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA BRASILEÑA

TIPO DE VEHICULO	ETAPAS DE REALIZACION (Porcentaje del peso de las piezas de fabricación brasileña sobre del vehículo completo).					
	31-12-56	01-07-57	01-07-58	01-07-59	01-07-60	31-12-61
Camiones	35	40	65	75	90	98
Jeeps	50	60	75	85	95	99
Camionetas, camiones livianos, y furgones.	40	50	65	65	90	98
Automóviles de pasajeros	--	5-	65	85	95	99

FUENTE: Francisco de Oliveira. El Complejo Automotor en Brasil

Dicha manera de evaluar conviene a las empresas automotrices, pues les facilita alcanzar la integración exigida. Por ende, mientras más ineficiente sea la industria de autopartes mexicana y más caras las piezas que produzca, más fácilmente logran la "integración" obligatoria. En este sentido, la integración calculada bajo este criterio no es real.

En México el cálculo de integración se hace bajo este criterio. En 1965-66 esta industria supuestamente alcanza el 60% de integración exigido por el Decreto de 1962; sin embargo, Gerardo Bueno calcula que dicha "integración" evaluada a precios internacionales resulta en realidad del 36%, porcentaje que se reduce aún más si se calcularan a su vez las importaciones implícitas en las autopartes nacionales incorporadas.³⁶⁵ Es cierto que este porcentaje es mayor al 15% de 1960, pero está lejos de ser la integración deseada.³⁶⁶

El cálculo de "integración" se hace, además, por planta y no por modelo. Esto favorece que algunos modelos, por ejemplo los de lujo, estén poco integrados mientras que otros, en especial los camiones, rebasen por mucho el 60% de integración, según la conveniencia de las empresas.

No solo no se obliga a las empresas automotrices a efectuar una integración real del 60%, sino que se establecen premios a los que rebasen la supuesta "integración" del 60% a costos directos de producción en México, como ya lo hemos comentado. Entre 1967-1972, por cada punto de "integración" arriba del 60% se les permite producir 500 unidades adicionales. A pesar de ello, las terminales siguen luchando por

365. Bueno Ziri6n, Gerardo "La Industria Sider6rgica y la Industria Automotriz"; en Perfil de M6xico en 1980, U.N.A.M., Siglo XXI Editores, M6xico, 1980.

366. Industri-Noticias. La Industria Automotriz como parte del Desarrollo Econ6mico Nacional, No.21, M6xico, marzo de 1968, pag. 22

una ampliación en las extracotas, y en 1967 se establece una nueva escala por punto entre 60-70% de "integración" que implica cuotas gradualmente superiores (500, 550, 600...hasta 1000).³⁶⁷ Señalemos que dicho incremento en la "integración no es difícil de lograr, y la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial calcula que un incremento de 27% en la integración se puede lograr sin nuevas inversiones, y otro 21% con inversiones mínimas; inclusive una mayor integración hubiese disminuido el costo de ciertas autopartes por un aumento en su escala de producción.³⁶⁸

Sin embargo, niquiera las extracotas por mayor "integración" estimulan en este sentido a las empresas de la rama, puesto que prácticamente ninguna rebasa el 60% de integración. Prefieren obtener las extracotas a través de negociación directa con las autoridades. Les favorece en este sentido, que el Banco de México calcule la integración con dos años de retraso; las empresas aprovechan esta excusa para importar grandes volúmenes de autopartes, argumentando que tienen que proveer futuros incrementos y que no pueden esperar hasta el dictamen de las autoridades, puesto que no les alcanzaría el tiempo para aumentar su producción.³⁶⁹

Asimismo, se les permite importar las cantidades que deseen de autopartes mientras estas se almacenen en las industrias. Dichas partes son consideradas extranjeras hasta el momento en que el carro sale de la fábrica. Lo anterior resulta, finalmente, en que las empresas pueden luchar por una mayor participación en el mercado mexicano sin necesidad de incrementar su integración.

367. Vázquez Tercero, Op.cit., pags.32-33.

368. Bennett, D. y Sharp, K. Transnational Corporations..., Op.cit., p.200.

369. Edelberg, Guillermo, Op.cit., pag.15.

TABLA 53
EXTRACUOTAS BRINDADAS EN 1974

SUBTOTAL	EXPORTACION	INTEGRACION	FRONTERIZA	MOSTRENCA	OTRAS
176,603	134,763	23,146	3,271	8,653	769
120,826	98,973	16,566	4,578		709
55,777	35,790	7,580	3,693	8,654	60
4,167		2,643		1,524	
1,567		1,567			
2,600		1,076		1,524	
26,654	23,229	1,150	600	1,615	60
11,055	10,116	794	145		
15,599	13,113	356	455	1,615	60
34,509	23,845	3,322	1,945	4,397	
12,358	15,204	2,416	738		
16,151	9,641	906	1,207	4,397	
21,386	10,841	7,945	1,482	1,118	
6,850	1,783	4,800	267		
14,536	9,058	3,145	1,215	1,118	
551	551				
551	551				
17,178	6,673	7,296	2,500		709
14,134	6,473	5,199	1,753		709
3,044	200	2,097	747		
2,000	1,210	790			
1,827	1,037	790			
173	173				
70,158	64,414	1,000	1,744		
67,035	64,360	1,000	1,675		
3,133	3,054		69		

FUENTE: Vázquez Tercero

La integración se ve asimismo limitada por la política de control de precios máximos que establece el gobierno. Aparentemente el control de precios es una política adecuada desde el punto de vista del consumidor y de la competitividad internacional del país, puesto que teóricamente limita en su avaricia a las empresas. Sin embargo, dentro del contexto de las transnacionales y la integración de esta industria, esta situación no sucede tan mecánicamente. En primer lugar, porque sin un conocimiento objetivo de los costos y precios de la industria automotriz, es imposible establecer un control de precios racional que esté libre de las manipulaciones y chantajes de las grandes empresas; en segundo lugar, porque el control de precios disminuye automáticamente las posibilidades de incorporación de autopartes mexicanas, puesto que refuerza la excusa de que son más caras y que, por tanto, fácilmente se rebasará el precio de control establecido si son utilizadas.

Obviamente la liberación en los precios sin un estudio profundo caso por caso, tampoco es la solución. Inclusive las empresas automotrices han luchado por dicha liberación, puesto que les permite un margen mayor de movilidad. La única solución al problema es la instrumentación de una política racional de precios.

Hasta 1971 se logra imponer un control de precios relativamente rígido, aunque se aceptan incrementos anuales en los precios. Entre 1973-1975 se autorizan, sin embargo, aumentos importantes, y el Decreto de 1977 definitivamente liberaliza aún más dicho control.³⁷⁰ Entre 1973 y 1980, por ejemplo, se observa un incremento de 346% en el precio del Volkswagen Sedan. A lo anterior se señala:

370. Estudios CIEN, Op.cit., pag.19.

"La política de fijación de precios seguida por el Estado, ha redundado en un poderoso encarecimiento de los vehículos y seguramente en el crecimiento de las utilidades de los monopolios". 371

Por su lado, las grandes empresas, para oponerse a la integración y al control de precios, se quejan de sufrir una presión "tipo sandwich".³⁷² Señalan que las autopartes les salen más caras, a la vez que el control de precios les impide balancear dichos gastos. Algunas presentan, inclusive, estados financieros en números rojos. Sin embargo, como contra-partida al control de precios en los vehículos, venden las refacciones a precios excesivamente altos.

371. Vizcaino Mejía, Manuel. Op.cit., pag.172.

372. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 113.

IV. DESNACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

"Las empresas nacionales de propiedad estatal, por contar con el apoyo financiero y administrativo del Gobierno Mexicano, difícilmente podrán ser eliminadas del mercado o absorbidas por alguna empresa transnacional. Cualquier intento realizado por las subsidiarias extranjeras con fines de incrementar su participación absoluta en el mercado, encontrará fuerte resistencia por parte de las empresas estatales: el proceso de desnacionalización de la industria automotriz terminal mexicana se verá bloqueado a este nivel". 373

Entre otras cosas, la transnacionalización de la economía mexicana favorece el proceso de desnacionalización de la industria nacional y otras áreas económicas. Se comentó anteriormente que las empresas extranjeras no solo absorben y compran empresas mexicanas, sino que al competir con ellas las arruinan. Veamos en primer lugar el caso de Automex.

En 1938 Automex se establece en México con 100% de capital mexicano, bajo licencia de Chrysler. A partir de 1962 dicha empresa empieza a entrar en crisis, a pesar de que el Decreto de 1962 supuestamente protege a las compañías con capital mexicano, asegurándoles teóricamente una parte importante del mercado nacional (qué mejor demostración que las políticas de la industria automotriz no fueron adecuadas). El sistema famoso de extracuentas, ya sea por integración o por exportación, favo

373. Pedroza Robles, Genaro, El Proceso de Concentración-Desnacionalización en la Industria Mexicana; El Caso de la Rama Automotriz. Tesis Licenciatura en Economía, UNAM, 1976, pg. 44 .

rece a las empresas con capital extranjero. Recuérdese que en última instancia, el que una planta exporte depende casi totalmente de que la matriz transnacional lo apruebe, ya que la mayor parte de las exportaciones de esta industria se hacen intracompañía.

Y, ¿qué paso con Automex? Simplemente Chrysler -que es en última instancia la matriz de la que depende Automex- no se interesa en apoyar sus exportaciones. Desde este punto de vista se entiende el porqué Automex se opone al sistema de extracotas por exportación cuando ello se instrumenta. Su mercado se va reduciendo, se va endeudando a la Chrysler de tal manera que ésta pasa del 33.3% al 45% de las acciones en 1970, llegando por fin al 90.5% en 1972. Este caso es una desmotivación palpable de deficiencias y contradicciones importantes de la industria automotriz.³⁷⁴

Veamos ahora el caso reciente de VAM y Renault. A pesar de las cuotas de producción cuya preocupación inicial es la de asegurar a las empresas con capital nacional el 50% del mercado nacional, para 1973 las empresas extranjeras satisfacen el 87% del mercado automotriz mexicano. El 13% restante queda en manos de Renault de México (DINA) y VAM, ambos con 60% de capital nacional. Ello demuestra en la práctica que el capital nacional en la industria automotriz se encuentra realmente en desventaja, independientemente de que formalmente esté en igualdad de circunstancias.

En realidad lo anterior es producto de la clásica utopía de la libre competencia capitalista en la que el Estado quiere aparecer imparcial y justo frente a la competencia entre el capital extranjero y nacional, cuando las reglas de competencia

374. Salas Vargas, Op.cit.,pg.192

están objetivamente a favor de las empresas extranjeras. Simplemente en el caso de las extracuotas por exportación, ya hemos visto que la mayor parte del comercio internacional automotriz se hace a través de intercambios entre matriz-subsidiaria de las empresas transnacionales.

A partir de 1976, y en especial en 1982-1983 años en los que se presentan las crisis económicas agudas del país, son las empresas transnacionales las que de alguna manera sortean mejor la caída en las ventas, gracias al soporte financiero que representa su carácter internacional y las políticas de exportación. Las empresas nacionales, por el contrario, ven restringidas tanto sus ventas externas como las internas, además de tener un apoyo financiero menos sólido.

El Estado pudo haber implementado en las empresas con capital nacional una serie de políticas cuya dinámica impulsara con mayor profundidad las medidas de integración de la industria, como por ejemplo la estandarización y la incorporación de autopartes nacional, forzando así a las empresas extranjeras a seguir sus pautas. Sin embargo, son las empresas con capital nacional las que se ven obligadas a seguir la dinámica de las empresas extranjeras, obviamente en desigualdad de condiciones. Inclusive se podía haber intentado diseñar automóviles mexicanos, como lo intentó DINA en el caso de los camiones.³⁷⁵

En 1982 las pérdidas de DINA-Renault y VAM ascienden a \$5,700 millones de pesos, alcanzando sus pérdidas acumuladas al momento de la suma de \$16,000 millones de pesos.³⁷⁶ Sólo en

375. Bennett, D. y Sharpe, K., "Agenda Setting and Bargaining Power, The Mexican State versus Transnational Automobile Corporations"; en World Politics, XXXII, No.1, Oc.1979, pag. 76

376. Expansión # 17. La Fusión VAM-Renault: ¿Parte de una Estrategia de Exportación?, agosto de 1983, México, pg. 9

dicho año DINA opta por despedir a 2,5000 trabajadores. En 1983 se complica la situación de DINA al ver reducidas sus ventas en un 20-30% respecto al año anterior.³⁷⁷

En base a lo anterior y dentro de toda una estrategia de venta de empresas con capital estatal, tanto a la iniciativa privada nacional como la extranjera, el Estado mexicano vende en 1983 las acciones de Renault de México y VAM a la empresa francesa Regie National Des Usines Renault (RNUR).

La justificación que el Estado da para dicha venta es su intención de concentrarse en la producción de autobuses y camiones, para lo cual se asocia con Mexicana de Autobuses.³⁷⁸

"Estamos estudiando de qué rama salirnos y en qué rama concentrar más acción del Estado... El propósito de política es concentrarnos en las actividades que son prioritarias para el país y que pueden significar una mayor aportación a los objetivos nacionales en términos de fortalecimiento de nuestra dependencia y en términos de apoyo a las necesidades básicas de la población... creemos, yo en lo personal, que la producción de vehículos particulares no es una actividad prioritaria; en cambio, que deberíamos darle énfasis a otras actividades, como son la producción de camiones en el mismo ramo de transporte..."³⁷⁹

Es cierto que la producción de camiones es fundamental para el país, pero pretender que la condición necesaria para su expansión sea la salida del capital nacional de la producción de automóviles es incorrecto. Detrás de la venta de Renault y VAM hay un fracaso en las políticas relacionadas con la industria automotriz, como lo ha habido también durante 23 años a partir del Decreto, en la producción de camiones.

377. Becker Arreola, Guillermo, Director de DINA. Uno Más Uno, 15 de abril de 1983.

378. Uno Más Uno, 9 de junio de 1983.

379. Labastida Ochoa, Francisco. Secretario de Energía, Minas e Industria Paraestatal. Uno Más Uno, 6 de mayo de 1983.

Además, el abandonar definitivamente la producción de auto móviles al capital extranjero, es cancelar prácticamente la po sibilidad de racionalización de una de las industrias más impor ta ntes del país y que influye significativamente en la dinámica económica de éste. Este juicio está fundamentado en lo ya analizado de la dinámica propia del capital extranjero en México. La participación de empresas con capital nacional en la industria automotriz terminal es fundamental para la racionalización de la rama, puesto que serían las únicas que en última instancia podrían implementar políticas tendientes a una integración de la industria.

Por otro lado, la venta de dichas empresas a la Renault de Francia tiene su fondo específico. En parte se debe a la decisión de escoger una empresa ya existente de alguna manera en el país, para evitar la entrada al mercado nacional de un nuevo tecnólogo. Pero se debe en gran parte también a la política de exportaciones del Estado para esta industria.

En 1979 la Renault de Francia compra el 49% de las acciones de la American Motors Corporation para penetrar los mercados automotrices de Estados Unidos, Canadá y México con el modelo Alliance. La estrategia es aprovechar la maquilación mexicana para producir motores para el Alliance, y se construye para ello una planta en Gómez Palacio (Dgo.) que se estima producirá 1,000 motores diarios en 1984, y 1,350 en 1986, exportando el 85% a los Estados Unidos. ³⁸⁰

De esta manera las empresas VAM y Renault pasan a formar parte de una estrategia internacional de la RNUR.

Por su parte, DINA no se queda exenta del interés de las empresas transnacionales extranjeras. Es cierto que in cre men

380. Expansión # 17, "La Fusión...", Op.cit., pag. 9

ta 18% su producción en 1984.³⁸¹ Sin embargo, en este mismo año la Mercedes Benz se entrevista con Miguel de La Madrid en el sentido de que se les permita "cooperar" con DINA en la construcción de autobuses diesel.³⁸²

Asimismo, DINA y General Motors Corporation firman una carta de intención para asociarse en la producción de camiones y motores, con el objetivo de que la paraestatal exporte 50 mil vehículos. En la asociación, DINA mantendrá el 60% del capital social y se verá beneficiada con el "acceso a la mejor tecnología de General Motors".³⁸³

381. Uno Más Uno, 13 de enero de 1984

382. Uno Más Uno, 17 de julio de 1984

383. Sistema Banco De Comercio, El Universal, 16 de enero de 1977.

CAPITULO IV

POLITICA DE EXPORTACION EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

"Ante un mercado con perspectivas de debilitamiento, la industria automotriz tiene una alternativa -al parecer la única- para superar la situación: el aumento de las exportaciones... Sin embargo, se pregunta si responderá el mercado externo, ahora y en un futuro próximo, a las condiciones favorables que ofrece el país".³⁸⁴

384. Sistema Banco de Comercio, El Universal, 16 de enero de 1977.

I. DINAMICA ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

A partir de 1962 la industria automotriz muestra una tasa de crecimiento mayor a la del país.³⁸⁵ Entre 1970-1980 su tasa de crecimiento promedio anual es de 10.4% (10.62% en el sector terminal, y 10% en la industria de autopartes), mientras que el crecimiento de la economía nacional es de 5.4% y de la industria manufacturera de 5.9%.³⁸⁶ En estos años su participación en la producción manufacturera crece de 4.7% a 7.1%.³⁸⁷ El crecimiento mismo de las unidades producidas es del 10.5% (8.64% en automóviles y 14.5% en camiones).³⁸⁸

Sin embargo, analizando con mayor profundidad la dinámica de la industria automotriz, puede observarse que dicho incremento no ha sido lineal y sufre de serios problemas.

Entre 1970-1975 la participación del material de transporte en la producción total de bienes duraderos comienza a mostrar una tendencia regresiva pasando del 56.1% del total al 47%.³⁸⁹ Sin embargo, su momento "crítico" comienza a mostrarse a partir de 1975, año en que disminuye su producción 4.8%, en gran parte por la recesión internacional de la economía, complicado con la crisis económica nacional.³⁹⁰ Entre 1976-1977 el decremento promedio anual de la industria automotriz es de -11.26%. Se señala incluso que la industria automotriz es la rama más afectada por la reducción de la demanda global.³⁹²

385. Salcedo Zacatecas, José Refugio. Los Cambios Económicos de la Industria Automotriz en México. Tesis en Economía, UNAM, septiembre de 1981, México, pag.45

386. SPP, SEPAFIN, La Industria Automotriz en México; México, enero de 1981, Cuadro No.16, pag. 14.

387. Michely, Jordy, Op.cit., pag.447.

388. NAFINSA. La Economía Mexicana en Cifras, México 1981, Cuadro 5.10, págs. 175-176.

389. Huerta, Arturo. "Características y Contradicciones de la Industria de la Transformación en México, 1970-1976"; en Capitalismo y Crisis en México, Ediciones de Cultura Popular, 1979, México, pag. 166.

390. Equipo de Coyuntura Económica, División Estudios Superiores, Fac. de Economía. "La Coyuntura Económica"; en Capitalismo y Crisis en México, Ediciones de Cultura Popular, 1979, México, pag. 138.

391. Vizcaino Mejía, Manuel. Op.cit., págs. 171-172.

392. BANAMEX. Examen de la Situación Económica de México, febrero 1978, p.5.

Mas dicho decremento en el ritmo de producción de la industria automotriz no debe tomarse como indicador de una verdadera crisis que nos dé una imagen exagerada en este sentido. La realidad es que:

"La industria automotriz en México ha sido una de las pocas actividades industriales que considerada globalmente, no ha interrumpido su expansión". 393

A pesar de la baja sufrida en las ventas entre 1976-1977, la industria no presenta pérdidas e inclusive tiene ganancias mayores a las obtenidas en los años sesentas.³⁹⁴ Ello demuestra lo dicho respecto a la inversión extranjera en general, que por su carácter transnacional tiene una resistencia mayor a los momentos económicos críticos, lo que le permite ganar espacio dentro de la economía mexicana en dichos periodos, ya que la industria nacional se ve afectada en mayor medida. La misma venta de las dos empresas de la industria automotriz con capital nacional en los últimos años, VAM y Renault, dan muestra de la mejor posición de las empresas extranjeras, y*por tanto de la desnacionalización de la economía que ello implica.

Con el auge petrolero y el repunte de la economía internacional, la industria automotriz en México a partir de 1978, incrementa su ritmo de crecimiento logrando alcanzar una tasa anual de crecimiento de 20%, siendo 1981 el mejor año en la historia de esta industria³⁹⁵, aunque dicho repunte esté en gran medida basado en un incremento de importaciones de bienes intermedios y de capital.³⁹⁶

393. Camarena Luhrs, Margarita. La Industria Automotriz en México..., Op.cit., pag. 50.

394. BANAMEX, Op.cit., febrero de 1979, pag. 39

395. Uno Más Uno, 25 de marzo de 1983.

396. Soria Murillo, Víctor. "Caracterización de la Crisis de 1976 y 1982 en México"; en Revista Economía, Teoría y Práctica # 7, U.A.M., México 1984, pag. 73.

La crisis económica aguda de 1982-1984 se encargaría nuevamente de frenar dicha dinámica. En 1982 la industria automotriz ve mermada su producción debido a la inflación, devaluación, restricción en las importaciones y el deterioro del poder adquisitivo. En los primeros tres meses de 1983, la industria automotriz cae un 43%, en especial en tractomotores y autobuses integrales (-88%), y camiones (-54%).³⁹⁷ La venta global de este año es 278mil unidades, 293mil menos que las ventas en 1981.³⁹⁸ En 1984 se empieza a recuperar su dinámica de producción, alcanzando una tasa anual de crecimiento del 5%.³⁹⁹

397. BANCOMER, Uno Más Uno, 8 de junio de 1983.

398. El Día, 11 de septiembre de 1984.

399. Uno Más Uno, 27 de septiembre de 1984.

II. BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En la década de los setentas el déficit comercial de la industria automotriz crece a una tasa global de 28.5%, a pesar de que la tasa de crecimiento de las exportaciones (37.8%) es mayor a la tasa de crecimiento de las importaciones (30.4%).⁴⁰⁰ Por tanto, a pesar de que en estos años las exportaciones de dicha industria crecen en 15 veces, la relación entre las importaciones y las exportaciones tiende a aumentar, pasando, por ejemplo, de 2.5 en 1977 a 6.8 en 1981.⁴⁰¹

Esto sucede a pesar de los grandes subsidios fiscales que se brindan a la exportación de esta rama; entre 1978-1980 la industria terminal y de autopartes concentra el 30% de la transferencia fiscal total del Estado.

Analizando de cerca la dinámica del déficit comercial de los años setenta, encontramos que entre 1970-1973 la mitad del déficit comercial del sector industrial corresponde a la industria automotriz e industria química⁴⁰², lo que nos da una idea de su participación en el déficit comercial nacional.

Entre 1971-1974 las exportaciones encuentran un buen momento y se cuadruplican, año este último en que comienzan a es tancarse debido a la recesión internacional.⁴⁰³ En 1974 la

400. Estudios CIEN, Op.cit., pag. 14

401. SPP, SEPAFIN. Análisis y Expectativas de la Industria Automotriz en México, 1982-1986, México, octubre de 1982.

402. Fajnzylber, Fernando. "Las Empresas Transnacionales...", Op.cit., pg.490.

403. Lifschitz, Edgardo. "Comportamiento y Proyección de la Industria de Automotores en América Latina; Los Casos de Argentina, Brasil y México", Comercio Exterior, Vol.32, Núm.7, México, julio de 1982, pg.780.

exportación de partes y piezas de vehículo disminuye 34.3%⁴⁰⁴; en 1975 la exportación de vehículos automotores disminuye en 54.29%.⁴⁰⁵

EXPORTACION ANUAL DE VEHICULOS POR MARCA, 1975-1978

(Unidades)								
MARCA	1975	%	1976	%	1977	%	1978	%
Chrysler de México	172	(8.0)	416	141.9	695	67.1	1,785	156.8
Nissan Mexicana	1,538	(35.7)	3,080	100.2	5,863	90.0	5,652	(3.6)
Volkswagen de México	1,122	(93.1)	659	(41.3)	5,168	68.4	18,348	255.0
Diesel Nacional	106	(55.8)	17	(84.0)	17	...	43	152.9
TOTAL	2,938	(84.6)	4,172	42.0	11,743	181.5	25,828	119.9

() Disminución

FUENTE: Organó Informativo de la AMIA, enero 1979, p.25

En 1978 la industria automotriz es responsable, ella sola, de 30.1% del déficit comercial industrial.⁴⁰⁶ En este año se logra por fin una recuperación en sus exportaciones, y, sin embargo, el saldo negativo sigue creciendo⁴⁰⁷; como se ha señalado anteriormente, entre 1978-1981 se observa un crecimiento acelerado de la producción de esta industria, acompañado a su vez de un incremento elevado de importaciones.⁴⁰⁸

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA 1975-1978
(millones de pesos corrientes)

Año	Importaciones	Exportaciones	Saldo
1975	7,946	1,066	- 6880
1976	9,948	725	- 9223
1977	10,413	1,379	- 9034
1978 Enero-Sept.	12,533	2,184	-10349

FUENTE: Banco de México, S.A. "Indicadores Económicos". En: Examen de la Situación Ec. de México. BANAMEX, Vol.LV, No.639, febrero 1979,p.93

404. Equipo de Coyuntura Económica, Op.cit., pag.126.

405. Camarena Luhrs Margarita, La Industria Automotriz en México, Op.cit. p.44.

406. SPP, SEPAFIN, Análisis y Expectativas..., Op.cit., octubre de 1982.

407. En el Decreto de 1977 se señalaba que en cuatro años el déficit de divisas debería estar superado, o de menos, reducido en un 50%. Sin embargo, el déficit crece de 385 millones de dólares en 1977, a 2 mil 148 millones de dólares en 1981. Pereyra, Carlos. "Automotriz, Industria Desafinada". Uno Más Uno, primero de junio de 1983.

En 1981 el sector automotriz participa con 57.7% del déficit comercial industrial⁴⁰⁹, y es responsable del 36% del déficit total de la economía⁴¹⁰, a pesar de que dicha industria realiza en ese año exportaciones equivalentes a 360 millones de dólares.⁴¹¹

En 1982 las exportaciones del sector corresponden al 2.5% de las exportaciones totales del país, pero se observa a principios de 1983 un decremento del 21%.⁴¹² Sin embargo, el déficit comercial no aumenta en dicha proporción, ya que las importaciones totales de esta industria, que en 1982 son el 14% de las importaciones totales del país, disminuyen a 11.9% por la reducción generalizada de importaciones que se da entre 1982 y 1984 por causas de la crisis económica.⁴¹³

La participación de las empresas transnacionales en el déficit comercial de la industria automotriz es considerable. El 50.5% de las importaciones totales de las empresas extranjeras corresponden a la industria automotriz y química, siendo responsables del 94% del déficit comercial de las ET en México.⁴¹⁴

409. SEPAPIN, Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario estadístico, 1980 y 1981.
410. Lifschitz, Edgardo. "Comportamiento y Proyección...", Op.cit., p.781
411. Lizárraga, Rebeca. Uno Más Uno, 20 de agosto de 1984.
412. Bancomer, Uno Más Uno, 8 de junio de 1983.
413. Calzada, Fernando y Gutierrez Lara, Anibal. "Dependencia e Indigencia del Sector Externo"; en Economía Informa, Núm. 114, enero de 1983, pag. 9.
414. Ramírez, Rogelio. "Las Empresas Transnacionales y el Comercio Exterior de México", IMCE, Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, Siglo XXI Editores, TCMo I, 1982, pag. 92.

III. POLITICA DE COMPENSACION DE IMPORTACIONES CON EXPORTACIONES

A.- Política Estatal

Los Decretos sobre industria automotriz posteriores al Decreto de 1962 se preocupan entre otras cosas por intentar estimular las exportaciones de esta rama, como un mecanismo de compensación de sus elevadas importaciones.

El Decreto de 1969 dá inicio a la política de compensación de importaciones con exportaciones. Como premio y mecanismo estimulador el Estado ofrece a las empresas exportadoras extra cuotas de producción y la posibilidad de realizar importaciones extra. La escala de compensación que se propone alcanzar es 5% en 1970, 15% en 1971, 100 % en 1979 que, como sabemos, no se logró.⁴¹⁵

Por otro lado, para lograr su objetivo el Decreto de 1969 recurre a premios que generan a su vez problemas particulares. Las extracuotas de producción, por su parte, reducen el mercado automotriz nacional de las empresas que no tienen capacidad de exportación, generalmente las empresas con capital nacional, favoreciéndose un proceso de desnacionalización. En cuanto a las importaciones extra, estas obviamente reducen cuantitativamente la compensación en sí misma, resultando paradójica su utilización en este sentido.⁴¹⁶

415. Vázquez Tercero, Op.cit., pg. 41.

416. "... se puso en práctica la política de premiar con aumentos de cuotas de producción las exportaciones de productos automotrices, sobre la base de un Peso M.N. de material complementario de importación por cada Peso M.N. exportado". Vázquez Tercero, op.cit. pag. 40

Tanto el Decreto de 1972, como el de 1977, siguen instrumentando la misma política.⁴¹⁷ El Decreto de 1972 concede incentivos fiscales para la exportación y les permite a las empresas terminales producir autopartes con este fin. Según este Decreto se espera alcanzar una compensación de 100%.⁴¹⁸

El Decreto de 1983 vuelve a insistir en lograr la autosuficiencia de la industria automotriz mediante la compensación con exportaciones; incluso, y debido al impresionante déficit que mantiene dicha industria aunado a la crisis económica aguda por la que atraviesa el país, se les permite compensar hasta 20% de sus gastos de divisas con exportaciones de productos no automotrices. Se eliminan, por otro lado, algunos subsídios a la importación de materias primas y componentes, esperando disminuirlas de esta manera.⁴¹⁹

El fomento estatal a la exportación de la industria automotriz llega en algunos casos a un apoyo mucho más directo; como ejemplo señalemos el préstamo de 25 mil millones de pesos que brinda la banca nacionalizada a Ford para la instalación de un planta de autopartes para la exportación en Hermosillo, Sonora.⁴²⁰

-
417. Cabrera, Javier. "La Industria Automotriz en México". Suplemento Uno Más Uno, 20 de mayo de 1984.
418. Pedroza Robles, Genaro. Op.cit., pags. 54-55.
419. Secretaría de Hacienda y Crédito Público, "Programa de Racionalización de la Industria Automotriz". Uno Más Uno, 23 de septiembre de 1983.
420. uno Más Uno, 17 de octubre de 1984.

B. Exportación Automotriz y Empresas Transnacionales

Al igual que en el caso general de la inversión extranjera, la mayor parte del intercambio comercial externo de las empresas de la industria automotriz se realiza en forma de operaciones intercompañía.⁴²¹ En esta rama específica las empresas transnacionales son responsables del 95.5% de las exportaciones (52.9% a Estados Unidos y 25.8% a RFA)⁴²², lo que da una idea de cómo la dinámica de exportación gira en torno a ellas.⁴²³ En las 10 empresas transnacionales responsables del 50% de las exportaciones de manufacturas de este grupo, predominan las empresas de autopartes y automotriz.⁴²⁴

Aún en el caso de que una empresa automotriz no sea mayoritariamente extranjera, los contratos de licencia de tecnología pueden contener cláusulas que limitan la exportación; de esta manera controlan efectivamente el mercado automotriz internacional.⁴²⁵ De 16 contratos existentes entre empresas de la industria automotriz mexicanas y las transnacionales del ramo, sólo 5 no restringen la posibilidad de exportación a la subsidiaria.⁴²⁶

De lo anterior se desprende que la exportación de la industria automotriz mexicana dependerá de la estrategia mundial de las empresas automotrices transnacionales. Veamos cuál es la coyuntura actual en este sentido:

421. "Tanto la industria automotriz (terminal y de autopartes) como la industria eléctrica presentan, durante la década de los setenta, una expansión acelerada de exportaciones, básicamente en la forma de comercio intrafirma de empresas transnacionales". Unger, Kurt. Op.cit., pag. 96.

422. IMCE, Indicadores de Comercio Exterior, Suplemento, 1981, Cuadro 9.

423. Fajnzylber, Fernando y Martínez Tarragó. Las Empresas Transnacionales, FCE, México, 1976, pgs. 298-331.

424. Micheli, Jordy. Op.cit., pag. 459

425. Granma, 23 de septiembre de 1976.

426. Salas Vargas, Op.cit., pag. 212.

Las grandes empresas norteamericanas de la industria automotriz, Ford, General Motors, American Motors, Chrysler, han sufrido un descenso anual promedio en su producción mundial de 4.6% entre 1965-1970 ⁴²⁷, reduciendo sus ganancias 52% en 1973. ⁴²⁸ En 1980, Chrysler presenta pérdidas por 11,000 millones de dólares, General Motors disminuye su producción en 20% y Ford en 33%. ⁴²⁹

La industria automotriz norteamericana logra vender tan sólo 8,500,000 de autos en 1981, 4'5% abajo de 1980 y lejos de los 10,000,000 que llegó a vender. En gran medida, la crisis de la industria automotriz norteamericana es debida a la competencia japonesa (28% de los autos vendidos en dicho país son extranjeros). ⁴³⁰

Si de alguna manera las grandes transnacionales de esta industria se habían internacionalizado, se ven ahora forzadas a racionalizar aún más su producción a nivel mundial para poder sobrevivir:

"Como respuesta a esta situación la industria automotriz se transnacionaliza aún más con el diseño del 'automovil mundial' que consiste en la fabricación de partes y componentes y aún unidades completas en diferentes partes del mundo donde puede gozar de mercados regionales dinámicos, energéticos más baratos, incentivos a la exportación, facilidades fiscales y cambiarias, infraestructura eficiente, materias primas y mano de obra baratas". ⁴³¹

427. Ortiz Pulido, Op.cit., pgs. 100-101.

428. González Soriano, Raúl. "Análisis de la Coyuntura Económica", en Capitalismo y Crisis en México, ed. de Cultura Popular, 1979, México, pag. 47.

429. Correo, Salvador y Zúñiga, J.A. "La Industria del Automóvil de México, Maquiladora de Transnacionales"; en Proceso, Num. 263, 16 de noviembre de 1981, pag. 19.

430. Bancomer, Panorama Económico de México, febrero de 1982, pags. 35-36.

431. Vizcaino Mejía, Manuel. Op.cit., pag. 179.

Lo anterior explica porqué General Motors, Ford y Chrysler a la vez que cierran empresas en E.U.⁴³², están invirtiendo miles de millones de dólares en países como España, Austria, Bélgica, Brasil, Colombia, Francia, Alemania, Luxemburgo, Irlanda del Norte, Venezuela, y México.⁴³³

=====

EXPORTACIONES INDUSTRIA AUTOPARTES 1975

=====

FIRMAS	PARTICIPACION EXTRANJERA EN LA FIRMA	TOTAL EXPORTACIONES 1975 (Pesos Mexic.)	% DE LAS EXPORTACIONES DE LAS FIRMAS DE AUTOS
1. Transmisiones y Equipos Mecánicos (TREMEC)	Sí. Clark Equipment Co., 34%	405,934,529	41.7
2. Equipo Automotriz Americana	Sí. (?)	149,079,048	15.3
3. Rassini Rheem	Sí. Rheem Intl. 40%	127,984,629	13.2
4. Whitaker	Sí. Whitaker Intl. (?%)	25,296,050	2.6
5. Aralmex	Sí. (?)	24,911,289	2.6
6. Industria Automotriz	No	21,948,193	2.3
7. Manufacturas Metálicas Monterrey	Sí. A.O. Smith 40%	20,744,295	2.1
8. F.U.M.E.	(?)	18,037,490	1.9
9. Automanufacturas	Sí. Budd Corp. (?)	16,093,927	1.7
10. Mex-Par Blackstone	Sí. Blackstone (?)	10,917,522	1.1
TOTAL DE LAS 10 MAXIMAS FIRMAS AUTOPARTES EXPORTADORAS		820,946,972	84.4
TOTAL DE EXPORTACIONES DE AUTOPARTES		973,142,915	100.0

=====

432. Entre 1978 y 1981 la industria automotriz norteamericana despide a más de 300 mil trabajadores. Baez, Francisco. "Reagan y la Crisis Económica Norteamericana", en Economía Informa 88/89, dic.1981-enero 1982, México, pag. 10

433. "Autogiants Close U.S. Plants to Expand Worldwide", en Plain Speaking, San Francisco, Vol.6, marzo 16-31, 1982, pag. 1 .

En el caso de México, por ejemplo, es tan intensa la dinámica señalada que algunos analistas calculan que en poco tiempo la suma de las inversiones en la industria automotriz puede llegar a superar el total de las inversiones extranjeras netas y directas realizadas en 1978 en México, gracias a que este país presenta condiciones casi únicas para esta industria:

"Pero los grandes consorcios norteamericanos no sólo miran a México como un posible cliente, o como un medio para crecer en número de plantas alrededor del mundo. Más que eso, el establecimiento de fábricas en este país ofrece una gran oportunidad: la de abatir costos de producción".⁴³⁴

Resultan interesantes en este sentido los siguientes comentarios vertidos por Chrysler, por supuesto encubriendo sus propósitos:

"Chrysler de México, ante un mercado restringido y conociendo los lineamientos gubernamentales para la industria automotriz, decidió que el único camino de sobrevivir era la exportación".⁴³⁵

"En apoyo a la política gubernamental de incrementar las exportaciones de productos mexicanos, Chrysler Corporation aprobó que su filial en México sea la única que surta los vehículos 'K' a los mercados internacionales que lo soliciten".⁴³⁶

434. Expansión. "La Reinención del Automóvil en 1990"; en Expansión No.29, mayo de 1980, pag. 30 .

435. Ing. Salvador Domínguez, Uno Más Uno, 19 de octubre de 1984.

436. Uno Más Uno, 28 de abril de 1983.

C . La Maquilación en la Exportación Automotriz

"La creciente competencia internacional ha forzado más y más a las compañías estadounidenses a buscar oportunidades de bajos costos de producción en manufacturas. Esta tendencia continuará y muy probablemente irá mucho más lejos: por ejemplo, la industria automotriz ha descubierto recientemente la industria maquiladora en todo su apogeo". 437

En el Capítulo V del primer apartado discutimos las ventajas y desventajas de la maquilación en México. En esencia señalamos que su participación en la generación de empleos es su único rasgo positivo, ya que tanto su incorporación de materiales nacionales como su participación de divisas sobre la balanza comercial son poco significativos para el país.⁴³⁸ Por el contrario, para las empresas maquiladoras extranjeras, la maquilación mexicana ha representado una fuente única de mano de obra barata que le permite grandes ganancias y bajos costos de producción, transformándose México, por tanto, en el primer país maquilador del mundo.

437. Dennis P. Hodak, Gerente General de General Electric Mexicana. Uno Más Uno, 4 de octubre de 1984.

438. "Se trata generalmente del ensamble de piezas importadas de otras plantas controladas en el exterior por la ET, o de la producción de bienes simples; el bien final es exportado hacia otras plantas de propiedad de la misma empresa transnacional, generalmente en el país de origen... Desde el punto de vista del país receptor es la implantación de un sector de producción que oscila entre un aislamiento casi total de la economía, cuanto casi todos los insumos se importan y la producción se exporta, y una integración relativamente débil, cuando existe un régimen de subcontratación local de parte de los insumos". Bernal Sahagún, V.M., Et.al., El Impacto de las Empresas Multinacionales en el Empleo y los Ingresos de México, Documento, OIT, Ginebra, julio 1976, pag. 177.

Dentro de la maquilación mexicana, la maquilación de productos de la industria automotriz ha pasado a jugar un papel cada día más importante. Por un lado debido a las características del propio mercado mundial de productos maquilados, donde el material de transporte representa el 51.4%⁴³⁹; por otro lado, por la misma política automotriz.

Hemos señalado que a partir de 1969 se da un acento especial a la política de compensación de importaciones. El Decreto de 1972, por ejemplo, permite a las empresas terminales fabricar autopartes, siempre y cuando sean totalmente para la exportación.⁴⁴⁰ Ello es aprovechado por las empresas terminales, como hemos visto, para obtener extracuotas de producción por exportaciones, ya que los Decretos "obligan" a dichas empresas a integrar un mínimo del 40% de sus exportaciones con autopartes.⁴⁴¹ En 1975, por ejemplo, solamente 6.6% de las exportaciones de la industria automotriz corresponde a vehículos completos, 37.8% a exportaciones de la industria de autopartes nacional (aunque prácticamente por empresas con capital extranjero), y 55.6% por autopartes producidas en maquiladoras.⁴⁴² Lo anterior da una muestra del papel que juega la maquilación dentro de las exportaciones de la industria automotriz:

"En el incremento de las exportaciones de manufacturas contribuyeron los movimientos entre compañías transnacionales del transporte que operaron desde México para intercambiar motores para automóviles (incremento de 84.7%), partes y refacciones para automóviles, muchas de las cuales pueden considerarse como cierta especialización de industrias para la exportación, lo que exhibe que la tendencia hacia el maquilismo es evidente".⁴⁴³

439. Xirau Icaza, Joaquín, Nuestra Dependencia Fronteriza, FCE, Archivo del Fondo Num. 48, 1976, México, pag. 78.

440. Pedroza Robles, Genaro, Op.cit., pag. 55

441. Jenkins, R.O., Op.cit., pag. 233

442. Brinsley Best, Op.cit., pag. 145

443. Ortíz Wadgymar, Arturo. "El Sector Externo Durante 1983"; en Momento Económico, mayo de 1984, pag. 7.

"En la producción del carro mundial América Latina entra como el taller de manufacturas de exportación; a ella se destina la fabricación de autopartes y sobre todo el armado de conjuntos mecánicos (transmisiones, motores, etc.), y el ensamble final de automóviles".⁴⁴⁴

En la maquilación de autopartes, con en la industria maquiladora en general, la incorporación de productos nacionales es mínima; sin embargo, existe la sensibilidad política por parte de las empresa terminales, de plantear la posibilidad de incrementar el grado de integración de sus manufacturas, aunque sólo sea a nivel declarativo. En este sentido es significativa la siguiente cita (subrayado nuestro):

"[Michael J. Losch, Director General de General Motors de México]... hizohincapié en que el grado de integración nacional de los vehículos de exportación dependerá de las mismas compañías proveedoras de partes y refacciones. En la medida que se muestren competitivas y con alto grado de calidad en su producción, se les contratará para que surtan a la General Motors en sus programas de ventas al extranjero. Por lo pronto -añadió- dijo que todas las partes de los 61 mil vehículos se traerán de Estados Unidos para que se ensamblen en México y posteriormente se devuelvan como exportaciones con gran cantidad de valor agregado por la mano de obra mexicana".⁴⁴⁵

Es en base a los grandes atractivos implícitos en la maquilación mexicana que la industria automotriz ha mostrado un impresionante ritmo de inversión y expansión de las exportaciones en los últimos años, aunque, como señalamos anteriormente, dicho incremento no es capaz de neutralizar la participación fundamental de la industria automotriz en el déficit comercial industrial del país, puesto que la propia dinámica dependiente de esta industria, junto con las deficiencias en las políticas de sustitución de importaciones referentes a ella, no han disminuído su requerimiento de importaciones.

444. Salcedo Zacatecas, Op.cit., pag. 63

445. El Nacional, 14 de diciembre de 1983 .

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Desde el surgimiento de la industria en México, en especial durante el presente siglo, nace ésta bajo el influjo fundamental del capital extranjero y su control, siguiendo las pautas de concentración-internacionalización de la industrialización a nivel mundial. De esta manera las empresas transnacionales, "administradoras del mundo", establecen también su dinámica en tierras mexicanas.

No debe pensarse que es hasta entonces que da comienzo la dependencia estructural del país. Sin embargo, la dinámica bajo la que se conduce dicha dependencia cambia, pasando México de una economía de enclave (productora y exportadora de materias primas e importadora casi absoluta de manufacturas), a una economía semi-industrializada.

En los años treinta, la industrialización aparece a los ojos del Estado mexicano como un instrumento idóneo capaz de romper los lazos de dependencia inherentes a la economía de enclave y la vulnerabilidad del país a las coyunturas del mercado internacional (véase por ejemplo la crisis de 1929). Sin embargo, el proceso de industrialización no consigue a la larga el anhelado objetivo de independencia económica.

La industria nacional logra sustituir un número importante de bienes antes importados; no obstante, la mayor parte de estos son bienes de consumo, quedando la sustitución de bienes de capital prácticamente abandonada. Las razones para ello pueden encontrarse en la mayor complejidad y grado de inversión que requiere la fabricación de bienes de capital. Mas actúan otros elementos en el fondo de esta cuestión. En primer lugar,

el que la industrialización en sí misma quede a "iniciativa" de la iniciativa privada, o sea bajo el siguiente criterio: la ganancia. La iniciativa privada orienta su capital a áreas de bienes de consumo, no importando realmente si estos son o no necesarios a la nación. Por otro lado, el vacío en la fabricación nacional de bienes productivos contrasta con la sobre-inversión y el desperdicio de la capacidad instalada en la producción de un sinnúmero de bienes de consumo.

Dicho desequilibrio genera un flujo importante de importaciones. Se logra por un lado la sustitución de bienes de consumo, pero ello conlleva un incremento sustancial en la importación de bienes de capital, de manera que el déficit comercial industrial y nacional, al cual podemos incluir entre los indicadores de la dependencia estructural del país, muestra inclusive una curva ascendente.

El Estado, por su parte, hace poco por orientar a la inversión privada hacia las prioridades nacionales, como sería la producción de bienes de capital; sin embargo, les brinda óptimas y atractivas condiciones para su instalación y reproducción en general. Inclusive se ve forzado a invertir en algunas ramas de beneficio social, poco relacionadas a la producción de bienes de capital, independientemente de su participación en ramas estratégicas para el país como sería la explotación petrolera, en un intento de cubrir los huecos en la producción. A lo anterior agreguemos la participación de la iniciativa privada en la toma de decisiones acerca de las estrategias de la industrialización en general, y de cada rama productiva en particular.

La política de sustitución de importaciones se ve, asimismo, limitada en su aspecto científico y tecnológico. El

desarrollo industrial además de estar subordinado a la importación de bienes de capital, muestra un abrumante dependencia en materia tecnológica. No se han logrado canalizar los esfuerzos necesarios para desarrollar una infraestructura científica y tecnológica que permita una profunda sustitución de importaciones, ya sea por falta de recursos, interés o planificación.

En cuanto al proteccionismo, instrumento económico aparentemente idóneo en el sentido de proteger la naciente industria nacional de la competencia internacional, presentará a su vez un importante número de problemas. Su carácter discriminatorio favorece la producción nacional de bienes de consumo al establecer aranceles elevados a la importación de estos, mientras que desestimula la producción local de bienes de capital con aranceles bajos de importación.

Su carácter excesivo favorece la ineficiencia en las industrias locales, las cuales pueden producir manufacturas a elevados costos internos, sin el peligro de una competencia externa. Dicha posibilidad les evita las molestias relativas al mejoramiento de los sistemas productivos, y por ende, la calidad de los productos, a la vez que les garantiza elevadas ganancias, las cuales son aún mayores tratándose de grandes empresas, en especial extranjeras. Ello redundará además en la baja competitividad (precio, calidad) de las mercancías mexicanas en el mercado mundial.

Por otro lado, el Estado mexicano ha permitido a la inversión extranjera jugar un papel importante en el proceso de industrialización, haciendo del país un campo irrestible a ella, en especial en el sector industrial. Por ello, a partir de los años cincuenta la inversión extranjera se ha orientado básicamente a la manufactura, dejando en un segundo término su

participación en las actividades extractivas. Dentro del sector manufacturero se ha concentrado en los sectores más modernos y dinámicos, adquiriendo así un rol estratégico en la estructura industrial.

A pesar de las leyes de Inversión Extranjera que formalmente limitan y controlan la acción del capital foráneo, en especial respecto a la propiedad, las transnacionales en México han logrado mantener la mayor parte de sus acciones en un gran número de empresas, generalmente las más grandes, aunque mantienen el control objetivo de casi la totalidad de las industrias en donde participan, a través de mecanismos tales como patentes, marcas, procesos productivos, administración, mercados internacionales, préstamos, etc. A lo anterior podemos agregar su influencia en las organizaciones empresariales del país a través de representantes suyos en puestos claves.

Si en un principio la inversión extranjera parecía ser una fuente de inversión vitalizadora de la industria, pronto se mostró mas bien como un factor descapitalizador del país. En realidad las empresas extranjeras recurren en una buena medida al financiamiento interno, encontrando para ello enormes facilidades, gracias al atractivo que representan para la banca nacional. En última instancia, la extracción de divisas en forma de utilidades, pagos por regalías, pagos por asistencia técnica, etc., es mucho mayor a la magnitud de sus inversiones netas.

Es cierto que la Ley de Inversiones Extranjeras limita el envío de utilidades al extranjero; sin embargo, las ganancias transnacionales se emiten también en forma de pagos por regalías, asistencia, técnica, manejo de precios en transacciones subsidiaria-matriz, etc., o sea como "ganancias ocultas", burlando así la legislación.

Las empresas extranjeras favorecen asimismo la desnacionalización de la industria mexicana. En primer lugar, porque la mayor parte de las empresas extranjeras que se establecen en el país lo hacen mediante la adquisición de empresas nacionales. En segundo lugar, porque su mayor dinamismo, amplios recursos, facilidades brindadas por las matrices en materia de intereses, tecnología, etc., favorecen su posición frente a las empresas nacionales, situación que se acentúa en condiciones de crisis económica, ante los cuales tienen una mayor resistencia.

En base a lo anterior se comprende el que, bajo las condiciones en que la inversión extranjera es aceptada, adquiera un papel estratégico en la dinámica de industrialización del país, reforzando la dependencia económica.

Así vista, la política de sustitución de importaciones resulta como una estrategia limitada, incapaz de penetrar al fondo de la dependencia estructural y brindar salidas. No sorprende, por tanto, que un poco más de medio siglo después que la crisis de 1929 conmueve los cimientos de la "economía de en clave", el país vuelve a vivir una crisis de gran magnitud y profundidad, demostrando el fracaso de la política de sustitución de importaciones y del proceso de industrialización, en el sentido de generar una dinámica económica independiente.

En el caso de la industria automotriz, podemos encontrar un ejemplo ilustrativo de las posibilidades y limitaciones de la política de industrialización del país. La industria automotriz mexicana surge bajo el control casi absoluto de las grandes transnacionales de esta industria a nivel mundial. Aunque encontramos cierta presencia de capital nacional, incluso en forma mayoritaria en algunas empresas, desde el punto de vista tecnológico depende asimismo de las empresas transnacionales.

Durante los primeros años de la industria automotriz en el país, las empresas dedican su actividad al ensamble. La preocupación del Estado en este período se limita a reducir la importación de vehículos completos, fomentando para ello la instalación de empresas ensambladoras mediante políticas tributarias y reducción de aranceles de importación de autopartes y equipo de producción.

Hasta finales de los cincuenta, por tanto, la industria automotriz nacional se encuentra poco integrada (15-20%). Se logra una reducción en la importación de vehículos armados, la cual disminuye pero no desaparece; sin embargo, se incrementa significativamente la importación de autopartes y equipo, por lo que esta industria participa de manera importante en el déficit comercial del país (± 10%).

Hasta la década de los sesentas las políticas de industrialización en esta rama se limitan a permisos de importación de vehículos, control de precios, estímulo a la importación de automóviles populares, y aranceles atractivos a la importación de autopartes. Es en estos años en que se instrumenta, por fin, una política de sustitución de importaciones entre cuyas proposiciones fundamentales se estipula un grado mínimo de integración en esta rama. Como primer paso en este sentido, se crea en 1960 el Comité para la Planeación del Desarrollo de la Industria Automotriz; dicho Comité tiene la virtud de destacar algunos aspectos relevantes relacionados a una racionalización adecuada de la industria automotriz. Se señalan los siguientes criterios: reducción de marcas y modelos, congelamiento de modelos, estandarización, producción de carros chicos y compactos, limitación de la propiedad extranjera en la industria. A partir de dicho análisis se implementa el Decreto de 1962, entre cuyos aspectos positivos podemos destacar el nivel mínimo de integración obligatoria, fijado en 60%, y las limitaciones re-

lativas a la producción de autopartes dirigidas a las empresas automotrices terminales (encargadas del ensamble final de los vehículos). Sin embargo, el Decreto deja de lado aspectos de gran relevancia para el desarrollo de esta industria. Se hace caso omiso de la gran parte de las recomendaciones hechas por la Comisión señalada, favoreciéndose dinámicas contrarias a la integración.

En primer lugar, el Decreto de 1962 acepta la participación en el mercado automotriz nacional de un número excesivo de empresas (diez), sin limitar el número de marcas y modelos; ello genera problemas relativos a escalas de producción. La escala promedio de producción de las empresas mexicanas fluctúa entre 5000 y 7000 unidades anuales, cuando el aprovechamiento óptimo de la capacidad instalada de una sola empresa se logra con una producción mayor a 200,000 unidades (en 1974 la producción total de automóviles en México fue de 250,000). Agreguemos a esto el cambio anual de modelos (base de la competencia entre las empresas), y la mínima estandarización de autopartes.

En cuanto a los criterios de propiedad, estos no son modificados y las empresas extranjeras pueden conservar la propiedad total de sus acciones, con lo que ello implica en cuanto a influencia en las dinámicas de la industria automotriz. Asimismo, el Decreto de 1962, y en general toda la política de sustitución de importaciones de la industria automotriz, adolece de una política de precios adecuada. Por un lado, las empresas transnacionales en sus intercambios comerciales matriz-subsidiaria imponen precios que convienen a sus intereses. Ello genera incertidumbre en el cálculo de precios de importación, minando, por tanto, cualquier intento serio de integración. Las empresas no son obligadas a desglosar sus costos y precios, gozando un elevado margen de manipulación.

Por otro lado, el cálculo mismo de la integración en la industria automotriz se hace en base a costos directos de producción de autopartes, o sea en base a los precios nacionales en vez de calcularse en base al costo de las autopartes en el mercado internacional. Dicha evaluación permite que el cálculo de integración sea mayor mientras más caras son las partes fabricadas en el país, favoreciéndose así la ineficiencia productiva. En 1965 se calculaba en 66% la integración evaluándola en base a los costos directos de producción, mientras que calculada en relación a los precios internacionales no rebajaba el 36%.

A lo anterior agreguemos el que se premie con extracuotas de producción a las plantas que incrementen su grado de integración (lo que resulta relativamente fácil bajo los criterios de evaluación utilizados), ya que implica al mismo tiempo una importación de autopartes. Aún así, pocas empresas han rebasado el 60-65% fr integración.

La política de control de precios ha sido poco efectiva, y aunque en los años sesenta es relativamente rígida, se libera a partir de los setentas de tal forma que los precios de las autopartes y vehículos nacionales muestran una impresionante inflación.

Las políticas de integración de la industria automotriz tampoco establecen instrumentos adecuados para estimular y racionalizar a la industria de autopartes, siendo ésta el pilar mismo de la integración.

En primer lugar la industria de autopartes se encuentra subordinada a la dinámica de las empresas terminales, teniendo que adaptarse a los cambios constantes de modelos y a las reducidas escalas de producción, ello en el caso óptimo de que las

empresas muestren interés en adquirir dichas partes nacionales.

Mediante los Decretos de 1962 y 1972, la política automotriz hace un intento de proteger y estimular la industria de autopartes estableciendo en 60% la mínima integración permitida (aunque evaluado en base a los costos directos de producción), y estableciendo una Lista Común de Incorporación Obligatoria que contienen las autopartes nacionales que tienen que incorporar obligatoriamente todas las empresas terminales.

Sin embargo, los mecanismos específicos bajo los cuales se logra integrar una autoparte nacional a la Lista Común de Incorporación Obligatoria son inadecuados. Las tres condiciones básicas que una autoparte nacional tiene que cumplir para formar parte de la lista son: a) no tener un sobreprecio mayor de 25% respecto a la misma parte importada; b) tener períodos de producción regulares y seguros; c) tener la calidad necesaria. Gracias a estas condiciones, la lista mandatoria prácticamente no ha crecido desde entonces, y hay que aclarar que la mayor parte de los elementos en ella contenidos tratan en realidad de autopartes integradas espontáneamente con anterioridad al Decreto de 1962. Veamos por qué:

En cuanto al sobreprecio encontramos los siguientes problemas. En primera instancia, que la reducida escala de producción de las autopartes nacionales hace imposible bajos precios de producción, comparados a los precios de las partes importadas fabricadas a escalas de producción infinitamente superiores. En segunda instancia, la incertidumbre y manipulación de precios dominante en esta industria. Recordemos que la mayor parte del comercio mundial en la industria automotriz se realiza a través del intercambio subsidiaria-matriz. Generalmente las autopartes son importadas en grupos integrados (kits), lo que oscurece hasta cierto punto el conocimiento objetivo de cada

una de las partes específicas. Cuando una de las partes del kit va a ser sustituida por su contraparte nacional, lo que hacen las empresas transnacionales es disminuirle al kit un valor denominado "precio de omisión", el cual se hace aparecer como equivalente al precio de la autoparte eliminada. Sin embargo, el precio de omisión no es equivalente al precio de la autoparte, ya que la empresa matriz mantiene en el precio global del kit la ganancia que hubiera obtenido de dicha autoparte, ganancia que no está dispuesta a perder. Por tanto, el precio de omisión es menor que el precio real de la autoparte; ello reduce automáticamente la posibilidad de que las autopartes nacionales logren tan sólo un 25% de sobreprecio respecto a la parte importada.

En cuanto a la calidad, encontramos que generalmente las empresas de autopartes nacionales producen por imitación, puesto que no están en posibilidad de invertir en investigación; las bajas escalas de producción y la inseguridad de su mercado hacen muy riesgosa dicha inversión. Por otro lado, es mínima la asistencia técnica que las empresas terminales están dispuestas a brindarles.

Aunque el mecanismo formal de incorporación de una autoparte sea aparentemente correcto, generalmente cuando ésta cumple con la calidad requerida, de todos modos le es prácticamente imposible alcanzar su incorporación en la Lista Obligatoria. Ello se debe por un lado a que no existen instrumentos adecuados para evaluar calidad en México, por lo que las autopartes nacionales son enviadas a las empresas matrices de Estados Unidos en donde pasan por un "análisis objetivo" que, en la mayor parte de los casos, termina con resultados negativos. Las empresas subsidiarias, por su parte, tienen prohibido incorporar autopartes nacionales sin el consentimiento de la matriz, porque debe conservarse la "fama mundial".

Bajo estas condiciones y circunstancias, poco puede esperarse de la industria de autopartes como pilar de la integración de la industria automotriz. Aparentemente protegida por la política automotriz, pero objetivamente abandonada y subordinada a los intereses de las empresas terminales, la industria de autopartes nacional está en un callejón sin salida. Aunque aclaremos que las grandes empresas de autopartes, básicamente extranjeras, gracias a los recursos que su carácter les brinda, monopolizan gran parte del mercado interno y externo de autopartes, mostrando una dinámica envidiable.

Por otro lado, la dinámica de la balanza comercial automotriz pone en entredicho los logros efectivos de la política de sustitución de importaciones en la rama. A pesar de que la tasa de crecimiento de las exportaciones en los años setenta es mayor a la tasa de crecimiento de las importaciones, se observa un incremento constante en su déficit comercial (tasa de crecimiento de 28.5%), y ello a pesar de los grandes subsidios otorgados por el Estado con el fin de fomentar las exportaciones.

Es tal la magnitud del déficit automotriz que entre 1970-1973 esta industria es responsable de 50% del déficit total del sector industrial, y en 1983 del 38% del déficit total de la economía.

Ante el fracaso de la política de sustitución de importaciones en la industria automotriz, y como una manera de frenar el grave impacto de divisas que este sector implica para el país, el Estado -a partir de 1969- da cauce a una política de exportación cuyo objetivo esencial es compensar dicho déficit. Sin embargo, este es un intento infructuoso de resolver el problema sin buscar soluciones de fondo.

El Estado recurre para ello a incentivos fiscales, extra_coutas de producción (premios), etc. Incluso obliga, por no decir permite, que las empresas terminales compensen su déficit con exportaciones de autopartes, aparentemente en beneficio de la industria de autopartes nacional -aunque son las empresas con capital extranjero las que principalmente se benefician-, favoreciendo para ello la instalación de maquiladoras de auto_partes, propiedad de las grandes transnacionales de la industria automotriz.

Sin embargo, y por la estructura transnacionalizada del comercio internacional automotriz, la exportación depende netamente de los intereses de las grandes empresas multinacionales y por tanto de las coyunturas que su dinámica genere. Lo anterior se pone de relieve al contemplar que el 95.5% del comercio mundial automotriz se realiza a través de intercambios intercompañía. Como regla general los contratos matriz-subsidiaria contienen cláusulas que limitan las exportaciones de las segundas.

Hasta finales de los años sesenta las exportaciones de la industria automotriz mundial se concentran en los países sede de las grandes empresas. Es a partir de los años setenta que las grandes transnacionales, en especial las norteamericanas, se ven orilladas hacia la producción del automóvil mundial, basada en una división de la producción por países, racionalizando su estrategia con el objetivo de aprovechar al máximo las condiciones político-económicas que brinda cada país, a fin de incrementar sus ganancias y hacer frente a la competencia, especialmente japonesa.

México se ha transformado en parte esencial del engranaje global de la producción del auto mundial. Las políticas de

industrialización fronteriza (maquiladoras) con sus bondades, los bajos salarios nacionales, la posibilidad transformada en "obligatoria" para las empresas terminales de compensar sus importaciones con la exportación de autopartes (y en momentos críticos incluso de productos no automotrices); la posibilidad de producir autopartes casi en su totalidad con elementos importados, etc. han permitido a México ocupar tan honroso papel en la dinámica automotriz mundial. Ello a pesar de que los beneficios de las maquiladoras incidan tan poco en el país, y que éste quede involucrado con mayor intensidad en la estrategia de las empresas transnacionales, reforzándose necesariamente la dependencia.

En este sentido la política de sustitución de importaciones y posteriormente la política de compensación con exportación, han fracasado en su intento de integrar, racionalizar y romper la dependencia de la industria automotriz, al igual que sucede en la industria mexicana en general.

Un reflejo claro de lo anterior lo encontramos en la desnacionalización absoluta observada en la producción de automóviles, donde el capital nacional ha dejado de existir. El Estado mexicano, quien a través de Renault y VAM controlaba los últimos reductos de capital nacional en dicho sector (aunque subordinado y en asociación a empresas transnacionales), deja de participar en 1983 en la producción automovilística. La justificación para dicha acción se centra en el argumento de que de esta manera el Estado podrá concentrarse en la producción de camiones (producción relegada en México, lo que demuestra lo señalado en el sentido de que la iniciativa privada en este país se orienta básicamente hacia la consecución de sus intereses y no hacia las necesidades del país). Sin embargo, dicha medida no es más que resultado de una estrategia estatal general en el sentido de vender a la iniciativa privada una serie de industrias en las que el Estado participa, por razones económico-políticas.

Al vender VAM y Renault, el Estado pierde un instrumento valioso mediante el cual hubiese podido incidir en la dinámica real de la industria productora de automóviles, instrumento que de todas maneras él mismo había neutralizado. En realidad las empresas con capital nacional se plegaron a las pautas y reglas de competencia y desarrollo que las empresas extranjeras impusieron y jamás intentaron transformarse en empresas de vanguardia, en el sentido de instrumentar mecanismos que profundizaran la integración de dicha industria como la estandarización, la integración de un mayor número de autopartes nacionales, la implantación de sistemas de investigación y desarrollo tecnológico automotriz, la adecuación de políticas de precios y de escalas de producción, etc. Si en su momento no se hizo, ahora es prácticamente imposible: la dinámica de la industria automotriz queda así, definitivamente, en manos de los intereses de las grandes empresas transnacionales.

Sin embargo, el hecho mismo de que la política automotriz pudiera en igualdad de condiciones en su competencia a las empresas con capital nacional y a las empresas extranjeras, aunque desde el punto de vista de la libre competencia apareciera como "lo justo", nos muestra cierta ingenuidad e ignorancia respecto a las dinámicas de la inversión extranjera. Es crear una igualdad desigual, en donde las empresas nacionales jamás están en condiciones de sobrevivir, tomando en cuenta un mercado interno restringido y pequeño como es el mexicano, y las mínimas posibilidades de participación en el mercado internacional (véase el caso de Automex).

El Decreto de 1983, independientemente de las limitaciones respecto a la producción de motores de 8 cilindros, no penetra en realidad a los mecanismos de la dinámica dependiente de la industria automotriz. Aunque dicho Decreto hable de la reduc

ción paulatina del número de marcas y modelos, permite la "autorización de líneas y modelos adicionales a los anteriores, cuando se demuestre que la fabricación de estas nuevas líneas, además de ser autosuficiente en divisas, se exporte más del 50% de la producción, o su equivalente en material de ensamble". Dicha disposición, aún siendo positiva, no es más que un elemento secundario en la estructura de dicho sector. Aun reduciendo significativamente el número de marcas y modelos, la cantidad misma de empresas en el mercado nacional es excesiva.

Por tanto, racionalizar la industria automotriz implica enfrentar a las grandes empresas transnacionales y obligarlas a adecuar sus políticas de precios, inversión, tecnología, integración, ganancia, importación, exportación, etc. hacia mecanismos de integración real de esta industria. Para ello, el Estado tiene que transformar significativamente las políticas mediante las cuales ha abordado la industrialización en aspectos tales como: política tributaria, aranceles, subsidios, maquilación, financiamiento, remisión de utilidades, integración, premios, decisiones, planificación, etc.

Tras esta exposición damos por terminado el presente estudio, agradeciendo nuevamente a las personas que nos brindaron apoyo, ayuda, estímulo, como también a todos aquellos investigadores que se han preocupado por el análisis del tema y nos han brindado valiosísima información.

Esperamos que esta síntesis de información y bibliografía sea útil para otros estudiosos, y que la manera de abordar el tema, su enfoque y orientación resulten beneficiosos para la comprensión de un elemento tan importante para el país como lo es su industrialización.

ANEXO 1

A N E X O 1

DECRETO del 23 de agosto de 1962 que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1° de septiembre de 1964.

(Publicado en el "Diario Oficial" del 25 de agosto de 1962)

Considerando que como al interés general conviene acelerar el programa de integración de la industria automotriz, establecido por el Ejecutivo Federal, a cuyo efecto debe aprovecharse al máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánicas, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares, y asimismo conviene estimular el establecimiento de nuevas industrias conexas con la automotriz; he dispuesto expedir lo siguiente

D E C R E T O :

ARTICULO PRIMERO.- A partir del 1° de septiembre de 1964 que da prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble de esos mismos vehículos.

ARTICULO SEGUNDO.- Después del 1° de septiembre de 1964, la Secretaría de Industria y Comercio podrá autorizar la importación de aquellas partes que requiere la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos, siempre que dichas partes sean expresamente señaladas en el programa a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO TERCERO.- Las empresas ensambladoras y los importadores que reciben actualmente permisos de importación de las partes automotrices a que se refiere el artículo primero, procederán a formular sus programas de fabricación en el país de motores y de conjuntos mecánicos. Dichos programas, que serán sometidos a la consideración de la Secretaría de Industria y Comercio en un plazo que vencerá el día 30 de septiembre del presente año, especificarán con precisión: a) las partes que serán fabricadas o maquinadas por las empresas interesadas, debiendo incluir necesariamente el maquinado del motor; b) el monto total de la inversión que se propongan efectuar las referidas empresas; c) las partes cuya fabricación se propongan contratar dentro del país; d) las que consideren necesario seguir importando para la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos para la industria automotriz; e) el calendario respectivo que permite conocer el proceso y la magnitud de la integración a que se llegará el día 1° de septiembre de 1964; y f) los contratos de licencia de fabricación que se propongan celebrar y, en su caso, los de asistencia técnica.

ARTICULO CUARTO.- A partir del 1° de septiembre de 1964, la integración de la industria automotriz nacional, en los términos del artículo anterior, más la incorporación de las partes de fabricación nacional que actualmente se utilizan en el ensamble de vehículos automotores, representará, cuando menos, el 60% del costo directo del vehículo fabricado en México.

ARTICULO QUINTO.- La Secretaría de Industria y Comercio formulará un dictamen que permita conocer si los programas presentados a su consideración cumplen los requisitos establecidos en este decreto. En caso necesario, en el referido dictamen se formularán las observaciones y sugerencias correspondientes, las cuales se darán a conocer a las empresas interesadas a más tardar el día 30 de noviembre del presente año.

ARTICULO SECTO.- Las empresas interesadas deberán comprobar a satisfacción de la Secretaría de Industria y Comercio, a más tardar el día 30 de diciembre del año en curso, la adquisición de equipo y maquinaria destinado al maquinado o fabricación de las partes automotrices conforme al programa a que se refiere el artículo tercero.

ARTICULO SEPTIMO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1963, que serán otorgados en abril del mismo año, sólo se concederán a las empresas cuyos programas de fabricación se hayan ajustado a lo establecido por el presente decreto y que hayan cumplido oportunamente con el requisito a que se refiere el artículo que antecede.

ARTICULO OCTAVO.- Los permisos de importación correspondientes al primer semestre de 1964, que serán expedidos en el mes de octubre de 1963, sólo se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permisos de importación en el semestre inmediato anterior y que, además, comprueben: a) haber iniciado la instalación de los equipos para la fabricación o el maquinado de motores y, en su caso, de conjuntos mecánicos, en los términos del programa respectivos; y b) haber celebrado los contratos correspondientes para la fundición y fojado en México de las partes automotrices incluidas en su programa de fabricación nacional.

ARTICULO NOVENO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1964, que se expedirán en el mes de abril del mismo año, solamente se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permiso de importación en el semestre inmediato anterior y que, además, hayan cumplido íntegramente con el programa de fabricación respectivo.

ARTICULO DECIMO.- A solicitud de los interesados, la Secretaría de Industria y Comercio podrá eximir del requisito de obtener permiso previo de importación por partes para ensamble de automotores, a quienes después de haber cumplido con el programa de fabricación previsto en este decreto logren un avance de integración que no sea inferior al 7-% del costo directo de fabricación del vehículo de que se trate.

ARTICULO DECIMOPRIMERO.- En materia de precios de los vehículos de marcas extranjeras que se fabriquen en el país, se procurará que la diferencia entre el precio al público en México y el precio en el lugar de origen no exceda a los porcentajes actualmente autorizados. Tales porcentajes sólo podrán modificarse previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, con base en un estudio de los costos de fabricación de las empresas.

ARTICULO DECIMOSEGUNDO.- Las empresas comprendidas en el programa de fabricación, que exporten vehículos, partes o herramientas que se utilicen en la industria automotriz, fabricados en el país conforme a los términos del presente decreto, podrán importar, previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, partes y vehículos de características especiales que no se fabriquen en el país, por un importe que no excederá del valor total de las exportaciones realizadas en un periodo determinado.

TRANSITORIO:

ARTICULO UNICO.- El presente decreto entrará en vigor a partir de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ANEXO 2

A N E X O 2

DIARIO OFICIAL

Miércoles 21 de octubre de 1964

OFICIO CIRCULAR número 309-VIII-II-431 girada a las plantas armadoras de automóviles y camiones a fin de que utilicen, obligatoriamente, el material de ensamble nacional.

Al márgen un sello que dice: Poder Ejecutivo Federal. Estados Unidos Mexicanos. México. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Dirección de Estudios Hacendarios. Departamento de Estudios Especiales. Número de oficio: 309-VIII-II-431. Expediente: 315.5/25972.

ASUNTO: Se impone uso de material nacional.

C.C. Administradores Generales,
Gerentes y Encargados de las
Plantas Armadoras de Automóviles
y Camiones
P r e s e n t e

A partir del 1º de noviembre del año en curso y durante la vigencia de la cuota autorizada en cada caso por la Secretaría de Industria y Comercio para el primer semestre de 1965, las plantas que ustedes dirigen habrán de utilizar, obligatoriamente, el material de ensamble nacional siguiente:

PARA AUTOMOTVILES DE 10 PASAJEROS

Abrazaderas 25%
Aceites lubricantes (en general) 100%
Acumuladores 100%
Adhesivos 100%
Amortiguadores telescópicos 25%

Arneses eléctricos (mazo de cables) 75%
Asientos 10%
Bocinas eléctricas 25%
Cables de batería 100%
Cementos 100%
Cristales planos (templados y de seguridad)
[excepto parabrisas cursos] 100%
Esmaltes (colores interiores y exteriores) 100%
Herramientas de mano 100%
1. Tres llaves españolas
2. Un desarmador
3. Una pinza de 152 mm.
4. Una llave de ruedas
Lacas 100%
Líquidos para frenos 100%
llantas y cámaras 100%
Muelles de hoja 100%
Pinturas 100%
Plásticos y pieles para vestiduras (incluye toldo interior) 100%
Radios 100%
Rellenos de todos los tipos para vestiduras 100%
Selladores 100%
Soldaduras (en general) 100%
Solventes 100%
Telas para vestidura (incluye toldo interior) 100%

PARA CAMIONES CON PESO VEHICULAR HASTA DE 10 TON.

Abrazaderas 25%
Aceites y lubricantes 100%
Acumuladores 100%
Adhesivos 100%
Amortiguadores telescópicos 100%
Arneses eléctricos 75%
Bocinas eléctricas 100%
Cables de batería 100%
Carrocerías de autobuses 100%

Carrocerías de estacas 100%
Carrocerías Pick-up 100%
Carrocerías de volteo 100%
Carrocerías Vannette 100%
Cementos 100%
Cristales planos y de seguridad (excepto parabrisas curvos)100%
Enresortado de asientos y marcos 100%
Esmaltes 100%
Herramientas de mano 100%
1. Cinco llaves españolas
2. Desarmadores
3. Una llave de bujías
4. Unas pinzas de 203 mm.
5. Martillo 345 grms.
6. Una llave de ruedas
7. Dos espátulas
8. Una bomba de aire manual
Lacas 100%
Líquido para frenos 100%
Llantas y cámaras 100%
Muelles de hojas 100%
Pinturas 100%
Plásticos y pieles para vestidura 100%
Primers 100%
Radios 100%
Rellenos para vestidura 100%
Selladores 100%
Soldaduras 100%
Solventes 100%
Telas para vestidura 100%

La incorporación de este material será llevado a cabo por las plantas armadoras de automóviles y camiones con peso vehicular hasta de diez toneladas, entendiéndose éste como el peso neto de la unidad perfectamente terminada, que sea propiedad de las mismas plantas o que éstas maquilan para importadores que carezcan de plantas propias.

La resistencia a incorporar todo el material nacional de referencia en la línea de ensamble, en contra de esta disposición o de las que en el futuro dicte la Secretaría de hacienda, de conformidad con lo que señala el Código Aduanero, motivará la imposición de las multas procedentes y aún, a juicio de la propia dependencia, la clausura definitiva de las plantas ensambladoras que incurran en tal resistencia. Todo el material de procedencia extranjera que sea similar al nacional que arriba se lista pagará los impuestos específicos que en cada caso corresponda.

La obligación anterior se impone a las plantas como resultado de las Juntas que ustedes y los representantes de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación sostuvieron con la Dirección General de Estudios Hacendarios, de esta Secretaría, y con la de Industria y Comercio, Dirección de Industrias; Juntas de las cuales se acordó que el material nacional, arriba listado, debía incorporarse al ensamble de camiones y automóviles que se arman en México, sin distinción de empresas ni marcas; en la inteligencia que todos los importadores de materiales de ensamble, propietarios o no de plantas de montaje, fueron informados de la celebración de las juntas de cuestión y todos los importadores interesados, ya que tiempo atrás o recientemente, en este negocio, conocen el empeño de esta Dependencia por que se incorpore la mayor cantidad posible de material nacional en el montaje de referencia.

La propia obligación se impone de acuerdo con el artículo 4 del reglamento para las Plantas de Montaje de Vehículos, que dice: "Son obligaciones de las empresas de montaje... IV.- Utilizar los productos de fabricación nacional que tengan aplicación en el montaje y acabado de vehículos que por disposición especial

señale la Secretaría de Hacienda, la que podrá revocar la auto
rización concedida a una empresa cuando la desobediencia a
este precepto así lo amerite a juicio de la propia Secretaría".

Atentamente

Sufragio efectivo. No Reelección.

México, D.F., octubre 9 de 1964

El Subsecretario de Crédito
Jesús Rodríguez y Rodríguez

Rúbrica.

TABLAS

<u>TABLA No.</u>	<u>TITULO</u>	<u>PAGINA</u>
1	VALOR DE LA INVERSION EXTRANJERA EN MEXICO (1911)	34
2	EXPORTACIONES MEXICANAS (1811-1911)	35
3	MEXICO: ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION MANUFACTURERA	42
4	RITMO DE EXPANSION DE LA I E D ACUMULADA, SEGUN DESTINO	59
5	CONTROL DE LAS E T ESTADOUNIDENSES SOBRE EL CAPITAL DE SUS SUBSIDIARIAS LATINOAMERICANAS (1970)	61
6	CONTROL DE LAS E T ESTADOUNIDENSES SOBRE EL CAPITAL DE SUS SUBSIDIARIAS LATINOAMERICANAS (1975)	61
7	MEXICO: I E D (1970-1980)	67
8	I E D ACUMULADA POR PAISES DE ORIGEN: MEXICO (1970-1980)	67
9	NUMERO DE SUBSIDIARIAS DE EMPRESAS TRANSNACIONALES NORTEAMERICANAS ESTABLECIDAS EN MEXICO POR RAMA DE ACTIVIDAD (1970)	68
10	MEXICO: PROPIEDAD DE LAS 500 MAYORES FIRMAS NO FINANCIERAS (1972)	71
11	CLASIFICACION DE EMPRESAS, SEGUN EL GRADO DE PARTICIPACION DEL CAPITAL EXTRANJERO EN SU CAPITAL SOCIAL (1970)	72
12	MEXICO: ADQUISICIONES DE EMPRESAS MANUFACTURERAS N.A.	76
13	MEXICO: INGRESOS Y EGRESOS DE LA I E D (1970-1976).	81
14	TASA DE UTILIDAD Y DE RENTABILIDAD DE LA I E D (1960-1974)	82
15	PORCENTAJE DE LAS REMISIONES TOTALES DE LA I E D EN RELACION A LOS BENEFICIOS OBTENIDOS (1960-1980)	84
16	PRINCIPALES AGENCIAS DE PUBLICIDAD EN MEXICO	88
17	DEFICIT COMERCIAL DE MANUFACTURAS	92
18	IMPORTACIONES DE LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES (1977)	93

<u>TABLA No.</u>	<u>TITULO</u>	<u>PAGINA</u>
18	IMPORTACIONES DE LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES (1977)	93
19	INGRESOS DE LOS PRINCIPALES PAISES EN PROCESO DE DESARROLLO POR CONCEPTO DE VALOR AGREGADO (MAQUILA)	98
20	MEXICO: MATERIAL NACIONAL UTILIZADO POR LAS MAQUILADORAS POR RAMA DE PRODUCCION (1975-1980)	99
21	PARTICIPACION DE LAS MANUFACTURAS EN LAS EXPORTACIONES TOTALES	103
22	PARTICIPACION DE PETRO-DERIVADOS EN LA EXPORTACION DE MANUFACTURAS	103
23	CRECIMIENTO DE LA PRODUCCION Y EXPORTACION DE MANUFACTURAS	105
24	LAS E T EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MANUFACTURAS DE MEXICO	108
25	ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES TOTALES Y DE LAS EMPRESAS EXTRANJERAS EN MEXICO	108
26.	COMERCIO INTRA-EMPRESA EN LAS EXPORTACIONES MEXICANAS A E.U.A. (1977)	111
27	MEXICO: NUMERO DE PATENTES Y PORCENTAJES DE PATENTES NACIONALES SOLICITADAS.	115
28	ENVIO DE UTILIDADES Y PAGOS POR REGALIAS Y ASISTENCIA TECNICA DE LA I E D EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA (1955-1970)	118
29	CONCENTRACION DE AUTOMOVILES EN E.U.A.	125
30	DISTRIBUCION DE VENTAS DE LAS MAYORES FIRMAS AUTOMOTRICES EUROPEAS	126
31	ESCALA DE LAS MAYORES FIRMAS AUTOMOTRICES MUNDIALES.	128
32.	NUMERO DE CONTRATOS DE ENSAMBLAJE POR PAIS DE ORIGEN	129
33	CRECIMIENTO MUNDIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	129
34	NUMERO DE CONTRATOS DE ENSAMBLAJE POR FIRMA	130

<u>TABLA No.</u>	<u>TITULO</u>	<u>PAGINA</u>
35	DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE LAS TRANSNACIONALES POR PAISES	130
36	VARIACION DE LA PRODUCCION MUNDIAL DE AUTOMOVILES EN 1974 RESPECTO A 1973	131
37.	INSTALACION EN EL PAIS DE EMPRESAS AUTOMOTRICES	134
38	ESTABLECIMIENTOS DERIVADOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	143
39	PARTICIPACION DE LAS COMPRAS DE AUTOPARTES NACIONALES Y EXTRANJERAS EN EL VALOR DE LA PRODUCCION	146
40	EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO ENTRE LAS 500 MAS GRANDES	151
41	GRADO DE PARTICIPACION EXTRANJERA EN EMPRESAS SELECCIONADAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AUXILIAR	153
42	ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL DE AUTOMOVILES	161
43	ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL DE AUTOMOVILES Y CAMIONES	161
44	CAPACIDAD INSTALADA Y APROVECHADA	162
45	FIRMAS ADMITIDAS BAJO EL DECRETO DE 1962	170
46	PARTICIPACION EN EL MERCADO NACIONAL DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL EN FUNCION AL ORIGEN DE SU CAPITAL	172
47	MARCAS Y TIPOS DE AUTOMOTORES DE FABRICACION NACIONAL	176
48	PRODUCCION DE AUTOMOVILES DE PASAJEROS POR LINEAS EN 1979	178
49.	VOLUMENES DE PRODUCCION POR VEHICULO EN EUROPA Y PAISES EN DESARROLLO	179
50	PRECIOS Y VARIACIONES DE AUTOMOVILES	181
51.	INTEGRACION ESPERADA POR EL DECRETO DE 1962	188
52.	CALENDARIO DE NACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA BRASILEÑA	188
53	EXTRACUOTAS BRINDADAS EN 1974	191

BIBLIOGRAFIA

1. AGUILAR, ALONSO. "El Estado y La Burguesía"; en Revista Estratègia No.27, Mayo-Junio 1979.
2. AGUILAR, ALONSO. "Imperialismo y Subdesarrollo"; en Revista Latinoamericana de Economía, Problemas del Desarrollo, No.14, IIE, UNAM, México, 1972.
3. AGUILERA GOMEZ, MANUEL. La Desnacionalización de la Economía Mexicana, FCE, Archivo del Fondo, primera edición, México 1975.
4. AGUILERA, GUSTAVO. "Bienes de Capital, Industria Siderúrgica y Desequilibrio en el Contexto de un Nuevo Esquema de Dominación"; en Capitalismo y Crisis en México, Ediciones de Cultura Popular, México, 1979.
5. ALTVATER, ELMAR. "Notas Sobre Algunos Problemas del Intervencionismo del Estado"; en El Estado en el Capitalismo Contemporáneo, Siglo XXI Editores, México, 1982.
6. ASOCIACION NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTVILES, A.C. Aspectos Fundamentales de la Fabricación y Distribución de Automóviles y Camiones en México, México 1966.
7. BAEZ, FRANCISCO. "Reagan y La Crisis Económica Norteamericana"; en Economía Informa 88/89, México, diciembre 1981-enero 1982.
8. BANAMEX. Examen de la Situación Económica de México, junio 1977.
9. BANAMEX. Examen de la Situación Económica de México, febrero 1978.
10. BANAMEX. Examen de la Situación Económica de México, No.697, México, diciembre de 1983.
11. BANCOMER. Panorama Económico de México, febrero 1982.
12. BARANSON, JACK. International Transfer of Automotive Technology to Developing Countries, UNITAR, 1981.
13. BARONA, JOSE. La Intervención de la Administración Pública en la Integración de la Industria Automovilística. Tesis, Facultad de Derecho, UNAM, 1965.
14. BARBER, RICHARD. The American Corporation: Its Power, Its Money, Its Politics. E.P. Dutton and Co., Nueva York, 1970.
15. BARNET, RICHARD y MÜLLER, RONALD. Los Dirigentes del Mundo: El Poder de las Multinacionales. Ed. Grijalbo, S.A., España, 1976.

16. BARRERA, MACEDONIO. Comentario en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Ed. Siglo XXI, México, 1982.
17. BASUALDO, EDUARDO. "Tendencia de la Transnacionalización en América Latina durante el Decenio en los Setenta"; en Comercio Exterior, Vol.32, No.7, México, julio 1982.
18. BEHRMAN, J.N. National Interest and Multinational Enterprise. Prentice Hall, New York, 1970.
19. BELENKI, A. La Intervención Extranjera en México, 1861-1867. Fondo de Cultura Popular, México, 1966.
20. BENNETT, D. y SHARPE, K. "Transnational Corporations and the Political Economy of Export Promotion: The Ease of the Mexican Automobile Industry". International Organization, 33, 2, USA, primavera, 1970.
21. BENNETT, D. y SHARPE, K. The Assembly and Disassembly of Automobile Policy. (Documento mimeografiado), 1977.
22. BENNETT, D. y SHARPE, K. "Agenda Setting and Bargaining Power; The Mexican State versus Transnational Automobile Corporations"; en World Politics, XXXII, No.1, Oct. 1979.
23. BERNAL OLMEDO, CARRANZA. "El Estudio de la Empresa Transnacional"; en Las Empresas Transnacionales en México y América Latina, IIE, UNAM, México, 1982.
24. BERNAL SAHAGUN, V.M. "Las Fábulas de la Inversión Extranjera"; en Momento Económico, No.3, febrero, 1984.
25. BERNAL SAHAGUN, V.M. El Impacto de las Empresas Multinacionales en el Empleo y los Ingresos. El Caso de México, OIT (ONU), IIE, UNAM, México-Ginebra, 1976.
26. BERNAL SAHAGUN, V.M. Las Empresas Transnacionales en México y América Latina, UNAM, 1982.
27. BERSMAN, JOEL. "Commercial Policy , Allocative Efficiency and x-Efficiency"; en The Quarterly Journal of Economics, Vol. LXXXVIII, No.3, agosto, 1974.
28. BETETA, RAMON. Conferencia: "Programa Económico y Social de México: Una Controversia", México, 1935.
29. BLANCO MEJIA, JOSE. "La Maquila no Puede ser Base del Desarrollo Industrial"; en Economía Informa # 110, México, noviembre de 1983.

30. BRINSLEY BEST Y ASOCIADOS. Mexico: The Next Ten Years. Euromoney Publications Limited. Gran Bretaña, 1981.
31. BRIONES, ALVARO. "Sobre la División Social del Trabajo en Escala Internacional"; en revista Investigación Económica No. 45, julio-septiembre, Vol. XXXVII, México, 1966.
32. BUENO ZIRION, GERARDO. "Structure of Protection in Mexico"; en Balassa Bela, The Structure of Protection in Developing Countries. The John Hopkins Press, 1974.
33. BUENO ZIRION, GERARDO. "El Desarrollo Tecnológico: sus Relaciones con la Evolución de América Latina"; en Comercio Exterior, Vol. 31, No.5, México, mayo de 1981.
34. BUENO ZIRION, GERARDO. "La Industria Siderúrgica y la Industria Automotriz"; en Perfil de México en 1980, UNAM, Siglo XXI Editores, México, 1980.
35. CABRERA, JAVIER. "La Industria Automotriz en México". Suplemento. Uno Más Uno, 20 de mayo de 1984.
36. CALLAGHAN, THOMAS JR. U.S./European Economic Corporation in Military and Civil Technology. Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales de la Universidad de Georgetown, 1976.
37. CALZADA, FERNANDO y GONZALEZ, ENRIQUE. "Un Año de Política Económica, Peor los Remedios que la Enfermedad"; en Economía Informa #111 México, diciembre de 1983.
38. CALZADA, FERNANDO y GUTIERREZ, ANIBAL. "Dependencia e Indigencia del Sector Externo"; en Economía Informa # 144, enero de 1983.
39. CAMARA TEXTIL DEL NORTE. Ponencias reproducidas en Problemas Agrícolas e Industriales de México, enero-junio, 1957.
40. CAMARENA LUHRS, MARGARITA. Capital Monopolista e Industria Automotriz en México. Tesis de Licenciatura en Economía, Facultad de Economía, UNAM, 1979.
41. CAMARENA LUHRS, MARGARITA. La Industria Automotriz en México, IIS, FCPyS, UNAM, México 1981.
42. CANACINTRA. Memorias y Documentos, Una Colección de Trabajos del Segundo Congreso de esta Organización. EDIAPSA, México, 1953.
43. CANACINTRA: Cámara Textil del Norte. "Las Inversiones Extranjeras y el Desarrollo Económico de México"; en Problemas Industriales de México, NO. 1-2, Vol.IX, 1957.

44. CORDERO, M.E. y QUIJANO, J.M. "Expansión y Estrangulamiento Financiero, 1978-1981"; en *Economía Mexicana, Análisis y Perspectivas*, No.4, CIDE, México 1982.
45. CARDOSO, F.H. y FALETTO, E. *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. Siglo XXI Editores, S.A., México, 1976.
46. CARRION, JORGE y AGUILAR, ALONSO. *La Burguesía, La Oligarquía y El Estado*. Editorial Nuestro Tiempo, México 1980.
47. CASAS, JUAN CARLOS. "Las Multinacionales y el Comercio Latinoamericano"; en *CEMLA, Boletín Mensual*, diciembre 1972.
48. CASAR, JOSE y ROS, JAIME. "Comercio Exterior y Acumulación de Capital en un Proceso de Sustitución de Importaciones"; en *Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada*, Libros del CIDE, Tomo II, primera edición, México 1984.
49. CASAR, JOSE. "Ciclos Económicos en la Industria y Sustitución de Importaciones, 1950-1980"; en *Economía Mexicana*, No.4, CIDE, México 1982.
50. CAVAZOS, MANUEL. "La Promoción de Exportaciones en México, Análisis y Propuestas"; en *El Comercio Exterior de México*, Tomo I, IMCE-ADACI Editorial Siglo XXI, México, 1982.
51. CECENA, JOSE LUIS. "La Penetración Extranjera y los Grupos de Poder en México"; en *Problemas del Desarrollo*, No.1, IIE, UNAM, octubre-diciembre, 1969.
52. CEPAL-NAFINSA. *La Política Industrial en el Desarrollo Económico de México*, México, agosto 1971.
53. CEPAL. *Perspectivas y Modalidades de Integración Regional en América Latina*, 1973.
54. CEPAL. *La Exportación de Manufacturas en México y la Política de Promoción*. México, 1976.
55. CHAPOY, ALMA. *Empresas Multinacionales*, Ed. El Caballito, México 1975.
56. CHAPOY, ALMA. "La Empresa Multinacional, Núcleo de Dependencia"; en *Problemas del Desarrollo*, No.14, mayo--julio 1973.
57. CHUDNOVSKY, DANIEL. "Las Filiales Estadounidenses en el Sector Manufacturero de América Latina; sus Cambiantes Pautas de Repatriación de Utilidades"; en *Comercio Exterior*, Vol. 32, No.7, México, julio de 1982.

58. CLAVIJO, F.; SAEZ, W.; SCHEVER, P. "¿A Qué Modelo de Industrialización Corresponden las Exportaciones Mexicanas?"; en *El Comercio Exterior de México*, Tomo I, IMCE-ADACI, Editorial Siglo XXI, México 1982.
59. COMERCIO EXTERIOR, Vol.37, No.9, México, septiembre de 1983.
60. CONACYT. Plan Nacional Indicativo de Ciencia y Tecnología, México, 1976.
61. CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL DE LAS NACIONES UNIDAS. "Las Corporaciones Transnacionales en el Desarrollo Mundial: Una Revisión"; en *Lecturas # 34*, Tomo I, FCE, México, 1980.
62. CORDERO, S. y SANTIN, R. Los Grupos Industriales: Nueva Organización Económica en México. CES, Colegio de México, México 1977.
63. CORDERO, SALVADOR. "Concentración Industrial y Poder Económico en México"; en *Revista del Centro de Estudios Sociológicos*, El Colegio de México, No. 18.
64. CORDOVA, ARNALDO. *Sociedad y Estado en el Mundo Moderno*. Editorial Grijalbo, México, 1976.
65. CORDOVA, ARNALDO. *La Formación del Poder Político en México*. Editorial Serie Popular ERA, México, 1975.
66. CORREA, CARLOS MARIA. "Importación de Tecnología en América Latina"; en *Comercio Exterior*, Vol.33, No.1, México, enero-de 1983.
67. CORREO, SALVADOR y ZUÑIGA, J.A. "La Industria del Automóvil en México, Maquiladora de Transnacionales"; en *Proceso*, No.263, México, noviembre de 1981.
68. DABAT, ALEJANDRO. "La Economía Mundial y los Países Periféricos en la Segunda Mitad de la Década del Setenta"; en *Teoría y Política*, abril-junio, año 1, No.1, México, 1980.
69. DEHESA DAVILA, MARIO. "Tipo de Empresa y el Comercio Exterior de Manufacturas"; en *Economía Mexicana*, No.4, CIDE, México 1982.
70. DE LARA RANGEL, SALVADOR. "Claves para un Desarrollo de la Altura del Siglo XXI"; en *Economía*, No.114, México, enero de 1983.
71. DE OLIVEIRA, F. y TRAVOLO POPUTCHI, M. *Transnacionales en América Latina; el Complejo Automotor en Brasil*. Editorial Nueva Imagen, México, 1979.
72. DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS. *Business Investments in Foreign Countries, U.S.A.*, 1960.

73. DILMUS D., JAMES. "La Planeación Reciente de la Ciencia y la Tecnología en México"; en Comercio Exterior, Vol.31, No.5, México, mayo de 1981.
74. DOBB, MAURICE. Estudios Sobre el Desarrollo del Capitalismo. Siglo XXI Editores, S.A., México, 1976.
75. DURAN PONTE, V.M. México: La Formación de una País Dependiente. UNAM, México, 1979.
76. ECONOMIA INFORMA, editorial, #90/91, febrero-marzo, México, 1982.
77. EDELBER, GUILLERMO. The Procurement Practices of the Mexican Affiliated Selected United States Automobile Firms. Tesis de Doctorado en Administración de Empresas, Harvard, U.S.A., 1963.
78. EL NACIONAL: 14 de diciembre de 1983; 3 de enero de 1984.
79. EL SOL: 21 de junio de 1976.
80. EL UNIVERSAL: 16 de enero de 1977.
81. EQUIPO DE COYUNTURA ECONOMICA, DIVISION DE ESTUDIOS SUPERIORES, FACULTAD DE ECONOMIA. "La Coyuntura Económica"; en Capitalismo y Crisis en México. Ed. de Cultura Popular, México, 1978.
82. ESTUDIOS C I E N . Proceso de Mecanización de Empresas Extranjera, E--9/E-44/octubre, México, 1981.
83. ESTUDIOS C I E N. El Comercio en México y el Rol de la Inversión Extranjera, E 13/C-57/ marzo, México, 1982.
84. ESTUDIOS C I E N. La Industria Automotriz en México, México, julio de 1982.
85. EXCELSIOR: 3 de abril de 1974; 23 de agosto de 1976.
86. EXPANSION. No.1, México, 1980
87. EXPANSION. No.28, "La Reinvención del Automóvil en 1990", México, mayo de 1980.
88. EXPANSION. No.326, México, octubre de 1981.
89. EXPANSION. No.17 , "La Fusión VAM-Renault, ¿Parte de una Estrategia de Exportación?", México, agosto de 1983.
90. FAJNZYLBER, FERNANDO. "La Empresa Internacional en la Industrialización de América Latina"; en Comporaciones Multinacionales en América Latina. Ed. Periferia, Buenos Aires, Argentina, 1973.

91. FAJNZYLBER, FERNANDO y MARTINEZ TARRAGO, TRINIDAD. Las Empresas Transnacionales, Expansión a Nivel Mundial y Proyección en la Industria Mexicana. CIDE-CONACYT, México, 1975.
92. FAJNZYLBER, FERNANDO y MARTINEZ TARRAGO, TRINIDAD. Las Empresas Transnacionales en México. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.
93. FAJNZYLBER, FERNANDO. "Las Empresas Transnacionales y el Sistema Industrial de México"; en Lecturas #34, Tomo I. FCE, México, 1980.
94. FAJNZYLBER, FERNANDO. "Oligopolio, Empresas Transnacionales y Estilos de Desarrollo"; en Lecturas # 34, Tomo I, FCE, México, 1980.
95. GALBRAITH, J.K. Economics, The Public Purpose. Houghton Mifflin Co., U.S.A., 1973.
96. GOLD, D; LO, C.; OLIN E. "Recientes Desarrollo en la Teoría Marxista del Estado Capitalista"; en El Estado en el Capitalismo Contemporáneo. Siglo XXI Editores, México, 1982.
97. GONZALEZ SORIANO, RAUL. "Análisis de la Coyuntura Económica"; en Capitalismo y Crisis en México, Ed. de Cultura Popular, México, 1980.
98. GRANMA, 23 de septiembre de 1976.
99. GREEN, MARIA DEL ROSARIO. "Estados Unidos y América Latina en el Marco de la Dependencia"; en Foro Internacional, Colegio de México,
100. GRUNWALD, JOSEPH. The Assembly Industry in Mexico. (Versión mimeografiada en el Colegio de México) (Preliminar).
101. HANSEN, ROGER. The Politics of Mexican Development. The John Hopkins Press, 1971.
102. HELLEINER, G.K. "El Papel de las Corporaciones Multinacionales en el Comercio de Tecnología en los Países Menos Desarrollados"; en Lecturas #34, Tomo II, FCE, México, 1980.
103. HERNANDEZ, HECTOR. "La Política de Comercio Exterior de México"; en El Comercio Exterior de México, Tomo I, IMCE-ADACI, Ed. Siglo XXI México, 1982.
104. HIMES, JAMES. "La Formación de Capital en México"; en El Trimestre Económico, Lecturas # 4. FCE, Tomo II, México, 1975.
105. HOUR; PORTER; RUDDEN; VOGT. Global Industries: New Rules for the competitive Game. Graduate School of Business Administrations, Harvard University, 1980.
106. HUACUJA, MARIO y WALDENBERG, JOSE. El Estado y la Lucha Política en el México Actual. Ediciones El Caballito, México, 1976.

107. HUERTA, ARTURO. "Características y Contradicciones de la Industria de la Transformación en México 1970-1976"; en *Capitalismo y Crisis en México*, Ediciones de Cultura Popular, México, 1979.
108. HUNT, SHANE. "Evaluación de la Industria Extranjera Directa en América Latina"; en *Comercio Exterior*, México, diciembre de 1972.
109. HYMER, STEPHEN. "Las Empresas Multinacionales y la Ley de Desarrollo Desigual"; en *Lecturas # 34*, Fondo de Cultura Económica, primera edición, México, 1980.
110. IMCE. *Indicadores de Comercio Exterior 1950-1980, Cuadro 7*, México, enero de 1981.
111. INDUSTRI-NOTICIAS. *La Industria Automotriz como Parte del Desarrollo Económico Nacional. No. 21*, México, marzo de 1968.
112. INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACION CIENTIFICA. *Política Nacional y Programa de Ciencia y Tecnología*. México, 1970.
113. IZQUIERDO, RAFAEL. "El Proteccionismo en México"; en *El Trimestre Económico, Lecturas # 4*, FCE, México, 1975.
114. JACOBS, EDUARDO y PEREZ NUÑEZ, WILSON. "Las Grandes Empresas y el Crecimiento Acelerado"; en *Economía Mexicana, Análisis y Perspectivas*, CIDE, México, 1982.
115. JANUS, NOREENE y RONCAGLIOLO, RAFAEL. "Publicidad, Medios de Comunicación y Dependencia"; en *Comercio Exterior, Vol.32, No.7*, México, julio de 1982.
116. JENKINS, RHYS OWEN. *Dependent Industrialization in Latin America: The Automotive Industry in Argentina, Chile and Mexico*. Praeger Publishers, U.S.A. , 1977.
117. JENKINS, RHYS OWEN. "Industrialización Dependiente en la América Latina"; en *Lecturas # 34, Tomo II*, FCE, México, 1980.
118. KALDOR, N. *Causes of the Slow Rate of Growth of the United Kingdom*, Cambridge, University Press, 1966.
119. KING, T. *Mexico: Industrialization and Trade Policies since 1940*. OCDE, Oxford, 1970.
120. KNICKERBOCKER, F.T. *Oligopolistic Reaction and Multinational Enterprise*. Cambridge, MA, Harvard Graduate School of Business and Administration. 1973.
121. LA JORNADA: 9 de octubre de 1984; 11 de octubre de 1984; 9 de diciembre de 1984; 26 de enero de 1985; 27 de febrero de 1985.

122. LEAL, JUAN FELIPE. La Burguesía y el Estado Mexicano. Ediciones El Caballito, México, 1975.
123. LENIN, V.I. El Imperialismo, Fase Superior del Capitalismo. Ediciones en Lenguas Extranjeras, Pekín, 1972.
124. LENIN, V.I. El Estado y la Revolución. Editorial Polémica, Buenos Aires, Argentina, 1974.
125. LEON ALVAREZ, ALBERTO. "Las Tecnologías Blandas en el Desarrollo Científico Tecnológico de México"; en Economía Informa #166, México, mayo de 1964.
126. LIFSCHITZ, EDGARDO. El Complejo Automotor en México. Ed. Ilet, México, 1979.
127. LIFSCHITZ, EDGARDO. "Comportamiento y Proyección de la Industria de Automotores en América Latina; Los Casos de Argentina, Brasil y México"; en Comercio Exterior, Vol.32, No.7, México, julio de 1982.
128. LUAN CALDERON, J.M. México: Crecimiento Orientado por Exportaciones y Segmentación del Proceso Productivo. La Industria Maquiladora 1966-1982. Departamento de Economía Internacional, CIDE, México, noviembre de 1983.
129. MAGALHES, LUIS. De Juárez a Camacho. Editorial Panamericana, Río de Janeiro, Brasil, 1945.
130. MANDEL, ERNEST. Tratado de Economía Marxista, Tomo II. Editorial Era, México, 1969.
131. MARINI, RUY MAURO. Dialéctica de la Dependencia. Ed. Era, México 1973.
132. MARTINEZ TAMAYO, CONSTANTINO. La Mexicanización de la Industria Automotriz: Caso Diesel Nacional, S.A. Tesis Profesional, UNAM, 1963.
133. MARX, KARL y ENGELS, FREDERIC. La Ideología Alemana. Ediciones Cultura Popular, México, 1974.
134. MARX, KARL. El Capital, Tomo III. Fondo de Cultura Económica, México, 1974.
135. MATHIAS, GILBERTO "Estado y Crisis Capitalista en América Latina"; en Revista Crítica de la Economía Política, No.2. Ediciones El Caballito, México, 1980.

136. MICHELY, JORDY y LICEA, CONCEPCION. "México: Exportación de Manufacturas y Empresas Transnacionales: Análisis del Período Reciente"; en Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada. Libros del CIDE, Tomo II, México, 1984.
137. MINIAN, ISAAC. Transnacionalización y Periferia Semi-industrializada. Libros del CIDE, Tomo II, primera edición, México, 1984.
138. MORERA, CARLOS. Et.al., Aspectos Regionales y Sectoriales de la Crisis en México. IIE, UNAM, México, 1984.
139. MUNGARAY LAGARDA, ALEJANDRO. "Mercado Mundial y Desarrollo Capitalista"; en Economía Informa, No.144, enero de 1983.
140. MUNGARAY LAGARDA, ALEJANDRO. "Maquiladora, Teoría y Práctica"; en Economía Informa, No. 110, México, noviembre de 1983.
141. NACIONAL FINANCIERA. "La Política Industrial en el Desarrollo Económico de México"; en Lecturas # 4, Tomo I, FCE, México, 1975.
142. NACIONAL FINANCIERA. La Economía Mexicana en Cifras, 1981.
143. NADAL EFEA, A. Instrumentos de Política Científica y Tecnológica en México. México, 1977.
144. NEWFARMER, RICHARD y WILLARD, MUELLER. "Multinational Corporation in Brazil and Mexico. Structural Sources of Economic and Non Economic Power". Report to the Subcommittee on Multinational Corporations of the Committee on Foreign Relations, United States Senate, U.S., Government Printing Office, Washinton, D.D., 1975.
145. OCDE. "The International Flows of Technology to Developing Countries". Analytical Study No.2, Paris. octubre de 1979.
146. OECD. Development Centre, Industrialization and Trade Project. Introduction to the Mexican Automobile Industry (Preliminary Draft), Paris, 1963.
147. OLMEDO CARRANZA, BERNARDO. "El Estudio de la Empresa Transnacional"; en Las Empresas Transnacionales en México y América Latina, UNAM, México, 1982.
148. ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL. Technological Cooperation for Self-Reliance: Issues and Implications for Developing Countries. Preparado pro K.D.N. Singh, ONUDI, 1977.
149. ORTIZ MENA, RAUL; URQUIDI, VICTOR L; WATERSTON, ALBERT; y HORALA, JONAS. El Desarrollo Económico de México y su Capacidad para Absorber Capital del Exterior. Fondo de Cultura Económica, México, 1953.

150. ORTIZ PULIDO; MIRANDA GONZALES; DAZA DIAZ. La Industria Automotriz Terminal en México (1930-1980). Tesis, Facultad de Economía, UNAM, 1983.
151. ORTIZ WADGYMAR, ARTURO. "El Sector Externo durante 1983"; en Momento Económico, mayo de 1984.
152. PALLOIZ, CHRISTIAN. "La Internacionalización del Capital"; en Lecturas No.34, Tomo I, FCE, México, 1980.
153. PALOMARES, LAURA. "Inversión Extranjera y Mexicanización"; en Cuaderno 1 del Centro de Estudios Temporales 'Lázaro Cárdenas', FCPyS, UNAM, 1983.
154. PELLICER DE BRODY, OLGA. "El Llamado a las Inversiones Extranjeras, 1953-1958"; en Las Empresas Transnacionales en México, El Colegio de México, México, 1977.
155. PDROZA ROBLES, GENARO. El Proceso de Concentración-Desnacionalización en la Industria Mexicana; El Caso de la Rama Automotriz. Tesis, Licenciatura en Economía, UNAM, 1976.
156. PORTELLI, HUGHES. Gramsci y el Bloque Histórico. Siglo XXI Editores, México 1979.
157. FOULANTZAS, NICOS. Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista. Siglo XXI Editores, México, 1974.
158. PREBISCH, RAUL. "Desarrollo Económico o Estabilidad Monetaria: El Falso Dilema"; en Boletín Económico de América Latina (CEPAL, Santiago de Chile), Vol. VI, No.1, marzo de 1961.
159. QUIJANO, JOSE MANUEL. México: Estado y Banca Privada. CIDE, México 1981.
160. RAMIREZ BRUN, RICARDO. Estado Y Acumulación de Capital en México, 1929-1983. ENEP-Aragón, UNAM, segunda edición, México, 1983.
161. RAMIREZ, FERNANDO. "Características y Evolución del Sector Externo", en Economía Informa # 117, junio 1984.
162. RAMIREZ, ROGELIO. "Las Empresas Transnacionales en el Comercio Exterior de México"; en El Comercio Exterior, IMCE y la Academia de Arbitraje y Comercio Internacional, Tomo I, Siglo XXI Editores, México, 1982.
163. RAMOS, S; CAMARENA, M; y TERRAZAS, B. Empresa y Conflictos Laborales: Estudio Monográfico del Caso Spicer. UNAM, México, 1976.
164. Revista PLAIN SPEAKING. "Autogiants Close U.S. Plants to Expand Worldwide". Vol.6, marzo 16-31, San Francisco, 1982.

165. ROBLES, JOSE L. Conferencia del 22 de febrero de 1973, tomada de Inversión Extranjera y Transferencia de Tecnología en México, Asociación Nacional de Abogados de Empresa. Editorial Tecnos, México, 1973.
166. ROS, JAIME y VAZQUEZ, ALEJANDRO. "Industrialización y Comercio Exterior 1950-1977"; en Economía Mexicana, Análisis y Perspectivas, No.2, CIDE, México, 1980.
167. ROSE, S. "Why the Multinational Tide is Ebbing"; en revista FORTUNE, Vol.95, E.U.A., agosto de 1977.
168. ROSENWEIG, FERNANDO. "El Desarrollo Económico de México de 1887 a 1911"; en El Trimestre Económico, Vol. XXXII, Fondo de Cultura Económica, México, 1965.
169. ROTHSCHILD, EMMA. Paradise Lost: The Decline of the Auto Industrial Age. Ed. Randon House, Nueva York, 1973.
170. ROZO, CARLOS. "Capital Productivo 1976-1982, ¿Por qué son tan Rezon gones los Empresarios?"; en Economía Informa # 112. enero de 1984.
171. ROZO, CARLOS. "La Política Monetaria: Vocación Doméstica en un Mun do Internacional"; en Economía, Teoría y Práctica, No.1, U.A.M., México, 1984.
172. RUIZ CORTINEZ, A. "Aspectos Económicos del Informe Presidencial"; en Comercio Exterior, México, 1956.
173. SAGASTI, FRANCISCO. "Información Tecnoeconómica para el Desarrollo"; en Comercio Exterior, Vol.33, No.7, México, enero 1983.
174. SALAS VARGAS, GUILLERMO D. Política Industrial e Industria Auto motriz en México 1974-1979. El Colegio de México, Tesis de Licen ciatura en Relaciones Internacionales, México, 1980.
175. SALCEDO ZACATECAZ, JOSE REFUGIO. Los Cambios Económicos de la In dustria Automotriz en México. Tesis en Economía, UNAM, México, 1981 .
176. SANCHEZ MARCO, CARLOS, Introduction to the Mexican Automobile In dustry. OCDE, Paris, 1968.
177. SANJAYA LALL. "Los Países en Desarrollo y un Nuevo Orden Tecnológi co Internacional"; en Comercio Exterior, Vol.33, No.1, México, ene ro de 1983.
178. SCHATAN, CLAUDIA. "Efectos de la Liberación del Comercio Exterior en México". Economía Mexicana, No.3, CIDE, México, 1981.

179. SCHUMPETER, J.A. Capitalism, Socialism and Democracy. Allen-Unwin 1974.
180. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO. "Programa de Racionalización de la Industria Automotriz". Uno Más Uno, 23 de septiembre de 1983.
181. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO. "Los Gastos de Publicidad en México"; en Investigación Fiscal, No.45, México, septiembre, 1969.
182. SECRETARIADO TECNICO DEL CONSEJO CONSULTIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL (IEPES). Proyecto del País al que Aspiramos, Ideario Pragmático 1976-1982.
183. SEPAFIN. Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario Estadístico, México, 1981.
184. SEPAFIN. Dirección General de Inversiones Extranjeras y Transferencia de Tecnología, Anuario Estadístico, 1980.
185. SEPULVEDA, BERNARDO y CHUMACERO, ANTONIO. La Inversión Extranjera en México, Fondo de Cultura Económica, México, 1973.
186. Sin Autor. "La Maquiladora en Chihuahua, Tamaulipas y Coahuila"; en Panorama Económico.
187. SOLIS, LEOPOLDO. "La Realidad Económica Mexicana: Retrovisión y Perspectivas". Siglo XXI Editores, México, 1976.
188. SOLORZAN, MARIA DEL CARMEN. "Breve Hojeada a la Historia Bancaria en México"; en revista Estudios Políticos No.1, Vol.3, enero-marzo, FCPyS, UNAM, 1984.
189. SONNTAG, H.R. y VALECILLOS, H. El Estado en el Capitalismo Moderno. Siglo XXI Editores, S.A., México, 1982.
190. SORIA MURILLO, VICTOR. "Características de la Crisis de 1976 y 1982 en México"; en Economía, Teoría y Práctica 7, U.A.M., México 1984.
191. SOURROVILLE, JUAN. Transnacionales en América Latina, El Complejo Automotor en Argentina. Ed. Nueva Imagen, México, 1980.
192. SPP. Escenarios Económicos de México: Perspectivas de Desarrollo para Ramas Seleccionadas, México, 1981.
193. SPP, SEPAFIN. La Industria Automotriz en México, México, enero 1981.
194. SPP, SEPAFIN. Análisis y Expectativas de la Industria Automotriz en México, 1982-1986. México, octubre de 1982.

195. STOPFORD, JOHN y T.WELLS, LOUIS Jr. Managing the Multinational Enterprise. Basic Books, Nueva York, 1972.
196. SWEEZY, PAUL. Teoría del Desarrollo Capitalista. Fondo de Cultura Económica, México, 1974.
197. TIRADO, RICARDO. "Semblanza de las Organizaciones Empresariales Mexicanas"; en Estudios Políticos, No.1, Vol.3, Nueva Epoca, enero-marzo, 1984.
198. TRAJTENBERG, RAUL. "Transnacionales y la Fuerza de Trabajo en la Periferia. Tendencias Recientes en la Internacionalización de la Producción"; en Lecturas # 34, Tomo II, FCE, México, 1980.
199. TRAJTENBERG, RAUL y VIGORITO, RAUL. "Economía y Política en la Fase Transnacional, Reflexiones Preliminares"; en Comercio Exterior, Vol.32, México, julio de 1982.
200. "TRATADO DE MONTEVIDEO"; en Comercio Exterior, México, mayo de 1962.
201. TREJO REYES, SAUL. "Los Patrones del Crecimiento Industrial y la Sustitución de Importaciones en México"; en El Trimestre Económico, Vol. XXXVI, No. 143, FCE, México, 1969.
202. UNGER, KURT y CONSUELO SALDAÑA, LUZ. México, Transferencia de Tecnología y Estructura Industrial. Libros del CIDE, México, junio de 1984.
203. UNO MAS UNO:
 1983: 22 de febrero; 23 de marzo; 25 de amrzo; 15 de abril; 28 de abril; 5 de mayo; 6 de mayo; 17 de mayo; 21 de mayo; 22 de mayo; 1° de junio; 8 de junio; 9 de junio; 23 de septiembre.
 1984: 13 de enero, 29 de enero, 10 de febrero; 27 de marzo; 20 de mayo; 25 de junio; 17 de julio; 20 de julio; 21 de julio; 4 de agosto; 10 de agosto; 15 de agosto; 20 de agosto; 21 de agosto; 3 de septiembre; 13 de septiembre; 27 de septiembre; 30 de septiembre; 4 de octubre; 17 de octubre; 19 de octubre; 21 de octubre; 24 de noviembre; 4 de diciembre; 19 de diciembre.
 1985: 18 de enero; 20 de enero; 1° de febrero; 9 de febrero; 12 de febrero; 21 de febrero.
204. U.S. NEWS AND WORLD REPORT: 20 de octubre de 1975.
205. VAISTOS, CONSTANTINO. "Los Problemas del Empleo y las Empresas Transnacionales en los Países en Desarrollo: Distorsiones y Desigualdades"; en Lecturas # 34, Tomo II, FCE, México, 1980.

206. VALLE BAEZA, ALEJANDRO. "Las Políticas Gubernamentales para la Industria Automotriz". IIS, FCPyS, UNAM, México, julio 1981.
207. VARIOS AUTORES. Capitalismo Monopolista de Estado. Editorial Cultura Popular, Tomo I. México, 1972.
208. VARIOS AUTORES. Neolatifundismo y Explotación. De Emiliano Zapata a Anderson Clayton y Co. Editorial Nuestro Tiempo, México, 1973.
209. VARIOS AUTORES. "Política Mexicana sobre Inversiones Extranjeras"; en Cuadernos del Seminario de Teoría y Desarrollo, No.4, IIE, UNAM, México, 1984.
210. VAUPEL, JAMES; CURHAN, JOHN. The Making of Multinational Enterprises; A Source Book of Tables of 187 Major U.S. Manufacturing Corporations. Harvard, Boston, 1969.
211. VAZQUEZ TERCERO, HECTOR. Una Década de Política Sobre Industria Automotriz, Bases para una Nueva Política. Ed. Tecnos, México, 1975.
212. VERNON, RAYMOND. Soberanía en Peligro. Fondo de Cultura Económica, 1973.
213. VERNON, RAYMOND. "Las Empresas Multinacionales en los Países en Desarrollo: Problema de Dependencia y la Interdependencia"; en Lecturas #34, Tomo I, FCE, México, 1980.
214. VIDAL, GREGORIO. "El Estado y el Sistema de Dominación Oligárquico en las Condiciones de la Crisis Actual"; en El Estado Mexicano Hoy, IIE, UNAM, México, 1983.
215. VILLARREAL, RENE. "El Modelo Industrial Exportador. Una Nueva Estrategia de Desarrollo en México"; en El Comercio Exterior de México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Siglo XXI Editores, Tomo I, primera edición, México, 1982.
216. VILLARREAL, RENE. El Desequilibrio Externo en la Industrialización de México (1929-1975). Fondo de Cultura Económica, México, 1981.
217. VIZCAINO MEJIA, MANUEL. "Panorama de la Industria Automotriz en México"; en Aspectos Regionales y Sectoriales de la Crisis en México, IIE, UNAM, México, 1984.
218. VIZCAINO VELASCO, R. La Industria Automotriz Mexicana: Análisis, Evaluación y Perspectivas. Tesis Profesional, Escuela Superior de Economía, UNAM, 1969.
219. WIONCZEK, M, BUENO, G. y NAVARRETE, J. "La Transferencia Internacional de Tecnología a Nivel de Empresa: El Caso de México". Documento preparado para la División de Hacienda Pública e Instituciones Financieras, O.N.U., 1971.

220. WIONCZEK, MIGUEL. "Hacia el Establecimiento de un Trato Común para la Inversión Extranjera en el Mercado Común Andino"; en El Trimestre Económico, Vol. XXXVIII (2), No. 150, abril-junio, FCE, México, 1971.
221. WIONCZEK, MIGUEL. Et.al., La Transferencia Internacional de Tecnología. El Caso de México. Fondo de Cultura Económica, México, 1974.
222. WIONCZEK, MIGUEL. "La Inversión Extranjera Privada en México: Problemas y Perspectivas"; en Lecturas #34, Tomo II, FCE, México, 1975.
223. XIRAU ICAZA, JOAQUIN y DIAZ, MIGUEL. Nuestra Dependencia Fronteriza. Fondo de Cultura Económica, Archivo del Fondo #48, primera edición, 1976.
224. ZUÑIGA, JUAN y CARDOSO, VICTOR. "Las Llanteras Multiplican Ganancias con Apoyo Oficial"; en Proceso, No.230, México, marzo de 1981.
225. ZUÑIGA, JUAN. "Sin Control Oficial, La Industria Automotriz, Gran Sangradora de Capital"; en Proceso, No.208, México, octubre de 1980.