

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

UNIDAD DE INVESTIGACION Y DOCENCIA

AUTOGOBIERNO

FACTORES DETERMINANTES DE LOCALIZACION DE LA  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO, 1961-1981

T E S I S

que para obtener el Grado de:

MAESTRO EN ARQUITECTURA-ESPECIALIDAD EN URBANISMO

Presenta:

SERGIO GONZALEZ LOPEZ

MEXICO, D.F.

1988

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

00161

2ej

4

C

//



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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 esta 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      G E N E R A L

INTRODUCCION	5
I. ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO 1925-1960.	10
1.1 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A FINALES DE LOS CIN- CUENTAS.	16
II. EXPANSION DEL ESPACIO ECONOMICO AUTOMOTRIZ (RELO- CALIZACION Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMO- TRIZ EN LA REGION CENTRAL DE MEXICO. 1961-1981).	21
2.1 DETERMINANTES ESTRUCTURALES DE LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXI- CO.	23
2.1.1. COMPORTAMIENTO TERRITORIAL DE LAS TRANSNACIONALES AUTOMOTRICES.	23

2.1.1.1 NIVEL MUNDIAL	25
2.1.1.2 NIVEL LATINOAMERICANO Y MEXI- CANO.	29
2.1.3 POLITICA ECONOMICA DEL ESTADO MEXICANO SOBRE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	46
2.2 DETERMINANTES COYUNTURALES DE LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.	66
2.2.1 EL PLANTEAMIENTO GUBERNAMENTAL PARA LA REESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA AUTOMO TRIZ.	66
2.2.2 EL CONTENIDO TERRITORIAL DEL PLANTEA- MIENTO GUBERNAMENTAL	72

2.2.3 LAS PRESIONES DEL CAPITAL	74
2.2.3.1 EL CAPITAL TRANSNACIONAL	74
2.2.3.2 EL CAPITAL NACIONAL	79
2.2.4 LOS TRABAJADORES: LOS GRANDES AUSENTES	80
2.3 EVOLUCION ECONOMICA Y LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.	89
2.3.1. EVOLUCION ECONOMICA	89
2.3.2 RELOCALIZACION TERRITORIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	98
III. CONCLUSIONES	112
ANEXO ESTADISTICO	117
BIBLIOGRAFIA CITADA	153

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

La industria automotriz ha sido y es objeto de multitud de investigaciones, desde vastas perspectivas y posiciones ha sido analizada. El atractivo que ejerce dicha industria no es gratuito en absoluto, ya que en ella se conjugan y expresan complejas relaciones y contradicciones de índole económico, político, laboral, social e incluso territorial.

Por esto, tanto académicos como trabajadores, empresarios y políticos han puesto su atención en esta industria, y ello no en simple moda sino respuesta más o menos permanente a la problemática que plantea.

En el caso mexicano, pero no exclusivo de él, los diferentes estudios han tratado fundamentalmente dos aspectos: el primero relativo al proceso productivo y las relaciones obrero patronales que se dan en esta industria, su composición, estructura y dinámica; el segundo, su papel en los procesos de industrialización del país, su efecto sobre la balanza comercial y la penetración de las transnacionales. En otros estudios, menos recurrentes, se pone el acento en el impacto y transformaciones derivadas de la expansión y predominio de las mercancías creadas por esta industria: los automotores. En tal sentido se han cuestionado la lógica de la preeminencia de la transportación por medio de automóviles a costa de la realizada por autobuses y el "metro" en áreas urbanas, y de los automotores sobre el ferrocarril a nivel regional; la

creciente demanda de suelo urbano para la circulación material y la transformación sobre la estructura y dimensiones de las ciudades; el elevado consumo de energéticos y la contaminación que genera; e incluso se habla de manera satanizada de la "sociedad motorizada".

De esta gama de estudios, en algunos se hace referencia, pero de manera indirecta a la localización territorial de las empresas que conforman la industria automotriz. Esta cuestión es la que retoma como eje de análisis la presente tesis

Entonces, el objetivo central de esta tesis es analizar cuáles han sido los factores que determinaron la localización de la industria automotriz terminal en México entre los años de 1961 a 1981. Para tal efecto se partió de una serie de hipótesis derivadas de la revisión preliminar de material bibliográfico, documental y estadístico. Dichas hipótesis básicas, que constituyeron ejes de investigación a desarrollar en este trabajo fueron:

- En las décadas de los sesentas y setentas se da una ampliación del espacio económico del capital automotriz, especialmente en la rama terminal, la cual hasta la década de los cincuentas se concentraba de manera casi exclusiva en el Distrito Federal y, para las dos décadas subsiguientes abarca a ciudades de otras entidades circunvecinas como el Estado de México, Puebla, Morelos e Hidalgo.

- Las principales determinantes de este patrón de expansión territorial en la región central del país durante el periodo de análisis pueden considerarse en dos grandes niveles: Es tructural, como es el caso del modelo de acumulación del capital llevado a cabo en México, que abarca fundamentalmente de la década de los cuarenta a la de los setenta, y que territorialmente se expresó por una gran concentración en la ciudad de México y región central del país de la población y las actividades económicas, principalmente las industriales; la política estatal que creó y consolidó las condiciones generales para la producción necesarias para - apoyar y fortalecer dicho patrón de acumulación; y la lógica de operación, competencia y localización de las empresas transnacionales que, en general constituyen la forma más acabada asumida por el capital a nivel mundial, y en el caso de la industria automotriz dominan esta actividad en su conjunto. El nivel coyuntural, que expresa las formas de negociación y lucha concretas en esta rama para el periodo de los sesentas y setentas, en el que intervienen las empresas, los trabajadores y el Estado mexicano.

Para efecto de alcanzar el objetivo planteado y comprobar las hipótesis de trabajo mencionadas, la presente tesis desarrolla los temas siguientes:

- I. Antecedentes, donde a grandes rasgos se describe y analiza la evolución económica y de localización terri-



torial de la industria automotriz en México desde sus orígenes, año de 1925 hasta finales de los cincuenta.

II. Expansión del espacio económico automotriz (relocalización y desarrollo de la industria automotriz terminal en México en la Región Central, 1961-1981). Este apartado constituye la parte sustantiva de la tesis y en él se analizan los factores determinantes de localización de esta industria, tanto los estructurales como los coyunturales. Así como la forma económica y territorial que asume este fenómeno.

III. Conclusiones. Que es la exposición sintética de los principales planteamientos analíticos tratados en la tesis.

Conforme se iba realizando la investigación surgían más y más elementos de análisis a considerar y, por tanto, más incógnitas que requerían respuesta. Debido a las limitaciones de tiempo y aún teórico-metodológicas de quién escribe fué prácticamente imposible desarrollarlas todas con la misma rigurosidad. Quién ha hecho investigación seguramente comprenderá el estado de inquietud e insatisfacción esta actividad provoca y que, en muchos casos casi obliga a optar por no darla por concluida y seguir por años inacabables acuñándola. Por ello, para el autor esta tesis no es un trabajo totalmente acabado, lo cual por otra parte sucede probablemente para casi todas las investigaciones económicas-sociales, ni cons-

tituye por así decirlo un punto final, ni siquiera un punto final, ni siquiera un punto y aparte, sino un punto y seguido, para seguir avanzando y profundizando en la temática aquí tratada.

No obstante las observaciones planteadas, creemos que de alguna manera el trabajo realizado en esta tesis constituye un primer avance, si bien modesto, en el análisis de la rica veta que representa la expresión territorial de los procesos económicos, políticos y sociales.

El autor, al realizar esta tesis contrajo una deuda intelectual que quiere reconocer con diversos investigadores, entre ellos, Alfonso X. Iracheta Cenecorta quién como director de la Escuela de Planeación Urbana y Regional, U.A.E.M. donde labore como profesor, pero sobre todo como amigo me brindó un apoyo amplio y estimulante. A Valentín Samaniego, director de la tesis, a Francisco Morales, Telésforo Nava, Emilio Pradilla y Blanca Ramírez, por sus valiosas críticas, sugerencias y comentarios. Con ellos la deuda es doble en tanto que buena parte de sus incisivas observaciones, con las que estamos de acuerdo, fue imposible retomar en su totalidad en esta tesis, pero que en futuras investigaciones a desarrollar intentaré saldar con creces.

Dedico esta tesis a mi familia. Especialmente a la memoria de mi padre Antonio González Cortés.

I. ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ EN MEXICO . 1925-1960

El señalar con precisión años de inicio, desarrollo y terminación de un periodo, más que nada constituye un recurso metodológico para facilitar el análisis de procesos históricos complejos en los que se conjugan de manera desigual dichos procesos concretos. Estos son a grosso modo los alcances y limitaciones que subyacen en las periodizaciones.

En el caso específico de la industria automotriz las periodizaciones más recurrentes en diversos investigadores retoman principalmente los años en que se decretan diversas disposiciones gubernamentales. Según nosotros, la preminencia asignada a las acciones del Estado sobre todo cuando estas se limitan de manera casi exclusiva a la expedición de leyes, decretos y normas, para indicar años de inflexión y por tanto para periodizar, es errónea. Ya que, además que buena parte de dichas disposiciones sólo quedan en el papel como intenciones, y en la realidad el resultado de las mismas es poco significativo, las políticas económicas del Estado, en términos esquemáticos, más que ser "causa" de la transformación de situaciones económicas, políticas y sociales es, por así decir, "efecto" de estas.

Por ello, si bien reconocemos que la realidad se desenvuelve en función de relaciones más complejas que las de "causa" y

"efecto", es importante señalar que, a un nivel general, el elemento clave a enfatizar para poder periodizar no es la política económica del Estado, sino, en el caso de los países capitalistas, el proceso de acumulación del capital. Al respecto, las contribuciones de Mandel (1980) a nivel mundial y de Guillén (1984) para el caso de México, son particularmente sustantivas.

Dado que el periodo de análisis para esta tesis se centra fundamentalmente en las décadas de los sesentas y setentas, la crítica y reformulación a las periodizaciones precedentes y aún precedentes, no es rigurosa y exhaustiva. Esto requeriría profundizarse en otra investigación.

Por lo tanto, los antecedentes que consideramos en esta tesis retoman y reproducen los planteamientos, algunos muy valiosos, de diferentes investigadores que han tratado dicho lapso.

#### 1.1 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A FINALES DE LOS CINCUENTAS Y PRINCIPIOS DE LOS SESENTAS.

A principios de la década de los sesenta la industria automotriz en México estaba compuesta por 258 establecimientos que daban ocupación a alrededor de 14 mil trabajadores que a su vez generaban un valor bruto de la producción superior a los 2 mil millones de pesos. Su participación en el total de la

industria manufacturera era poco significativa en dichos rubros, ya que representaba sólo el 0.3, 1.7 y 4.2%, respectivamente (cuadro 1). No obstante, y en comparación, constituía una carga negativa bastante pesada en la balanza comercial del país, al representar el 43.6% del total de la misma (cuadro 2).

A su interior, de acuerdo a la clasificación censal, esta industria estaba compuesta por tres clases de actividad: ensamble de vehículos automóviles, fabricación de carrocerías, para vehículos automóviles y fabricación de accesorios, refacciones y equipos de vehículos automóviles <sup>\*/</sup>. De las tres la primera, a pesar de ser la que contaba con el menor número de establecimientos, era sin lugar a duda la que mayor importancia tenía al representar más de la mitad del personal ocupado y el 87% de la producción bruta total de esta industria.

En términos territoriales, esta industria estaba fuertemente concentrada en el Distrito Federal (cuadro 3), sobre todo en

<sup>\*/</sup> Dichas clases, dentro del subgrupo 383, tienen la siguiente clasificación: 3832, 3833 y 3834, respectivamente. Cabe señalar que este censo incluye otra clase, la 384 reparación de vehículos automóviles, que, además de ubicarse en un subgrupo diferente (384), no constituye en sí una actividad de reparación también está consignada en el censo industrial de 1965, pero en los siguientes se relocalizó en los censos de servicios. Por estas cuestiones, para el presente análisis dicha clase de actividad, para 1960 y 1965 fué descartada como actividad industrial automotriz..

lo que respecta a la industria terminal, misma que alcanzaba niveles del 40% del total de establecimientos y superiores al 60 y 80% en cuanto personal ocupado y valor de la producción. Si consideramos que para esas fechas, los establecimientos ensambladores localizados en el estado de México lo estaban en los municipios conurbados, dichos niveles, en el mismo orden, alcanzarían el 60, 79 y 87%. Concentraciones superiores al promedio que ejercía el Distrito Federal sobre el total de la industria manufacturera nacional.

Asimismo, en la región centro -excluyendo al Distrito Federal y al estado de México- las actividades automotrices estaban muy escasamente desarrolladas en Puebla e Hidalgo, siendo inexistentes en Morelos.

Por otra parte, viendo el panorama automotor a nivel de empresa, y en cuanto a la producción de automóviles (excluyendo camiones, tractocamiones y autobuses), la industria terminal estaba compuesta según Bennett y Sharpe (1981:198) por 12 empresas ensambladoras de partes sueltas importadas fundamentalmente y otras 20 dedicadas exclusivamente a la importación de vehículos.

En lo que concierne a dichas empresas ensambladoras, sólo tres: General Motors, Ford y Fábricas Automex (Chrysler) concentraban cerca del 80% del total de ventas de las 12 y se dedicaban al ensamble de autos americanos principalmente

(cuadro 4). Otras dos empresas (Studebaker-Packard de México y Wyllis de México) también ensamblaban automóviles norteamericanos aunque a escalas mucho menores. Las restantes ocho empresas se orientaban hacia vehículos europeos. De ellas una -Diesel Nacional- era de participación nacional y ensamblaba autos Fiat, y todas las demás eran de capital nacional privado.

Al respecto, el origen del capital de la mayoría de las empresas ensambladoras era nacional, sin embargo eran las empresas transnacionales las que controlaban la producción.

Para 1960, el mercado automotriz mexicano (demanda total) era de casi 60 mil vehículos que era satisfecho en un 45% por las empresas ensambladoras establecidas en el país y el restante 55% lo era a través de la importación de vehículos totalmente ensamblados en el exterior (cuadro 5).

Si consideramos este número de vehículos (27 mil) ensamblados en el país y el de las empresas ensambladoras (12) resulta evidente lo mínimo de la escala de su producción, que en promedio sería de aproximadamente 2,200 por cada una. Situación que se mostraría aún más aguda si incorporamos el hecho que tres concentran más de las tres cuartas partes, lo cual daría que las nueve empresas restantes ensamblarían en promedio menos de 600 automóviles anualmente.

Esta situación hace notar que el reducido mercado de automóviles para esos años lo era aún más tomando el número de empresas que participaban en él, o bien que resultaba excesivo el número de empresas para el mercado. En realidad, la cuestión podría concluirse combinando ambas afirmaciones en que era excesivo el número de empresas y el mercado muy reducido

Lo dicho anteriormente, aún resultaría más "irracional" si incorporamos el elemento que, para 1961, los consumidores mexicanos de automóviles podían elegir entre 43 marcas y 117 modelos, Bennett y Sharpe (1979:152).

Por otra parte, de las 12 empresas ensambladoras, sólo dos se encontraban localizadas fuera del Distrito Federal: Diesel Nacional y Studebaker, la primera en Ciudad Sahagún, Hgo. y la segunda en Tlalnepantla, Méx. Si consideramos esta última, en realidad 11 empresas se localizaban en la ciudad de México. Por lo cual, resulta más que claro la enorme influencia que esta ciudad ejerce para dichas industrias y la respuesta sólo, una primer respuesta ya conforme avancemos en este trabajo encontraremos además otras es que la ciudad de México constituye el principal mercado para los productos de estas empresas \*/.

\*/ No se dispuso de información sobre venta de automóviles por entidad federativa para 1960 y antes, pero la afirmación de la importancia que al respecto representaba la ciudad de México puede fundamentarse en el hecho que para 1971 el Distrito Federal concentraba el 47% de las ventas



A pesar de lo reducido del mercado su crecimiento alcanzaba tasas superiores al poblacional, de tal manera que, entre 1951 y 1960 tuvo tasas de crecimiento medio anual del 3.3%, en tanto que la población lo hizo en 3.0% \*\*/. Además, el crecimiento del parque automotor nacional era en términos generales muy dinámico si consideramos que en el año de 1908 circulaban en el país sólo 215 autos, y que para 1930 y 1960 eran ya 63 073 y 483 101, respectivamente \*\*\*/. En este sentido, las expectativas de un importante crecimiento de la demanda de automotores en México eran alentadoras para los fabricantes.

## 1.2 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1908 A LOS CINCUENTAS

Retomando el año de 1908, hagamos una breve mención sobre la penetración de esta forma de transporte en México, lo cual nos permitirá seguir a grandes rasgos su desarrollo.

En dicho año, Quiróz (1982:10-11), son introducidos los pri-

\*/ totales de automóviles y a esto le sumamos -por el peso de los municipios Metropolitanos- la participación del Estado de México, la cifra alcanzaría el 52% aproximadamente, fuente: AMIA (1982), p.110. A esto podría agregar se que para 1960, la ZMCM concentraba el 14.1% de la población total del país y dicha participación, por lo menos entre el periodo de 1930 a 1970 iba en ascenso, fuente: UNIKEL (1970:27).

\*\*/ Ver cuadro 5 y Unikel, Huiz y Garza (1976:27).

\*\*\*/Para dato de 1908, Camarena (1981:20) y para los de 1930 y 1960, Nafinsa (1981:90).

meros automotores al país, tratándose de los vehículos Ford modelo "T", que por su resistencia a caminos "hostiles" resultaron propicios a las condiciones que guardaban los caminos mexicanos, además que eran totalmente armados en el extranjero, y el Estado mexicano sólo cobraba los impuestos de importación. Precisamente, esta medida por parte del Estado estuvo vigente hasta el año de 1925.

A partir de dicho año se presentan dos hechos sustantivos y relacionados entre sí para la industria automotriz en México: el cambio en la política del Estado mexicano y el establecimiento de la primer planta automotriz ensambladora en el país.

Antes de establecerse la Ford Motor Co. en México, solicitó y obtuvo una rebaja del 50% al tratamiento aplicable arancelariamente al material importado totalmente desarmado, es decir, resultó con la negociación más barato en 50% importar partes automotrices que vehículos totalmente armados en el extranjero. Esta medida, para Ford -ante su expectativa de incrementar su presencia en México- resultó favorable porque además tendría ahorros en la transportación, al ser más barato transportar partes de vehículos terminados, y abría la posibilidad de aprovechar mano de obra más barata que en Estados Unidos, Salas (1980:21), a la vez que recibía por parte del gobierno mexicano la garantía que "no tendría problemas con los sindicatos", Quiróz (1982:13), situación que era im-

portante para Ford por los recientes conflictos que había enfrentado con los trabajadores norteamericanos.

Para el Estado mexicano esta medida tenía un doble carácter: político y económico. Político en cuanto constituía una "vía técnica" de represión a los trabajadores tranviarios que en 1921 y 1923 se habían enfrentado al gobierno, al representar una forma lenta pero paulatina de sustitución de los medios de transporte tradicionales -entre ellos como resulta evidente los tranvías, Quiróz (Ibid:12), económica, en tanto representaba una manera de promover la industrialización en el país.

En términos generales, estos hechos tienen una mayor trascendencia al sentar las bases sobre las cuales negociarán y, en ocasiones se enfrentarán, las transnacionales, el capital nacional, los trabajadores y el Estado en función de sus respectivos proyectos e intereses.

En estas condiciones que la Ford abrió una planta ensambladora en la ciudad de México y posteriormente le seguirían la General Motors en 1935 y fábricas Automex en 1938, así como otras siete empresas antes de 1947, todas en la ciudad de México (cuando 6).

En este periodo, de 1925 a 1947, las fábricas ensambladoras operaron prácticamente sin ninguna restricción, e incluso go

zaron de varias prerrogativas otorgadas por el gobierno tendientes a estimular el establecimiento de actividades de ensamble en el país, fundamentalmente por la vía de exenciones fiscales, Camarena, (1981:21). Siendo hasta este último año que el gobierno, preocupado por el elevado gasto de las importaciones automotrices (más del 15% de las importaciones totales) (cuadro 7), decide reglamentar esta industria y fomentar una sustitución progresiva de las importaciones de autopartes y de vehículos terminados.

De esta manera, en julio de 1947 se publica un decreto por el cual se establecen cuotas de importación de vehículos terminados y se hace obligatoria la incorporación de ciertas partes nacionales relativamente sencillas. A cambio, a las armadoras se vieron favorecidas por una nueva reducción de los aranceles a la importación de partes y componentes. Esta medida contradictoria de, por un lado, reducir los aranceles y, por el otro, restringiera el material de ensamble de importación, es muestra de que el gobierno seguía dos objetivos de política incompatibles entre sí: por un lado elevar la oferta automotriz y hacer más rentable su producción a bajo costo para el productor y el consumidor en el país, y por el otro, impedir que las importaciones automotrices representaran una carga demasiado pesada dentro de la cuenta corriente de pagos, Salas (1981:5).

Ante la incapacidad de con tales medidas lograr los efectos

esperados, el gobierno elaboró otro decreto en agosto de 1951 que además de reimponer dichas cuotas de importación introdujo por primera vez el control de precios sobre los automóviles y camiones que, de una u otra forma, se mantuvo hasta junio de 1977, Salas (Ibid:5-10).

Tanto el control de precios como el establecimiento de las cuotas de importación no consiguieron en forma sustantiva ni abatir las importaciones, por el contrario, propiciaron el aumento de ensambladoras extranjeras, la proliferación de empresas importadoras, una producción a costos comparativos con los internacionales caros, y una escasa articulación con la producción de autopartes nacionales, Camarena (1981:22 y 23).

Este era en términos generales el marco que presentaba a finales de la década de los cincuenta y principios de la de los sesentas la industria automotriz en México. Situación que perfilará los términos de negociación y desarrollo futuro de esta industria en los años subsecuentes.

II. EXPANSION DEL ESPACIO ECONOMI -  
CO AUTOMOTRIZ (RELOCALIZACION  
Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AU  
TOMOTRIZ EN LA REGION CENTRAL  
DE MEXICO . 1961 - 1981 )

Esta sección constituye la parte sustantiva de la presente tesis. En ella se analizan los factores que determinaron la localización de la industria automotriz terminal, así como las condiciones en que se desarrolló dicho proceso de reestructuración económica, laboral y territorial.

Para tal efecto, se encuentra subdividido en tres apartados, los dos primeros tratan sobre los factores determinantes de localización de esta rama y, el último, sobre el proceso de desarrollo económico y territorial derivado de las determinaciones señaladas.

La estructura que presenta esta sección responde a las siguientes consideraciones:

- Tanto la localización como la operación de las actividades económicas en general, como de la industria automotriz terminal en particular, están determinadas por la combinación desigual de condicionantes económicas, políticas y materiales ya sean estructurales o de largo plazo de una formación social dada o coyunturales y a nivel de agentes socia

los específicos.

- Por ello, y de acuerdo al análisis de la industria automotriz terminal en México para el periodo de estudio, es posible identificar y diferenciar, aunque sea en términos analíticos, dos grandes grupos de determinantes que incidieron en la localización de esta industria: los estructurales y los coyunturales. El primer grupo es tratado en el apartado 1 e incluye a la lógica de operación y localización de las transnacionales automotrices, las cuales dominan a la rama a nivel nacional e internacional; el proceso de configuración territorial de la industrialización en México, dado que es en este marco donde, y no fuera de él, se desarrolla el correspondiente al sector automotriz; la política económica del Estado mexicano sobre la industria automotriz, esto porque el papel del Estado ha sido, en el caso de dicha industria, relevante en las fases de su desarrollo. En el apartado 2 se analizan las determinantes coyunturales o de corto plazo, es decir, las situaciones que de manera directa incidieron en el proceso de reestructuración económica y territorial de la industria automotriz en el periodo de estudio. Al respecto se pormenorizan las negociaciones establecidas entre el Estado y el capital que sentaron las bases de dicha reestructuración. En el apartado 3 se analizan las condiciones específicas que asume la mencionada reestructuración económica y el proceso de configuración territorial sobre el que se soporta.

## 2.1 DETERMINANTES ESTRUCTURALES DE LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO.

### 2.1.1 Comportamiento Territorial de las Transnacionales Automotrices

"Nos guste o no, Africa, Asia y América Latina se dirigen resueltamente hacia la era industrial (...). Si queremos tener una participación en esos mercados, ricos y vastos como seguramente algún día lo llegarán a ser (...) tendremos que ir con nuestro capital, herramientas y conocimientos prácticos y ayudarles a conseguir las cosas que quieren": Henry Ford. Jenkins (1984:45)

"La General Motors ha recurrido a los mercados de capital extranjeros para aumentar las ganancias retenidas para inversión en el extranjero. Esta ha sido nuestra práctica en los últimos 25 años. También ha sido nuestra política la pronta remisión de las ganancias obtenidas en el extranjero, conservando allí sólo los recursos necesarios para el mantenimiento y la expansión de la subsidiaria como un competidor eficaz": T. A. Murphy, vicepresidente de G.M. Jenkins (1981: 494)

Las fronteras geográficas, políticas y sobre todo las económicas presentan un carácter dinámico derivado de las relaciones sociales que soportan, y que permanente las transforman. En el "mundo" capitalista, y principalmente en las últimas décadas, el medio a través del cual el capital establece re-



laciones y determinaciones entre los países dominados por es  
te modo de producción recaé cada vez más en una fracción li-  
mitada del mismo: las empresas transnacionales. Las cuales  
tienen una mayor o menor presencia y peso económico, y aún po  
lítico, en prácticamente todo el mundo capitalista.

Las empresas transnacionales han promovido una serie de divi  
siones internacionales del capital que se combinan desigual-  
mente. Nuevas y dinámicas divisiones del trabajo, de los  
mercados, de la producción, de la tecnología y de las deci-  
siones; se enfrentan y negocian con los Estados-Nación y con  
las clases trabajadoras, donde se materializan, donde adquie  
ren forma y contenido de procesos concretos e históricos. \*/  
No obstante, esto no significa que los Estados-Nación, ni  
que los trabajadores no incidan y en ocasiones, se impongan  
a las decisiones e intereses de las transnacionales.

De la misma manera que cada país tiene una historia propia,  
las transnacionales, como señala Ramírez (1983:14) "constitu-  
yen un grupo heterogéneo de empresas, en cuanto a su poder  
de mercado, sus motivaciones y su comportamiento". Dado que  
el análisis de los elementos en común y diferencias entre

\*/El análisis de las transformaciones del espacio a que hace  
mos referencia ha sido tratado desde múltiples perspecti-  
vas. Algunos de los trabajos particularmente enriquecedo-  
res sobre el tema son los de Palloix (1975), Hymér (1976),  
Fröbel (1977), Lipietz (1977), Somavía (1979) y Vuskovic  
(1979), entre otros.

las transnacionales es un tema que rebasaría ampliamente los alcances de esta tesis, conviene dejar claro cuáles son los aspectos específicos que trataremos y porqué resulta relevante abordarlos.

Como el título de este capítulo lo menciona se hará particular énfasis a las transnacionales automotrices, enfatizando en su localización territorial. ¿Por qué?, porque en el caso mexicano la industria automotriz, sobre todo la rama terminal, se presenta claramente dominada por las empresas transnacionales. Asimismo, por esta razón se parte del supuesto que la localización de estas empresas en el país encuentra en la lógica de operación y competencia de las mismas elementos explicativos de dicho fenómeno y estos pueden encontrarse analizando el comportamiento territorial a nivel mundial de estas transnacionales. Por ello, sin perder la perspectiva del caso mexicano sino más bien intentando ubicarlo, se hará una descripción de las principales fases de desarrollo y localización de las transnacionales a nivel mundial para, posteriormente, centrarnos a los casos latinoamericano y mexicano.

#### 2.1.1.1 Nivel mundial

La industria automotriz desde sus inicios a finales del siglo XIX, hasta la fecha ha transitado por varias fases, algunas de las cuales -principalmente de las décadas de los 30's

a los 70's- no sólo se ha constituido como una rama importante económicamente sino incluso como uno de los ejes fundamentales en el proceso general de acumulación del capital. Partiendo de los años comprendidos entre las dos guerras mundiales hasta la década de los cincuenta, la industria automotriz, como señala Jenkins (1984:41-42)

(...) tenía en gran medida una base nacional con sus principales centros de producción en Estados Unidos, Canadá, Gran Bretaña, Francia, Alemania Occidental e Italia. Cada industria nacional tenía sus propias características distintivas y la competencia entre los capitales de distintos países era confinada en gran parte a terceros mercados (excepto para el caso de la inversión estadounidense en Europa). Desde mediados de la década de los cincuenta la industria automotriz ha pasado de ser una industria con base nacional a industria basada en tres centros regionales importantes: Norteamérica, Europa Occidental y Japón, y se está convirtiendo cada vez más en una "industria mundial". Es la última evolución todavía no es completa pero la década de los setenta ha presenciado importantes pasos en esta dirección.

La nueva forma de internacionalización del capital automotriz -de los 50's a los 70's- implicó modificaciones sustan-

tivas en la producción, mercados, competencia y organización entre las empresas. Sus características más relevantes fueron: estandarización de normas internacionales, interpenetración de mercados y de capitales \*/. En una palabra la intensificación de la competencia a escala mundial y la producción de autos "mundiales".

Este replanteamiento de estrategias de las transnacionales automotrices surgido a partir de los 70's era una respuesta necesaria a los cambios globales que se daban a nivel mundial. Cohen (1981:389 y 390) señala como principales los siguientes:

Primero, varias transnacionales percibieron que los cambios ocurridos en la economía mundial -el surgimiento de nuevos retardadores, los aumentos rápidos de algunos precios básicos, sobre todo el del petróleo, y el surgimiento de un nuevo nacionalismo entre los países subdesarrollados- proveían nuevas oportunidades para la reorganización de la producción, para la centralización del trabajo de alto valor agregado en los países de costos altos de la mano de obra con grandes mercados, y el desarrollo de

\*/En cuanto a la interpenetración de capitales es ilustrativa la lista de coinversiones y producciones conjuntas entre empresas, 40 casos entre fines de los 70's y principios de los 80's, que presenta Hermele (1984:4 y 5).

bienes intermedios o componentes intensivos en mano de obra en ciertos países subdesarrollados con grandes mercados y/o incentivos gubernamentales remuneradores para las multinacionales. Segundo, varias de estas empresas advirtieron que las empresas más rentables en el futuro serían las que aprendieran a adaptar y desarrollar innovaciones tecnológicas mejor que sus competidoras. Tercero, dado que los ajustes requerían grandes cantidades de capital, se reconoció otra vez que el tamaño da ba a las corporaciones ventajas únicas en su capacidad para adaptarse a un ambiente modificado. Las empresas que tuvieran mayores fondos para usarlos en nuevas inversiones, desarrollo de productos, comercialización y desarrollo de nuevos enfoques administrativos hacia el ambiente empresarial internacional, tendrían mayores probabilidades de superar a sus rivales más pequeños.

En términos territoriales estos procesos se expresaron en la constitución de tres centros regionales: Norteamérica, Europa Occidental y Japón que dominaban la industria automotriz y que internacionalizaban su producción tanto a través de sus matrices como por medio de las filiales dispersas en el resto del mundo capitalista. Con respecto a los países anfitriones de dichas filiales se evidenció sobre todo a partir de los años cincuenta un cambio en el papel que venían de-

sempañando, de ser importadores y ensambladores para sus respectivos mercados locales a ser fabricantes de un número mayor de partes. Y, a partir de los setentas, algunos de estos países pasaron a ser exportadores de su producción hacia mercados regionales como hacia los mismos centros donde se localizaban las matrices.

#### 2.1.1.2. Nivel latinoamericano y mexicano

De lo mencionado anteriormente se desprenden que la industria automotriz localizada en América Latina, con todo y sus particularidades, se encuentra inmersa en un proceso global mundial que de una u otra manera responde a las estrategias planteadas por las transnacionales que dominan esta rama. En este sentido las modificaciones, los procesos de transformación de la rama a nivel mundial tienen impactos marcados sobre las formas asumidas en estos países.

Así, la industria automotriz en América Latina también ha presentado diferentes periodos y niveles de desarrollo. Según Lifschitz (1982: 777 y 778) se pueden distinguir tres estadios:

En primer término figura el grupo compuesto por los países de América Central, el Caribe y Paraguay, que en su mayoría no han desarrollado procesos productivos de la fase terminal (o son inci-

pientes) y cuya oferta interna de vehículos se abastece primordialmente con importaciones. En segundo lugar están los países del Pacto Andino, en los cuales hay etapas de ensamble, caracterizadas por un bajo desarrollo de las actividades auxiliares y, consiguientemente, con escasa integración nacional del sector terminal. Por último, el grupo de países que ha alcanzado la fase de producción -México, Argentina y Brasil-, que cuentan con la mayoría de las actividades del complejo sectorial y con niveles de integración nacional, en la etapa terminal, superiores a 60%.

México, Argentina y Brasil, además de ser los países que han alcanzado un más alto desarrollo de la industria automotriz en el ámbito latinoamericano, también son los que con más anterioridad han iniciado el proceso y de hecho han transitado por las diferentes fases o estadios señalados. De manera que durante las dos primeras décadas del siglo sus mercados internos eran abastecidos por las importaciones provenientes de las matrices; entre los años treinta y cincuenta se encontraron en la fase de ensamble y sustitución de importaciones; durante los sesenta y mediados de los setenta inician la fase de fabricación nacional de un número cada vez mayor de componentes como motores y transmisiones; y de mediados de los setenta a la fecha ingresaron a la fase de exportación de vehículos y partes automotrices.

Son múltiples las razones que se encuentran tras los cambios en las de producción en los países subdesarrollados. Para Cohen (1981:386) son tres las fundamentales en esta última fase: 1) aprovechar importantes economías de escala <sup>\*</sup>/, sobre todo en la producción intensiva de capital; 2) trasladar la producción retenida en los países desarrollados hacia las operaciones cuyo valor agregado es particularmente elevado, y 3) plantear nuevos desafíos a los competidores multinacionales más pequeños. Al respecto es necesario agregar otros factores y hacer algunas precisiones, el papel desempeñado por los gobiernos de los países anfitriones que han generado condiciones favorables y atractivas para la localización de fuertes inversiones en ellos, ya sea por la vía económica (exenciones fiscales, facilidades a la repatriación de utilidades, etc.), así como por las vías laboral e infraestructural, como el control de las organizaciones sindicales -lo cual cada vez les resulta más difícil- y los bajos niveles de salario en comparación con los de los obreros de las matrices; la creación de vías carreteras, parques industriales, dotación suficiente y barata de insumos industriales.

Un ejemplo ilustrativo sobre la relevancia que la intervención gubernamental tiene en la decisión de inversión de las transnacionales, es el citado por Jenkins (1984:50 y 51) pa-

<sup>\*</sup>/Las economías de escala han tenido a perder relevancia al ser sustituidas por sistemas flexibles y gamas completas.



ra el caso de la construcción de una planta de motores de la Ford en México para exportar hacia Estados Unidos:

El... (cuadro 8)... muestra que cuando se toman en cuenta solamente los costos de producción y flete el costo de los motores producidos en México que llegan a Detroit es sólo marginalmente más barato que las dos alternativas consideradas, la producción en Estados Unidos o la compra de motores japoneses. Por lo tanto, a pesar de que los salarios son sustancialmente más bajos en México, ésta no es una importante ventaja en el costo. Esto no es sorprendente cuando uno se da cuenta de que en Japón se requieren solamente 3.5 horas de trabajo para producir los motores a un costo de 40 dólares, equivalente a menos de 5% de los costos totales. México obtiene una decisiva ventaja en el costo, de un tercio por encima de Estados Unidos o Japón, sólo como resultado de los subsidios y concesiones financieras ofrecidos por el gobierno mexicano. Como ha notado un observador, sin estos incentivos hubiera tenido poco sentido para "la administración de la Ford el aceptar el riesgo de líneas de abastecimiento más largas, políticas gubernamentales menos seguras, y la inevitable crítica por parte de los políticos estadounidenses y los líderes sindicales"... En el caso de México, Ford calculó

que como las crecientes exportaciones dieron origen al derecho de hacer importaciones adicionales, se elevaron sus ganancias en 37 centavos por cada dólar exportado. Esto se compara con un subsidio directo a la exportación en la forma de reducciones fiscales de solamente 8 centavos por dólar exportado.

Hasta aquí resultan evidentes algunos elementos que explican el comportamiento territorial de las transnacionales de la industria automotriz, para las cuales su ámbito "natural" es el mundo con todo y las "imperfecciones" que representan los límites de los Estados-nación. Asimismo, lo consecuente en lo que respecta a México.

Enfocando con mayor detalle a este país, se evidencia que a pesar de las particularidades de la localización de esta industria y de los agentes que han intervenido en México, existen elementos en común con otros países, como es el caso de Brasil y Argentina. Por lo tanto, y para corroborar la hipótesis planteada al principio de este capítulo, que la localización de la industria automotriz en el país encuentra como una de sus determinantes fundamentales la lógica de las empresas transnacionales a nivel mundial. Las particularidades del caso mexicano y la localización al interior del país será tratada en otro capítulo.

### 2.1.2 Configuración Territorial de la Industrialización en México

El proceso de industrialización así como los de las demás actividades que desarrolla el hombre encuentra en el territorio su soporte material básico. Su distribución en el territorio, considerando como tal los lugares donde se localiza así como en los que no lo hace, en absoluto es estática ni arbitraria. Esta afirmación tiene tras de sí varias implicaciones que resulta relevante plantear:

- El territorio es condición material necesaria para el desarrollo de las actividades humanas, es apropiado y transformado por estas;
- Los procesos de apropiación y transformación del territorio dependen en última instancia de las relaciones sociales de producción y del desarrollo de las fuerzas productivas que soportan, por tanto, se encuentra condicionado históricamente y, en este sentido más que responder a determinaciones propias a su materialidad el territorio está condicionado por las condicionantes sociales que soportan. Lo anterior no obsta que sobre todo en periodo históricos precedentes el territorio haya influido sustantivamente las actividades humanas \*/;

\*/Estas cuestiones son amplia y acertadamente tratadas por Pradilla (1984).

Ahora bien, en el caso mexicano ¿cuál es el patrón de configuración territorial de las actividades industriales y cuáles las determinantes del mismo? El dar una respuesta exhaustiva y amplia a esta cuestión rebasaría las pretensiones de este trabajo, por lo cual conviene aclarar cuáles serán los alcances al respecto y por qué lo abordaremos.

Empezando por el último punto, la importancia de tratar el proceso de configuración territorial de las actividades industriales en el país para efecto de analizar las determinantes de localización de la industria automotriz radica en la formulación de una hipótesis que desarrollaremos en capítulos siguientes de esta tesis y consiste en: si bien fundamentalmente la lógica de localización de la industria automotriz terminal en el país responde a las estrategias de las empresas transnacionales que dominan esta rama, la ubicación precisa al interior del país se encuentra fuertemente condicionada y relacionada al patrón de ocupación territorial de las actividades industriales y de los mercados.

En lo que se refiere al otro punto señalado, el de la amplitud y alcances con el que se desarrollará, tendrá que ser breve y enfatizando en el periodo correspondiente de los años 40's a los 70's, por ser en el durante el cual se consolida y refuerza la concentración geográfica de la industria en el país.

Según Garza (1980:49 y 50) el proceso de industrialización en México a grandes rasgos se expresa por una acentuada concentración que, entre otras, adquiere tres formas: 1) concentración de la producción en establecimientos industriales cada vez mayores y por ende, en cada vez menos empresas, por ejemplo, menos del 1% de los establecimientos industriales controlaban en 1970 más del 64% de los ingresos brutos totales industriales, el 66% del capital invertido y el 34% del personal ocupado; 2) concentración de la producción en pocas ramas industriales, tan sólo cuatro de los veinte grupos industriales existentes concentraban el 50% de los ingresos brutos totales de la industria; y 3) concentración geográfica de la producción, la ciudad de México, para el mismo año, concentraba más del 46% de los ingresos brutos totales industriales.

Haciendo particular referencia a esta última forma de concentración industrial, la territorial, varios autores (Garza y Hernández) son coincidentes al señalar que las bases de la misma se ubican fundamentalmente entre finales del siglo pasado y principios del presente donde la ciudad de México sobre todo, y en menor medida otras ciudades como Guadalajara, Monterrey y Puebla, sobresalen sobre el resto del país. Asimismo coinciden en que la aceleración de dicho proceso de concentración se ubica a partir de la Segunda Guerra Mundial, a raíz de la opción de industrializar al país por la vía de la sustitución de importaciones, utilizando para ello meca-

nismos proteccionistas hacia el exterior y de fomento al interior. Esta opción de industrialización para Hernández (1985:77) significó un rompimiento con los esquemas de la división internacional del trabajo al desarticular el sistema de precios internos en relación con los prevalecientes en los países capitalistas avanzados, imponiendo condiciones desfavorables de competitividad de los productos manufacturados en los mercados exteriores.

El planteamiento de Hernández, si bien, según nosotros, aborda aspectos innegables incluso estadísticamente, sobre todo lo relativo a precios de productos y relevancia del mercado interno en este modelo de industrialización, consideramos que requeriría de un análisis más profundo en cuanto a si efectivamente significó un "rompimiento con los esquemas de la división internacional del trabajo", ya que al apoyarse fundamentalmente en la no compatibilidad de los precios internacionales con los del país para fundamentar dicho rompimiento sólo atañe a una parte del problema, al no considerar otros elementos también centrales como la exportación de capitales hacia el país, los mercados de destino, los precios de la fuerza de trabajo, etc. Así, como puede observarse en el trabajo de Sepúlveda y Chumacero (1973) la inversión extranjera directa en México se reorientó fuertemente de ubicarse a principios de siglo en actividades bancarias, mineras y de servicios, a canalizar a partir de los 50's hacia la industria manufacturera particularmente en las ramas más

dinámicas, y esto para beneficiarse de un mercado protegido y estimulado así como de una fuerza de trabajo barata, más que para alcanzar niveles de productividad y precios compatibles internacionalmente, porque su producción no se basaba en la exportación sino en el aprovisionamiento del mercado interno de México, a la vez que transferir -sin restricciones- las ganancias hacia sus países de origen. Otro ejemplo claro del papel de la división internacional del trabajo en México lo es la industria automotriz, para tal efecto basta revisar el capítulo anterior referente a la lógica de localización de las transnacionales automotrices.

En conclusión, consideramos que el modelo de sustitución de importaciones que operó en México a partir de los cuarentas no significa un rompimiento de la división internacional del trabajo, a pesar de la incompatibilidad de precios nacionales con respecto a los internacionales, sino por el contrario un reforzamiento de esta división, la cual no debe verse estática ni parcialmente, por el contrario, tomando en cuenta su carácter dinámico y global, que es el terreno en que el capital se desenvuelve. La afirmación anterior no significa desconocer ni minimizar el proyecto político y económico que se encontró tras el modelo de sustitución de importaciones, sino a dicho proyecto ubicarlo temporal y espacialmente en las condicionantes que rebasan y posibilitan la viabilidad o no de medidas de carácter nacional.

¿Qué implicaciones tuvo territorialmente la sustitución de importaciones? La orientación de la producción industrial hacia el mercado interno significó para los capitales la búsqueda de las principales concentraciones humanas nacionales, entre las cuales sobresale la ciudad de México, y esto no sólo porque en ellas y sobre todo en ella se localizaba el mayor mercado potencial para sus productos, sino además porque es ahí donde se encuentran más desarrolladas las actividades industriales, la fuerza de trabajo más calificada y las condiciones generales para la producción.

Como es sabido, y como acertadamente lo señala Hernández (1980:122-123), el proceso de sustitución de importaciones seguido por el país se dirigió, en una primera instancia, hacia la sustitución de bienes de consumo, para la mayoría de los cuales la presencia de mercados finales es un importante factor de localización. La existencia de una gran concentración urbana en la ciudad de México hizo, como se señaló, de esta región el mayor mercado del país, atrayendo con ello una gran proporción de nuevas empresas industriales. Posteriormente, el desarrollo -más bien el reforzamiento- de vínculos industriales en esta región determinó también la magnitud del mercado para bienes de consumo durables y de capital que se elaboraron en las siguientes etapas del proceso de sustitución de importaciones.

La localización de las nuevas industrias cerca de los princi



palos centros de consumo permitió abatir significativamente los costos de transporte, en la medida en que los costos unitarios de transporte de materias primas por kilómetro recorrido fue sustancialmente menor que el correspondiente al transporte de productos terminados, como efecto de la política de tarifas ferroviarias en la que se estableció un virtual subsidio al transporte masivo de materias primas desde la periferia hacia las grandes urbes, principalmente la localizada en el Valle de México. Simultáneamente se establecieron tarifas ferroviarias relativamente altas para el transporte de bienes terminados, con lo que se disminuyó el atractivo a las empresas para establecerse cerca de los sitios productores de materias primas y lejos de los principales centros urbanos.

La política de industrialización significó, además la creación y expansión de obras de infraestructura requeridas por las nuevas inversiones industriales. En 1940 la red de carreteras se extendía a lo largo de 10 mil kilómetros y conectaba a la ciudad de México con la mayoría de las ciudades importantes. Para 1970 la red nacional de carreteras se extendía a más de 70 mil kilómetros. Sin embargo, su distribución regional fue desigual, como lo demuestra el hecho que hasta la década de los cincuentas el único medio de comunicación con la Península de Yucatán era el transporte marítimo.

La expansión de la inversión pública en obras de infraestructura

tura para apoyar la industrialización aprovisionó de una amplia disponibilidad de energía eléctrica, transportes, combustibles y agua que beneficiaron al Valle de México, otorgándole condiciones favorables para el establecimiento de plantas industriales. Simultáneamente se otorgaron subsidios en esta zona a la producción y consumo de bienes -salario, con lo que se redujo el costo de la alimentación y permitió rebajar el costo unitario de la mano de obra.

El gobierno mexicano implementó otras series de medidas para impulsar el proceso de sustitución de importaciones y, de hecho también impulsoras de la concentración territorial y por tanto acentuadoras de los "desequilibrios regionales", entre ellas, destaca la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias, formulada en 1941 y luego reformada en 1946 y 1955. Al respecto, Lavell (1975:315 y 316) hace referencia que las industrias amparadas por esta ley recibían la exención total de los impuestos a las utilidades extraordinarias, del timbre, de ingresos mercantiles e ingresos personales, y también de los aranceles a la importación de materias primas o componentes requeridos por el proceso de producción. El periodo de exención era de 5, 7 o 10 años, según el carácter de la industria y su importancia en el desarrollo nacional. Las industrias "nuevas" comprendían aquellas ramas de las manufacturas que no estaban bien representadas en México y además las empresas que fabricaran un producto similar al que ya elaboraba una planta nacional siempre que garantizara un ahorro

del 20% en el precio o en la duración de su producto en comparación con los existentes. Se entendía por industria "necesaria" la que tiene importancia fundamental para el desarrollo industrial del país. Esta ley no consideraba la localización de la planta para la concesión de una exención, o sea, concede exenciones idénticas en toda la república sin considerar los diversos niveles de desarrollo regional. La mayoría de las fábricas exentas (que representaban el 65% de la inversión total y el 40% del empleo) se localizaron en el Valle de México, mientras que 19 de las 32 entidades federativas no habían recibido una sola exención para 1960.

La no consideración de la cuestión territorial en dicha ley es indicativa en términos generales de la falta de sistematización y comprensión de las implicaciones de esta problemática por parte del gobierno. Si bien, desde los 40's en circunstancias esporádicas se hacía mención a la existencia de la macrocefalia urbana, de desequilibrios regionales y del desordenado crecimiento de las principales ciudades del país, así como de los costos sociales que representaban tales fenómenos y la necesidad de lograr un desarrollo regional económicamente eficiente y socialmente justo, e incluso, el presidente Avila Camacho presentó una iniciativa para inducir una "marcha al mar" en 1943, que posteriormente condujo a los programas de Cuencas Hidrológicas. La cuestión territorial sólo se vió institucionalizada y sistematizada hasta los años setenta. \*/.

Sobre la concentración industrial, hay otro aspecto que conviene señalar, la concentración de las inversiones extranjeras. Estas empresas, si consideramos su orientación en actividades industriales estratégicas, el hecho que se trataba principalmente de establecimientos grandes y por tanto con alta participación en la inversión, producción y empleo, además de sus efectos multiplicadores sobre otras industrias. Resulta evidente su contribución a consolidar, y tal vez a propiciar, la concentración territorial de la industria en el país. Por ejemplo, según Sepúlveda y Chumacero (1973:34), en la segunda mitad de la década de los sesenta, el 81% de la inversión estadounidense en manufacturas estaba ubicada en el Distrito Federal y en el Estado de México; el 8.9% en Nuevo León y sólo el restante 9.2% en los demás estados de la república. En cuanto, al número de empresas, el 83% de las empresas norteamericanas se localizaban en el Distrito Federal y Estado de México.

En términos generales, el proceso de concentración industrial en la ciudad de México se ha visto reducido a partir de la década de los sesenta. Al respecto, Garza (1985:145) menciona que entre 1960-1970 el nivel de concentración industrial sólo aumentó en 1.5%, cuando entre 1950-1960 lo había hecho en 3.5% y en 12.8% entre 1940-1950. Esta disminución

\*/Ver Unikel y Lavell (1979:4 y 5) y Garza (1986:1 y 10).

on el crecimiento de la importancia relativa de la ciudad de México ha sido simultánea el aumento de la participación de su región geoeconómica. Tiende a conformarse, al parecer, un nuevo ámbito de la concentración en el país.

Según el mismo autor, la región Centro-Oeste, integrada por las entidades de Querétaro, México, Distrito Federal, Morelos, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, constituye la zona de influencia inmediata de la ciudad de México. En esta región, la participación relativa de la industria de la transformación ha empezado a aumentar ligeramente de 59.3% en 1965 a 59.9% en 1970 y a 60.0% en 1975. A medida que la ciudad de México empiece a perder importancia relativa, el aumento de esta región se puede acelerar.

Dentro de la región Centro-Oeste la ciudad de México es el núcleo de un subsistema articulado de ciudades entre las que sobresalen Puebla, Querétaro, Toluca, Cuernavaca y Pachuca. Las áreas metropolitanas de la ciudad de México y Toluca en la actualidad ya se encuentran unidas y técnicamente constituyen la primer megalópolis latinoamericana. En lo que resta del siglo se le agregarán a esta nueva megalópolis las zonas metropolitanas de Cuernavaca y Puebla y, posteriormente, la de Querétaro. Se consolidará una densa megalópolis que multiplicará aceleradamente los requerimientos de inversión pública frenando el crecimiento económico del país y produciendo, al mismo tiempo, una problemática de enorme com

plejidad con severos desajustes e inestabilidad en las esferas política y social. En síntesis, hasta 1970 se seguía presentando un aumento relativo en la concentración espacial de la industria, aunque a un ritmo decreciente. No obstante, se vislumbra un nuevo ámbito de concentración megalopolitano. Esto únicamente representa una modificación en la forma de la concentración económico-espacial de México, e implica que, en términos absolutos, su ciudad capital continuará siendo el centro principal de localización de las actividades económicas y de la población.

El planteamiento de Garza también requiere de otra reflexión aunque sea de manera preliminar:

1. Efectivamente, a partir de la década de los sesenta se evidencia un menor ritmo de crecimiento de la ciudad de México, a la vez que la participación de su "región geoeconómica" tiende a crecer más aceleradamente. Esto resulta más claro si consideramos las divisiones políticas: el D.F. tiende a perder participación y las entidades que le son circunvecinas a incrementarla. El D.F. y dichas entidades, no obstante, en su conjunto, prácticamente mantienen o incrementan ligeramente su participación concentradora con respecto al total nacional.

2. El conceptualizar tal situación como "un nuevo ámbito de la concentración en el país", implica aceptar la ampliación

del espacio económico en el centro del país, que la concentración funcional ha rebasado los límites del área urbana de la ciudad de México y que "técnicamente" se ha extendido dicho espacio. Esta caracterización es un avance en comparación a la correspondiente de las esferas gubernamentales y para algunos estudios académicos, según los cuales, dicho proceso es, constituye, una desconcentración de la ciudad de México.

3. No obstante, este "nuevo ámbito de concentración megalopolitano" no representa "solamente una modificación en la forma de la concentración económico-espacial de México", sino que, además de la cuestión "formal" y sobre todo constituye una nueva fase en el proceso de acumulación capitalista en el país que territorialmente es una ampliación del espacio económico debido, contradictoriamente, a su reducción. Es más, en términos del capital se podría decir que más que una concentración es una centralización del capital, ya que sobre todo implica una nueva distribución en territorio de capitales existentes, lo que no cancela que se creen otros nuevos, y esto constituye en buena medida una de las palancas más fuertes de la acumulación capitalista.

### 2.1.3 Política Económica del Estado Mexicano sobre la Industria Automotriz

El Estado mexicano ha jugado un papel decisivo en las formas

de desarrollo de la industria automotriz tanto en el periodo de análisis como desde el establecimiento de la primer planta ensambladora en México en el año de 1925 y sin lugar a dudas su participación continuará siendo relevante.

A continuación se presenta de manera esquemática y a grandes rasgos algunas de las principales disposiciones que de manera más directa tuvieron influencia sobre la industria automotriz en México en las décadas de los sesenta y setenta, que, como señala Aguilar (1982:22 y 23), tendieron a una mayor regulación y protección del complejo automotor.

En agosto de 1962 el Estado mexicano emite el decreto de Integración de la Industria Automotriz al cabo de numerosas e intensas negociaciones con las empresas transnacionales agrupadas en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz que operaban en México. Los objetivos del decreto eran: crear una industria productora de automotores, mayor aprovechamiento de los recursos disponibles y mayor rendimiento de los ya utilizados; crear una mayor cantidad de fuentes de trabajo; fomentar el establecimiento de empresas con capital mexicano conexas al ramo automotriz integrándolas horizontalmente (sector auxiliar) y disminuir la cantidad de oferentes.

La parte central del decreto puntualizaba que los vehículos armados en México debían contener un mínimo de partes nacionales equivalentes al 60% del costo directo de fabricación.



A partir de 1964 quedaría prohibida la importación de motores ensamblados y sólo se autorizaría la importación de partes a las empresas que presentaran programas bien detallados de fabricación local de motores. Se debían especificar inversiones por realizar, partes que proveería la industria auxiliar, partes por importar y planes de asistencia técnica y licencias que se otorgarían a las empresas auxiliares.

En los siguientes años se elaboraron otros acuerdos y reglamentaciones que fortalecerán los objetivos planteados en 1962. En julio de 1963 es emitida una Declaración de Exención, la cual considera la industria automotriz como "nueva y básica" y por lo mismo exenta de impuestos sustanciales, Amia (1972:1).

Reproduciendo lo consignado por Aguilar (1982:23-26), tenemos que en octubre de 1969, se expide un acuerdo federal que establece un sistema de compensación de importaciones por exportaciones. El objetivo es reducir el gasto de divisas generado por las importaciones automotrices, que con el decreto de integración no sólo no se habían reducido sino que habían crecido sustancialmente. De esta forma, otro propósito esencial era mejorar la balanza comercial mexicana, estimulando las exportaciones del sector. Se establecieron extra cuotas de producción para los fabricantes que nivelaran sus importaciones con exportación de productos fabricados en el país; otra consecuencia importante del acuerdo sería ampliar el a-

provechamiento de la industria auxiliar.

En diciembre de 1969, 1970 y 1971, el presupuesto de egresos de la Federación, en su Artículo 17, establece exención de impuestos equivalente al 100% en las importaciones de los fabricantes que cumplieran con los programas de integración aprobados. También se exime en 100% los impuestos federales sobre los autos y camiones ensamblados en México. Los objetivos de esta política son: estimular a las empresas al cumplimiento de la integración; acelerar el desarrollo de la industria de autopartes (auxiliar); evitar el incremento de los precios y procurar "ganancias razonables a los empresarios"; adquirir maquinaria y equipo con el objeto de aumentar la productividad; cubrir las deficiencias en la producción de autopartes nacionales; lograr una mayor integración de tipo horizontal.

En junio de 1970, el Estado emite otro acuerdo con el objeto de ampliar las cuotas de importación de partes complementarias a los fabricantes que reduzcan en términos absolutos los precios de venta de vehículos al público. Además estimula a los fabricantes aumentándoles su cuota de producción.

En octubre de 1972, el Estado mexicano emite otro decreto, con el objeto general de integrar y regular en mayor proporción a la industria automotriz. El Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz se propuso

los siguientes objetivos: aumentar el empleo; crear una estructura de oferta de vehículos más acorde con la capacidad de compra existente; incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotores; nivelar la balanza de pagos y generar divisas; aumentar la eficiencia en la planta productiva; fortalecer la participación del capital nacional privado en la industria; crear un organismo consultivo sobre la industria; ampliar los estímulos fiscales; y reducir los modelos automotores. Algunos aspectos particulares del decreto son:

- El grado mínimo de integración nacional será de 60% respecto al costo directo de producción y las empresas terminales no podrán fabricar partes o componentes para el mercado interno que puedan ser elaboradas por las empresas del sector de autopartes; las empresas terminales podrán ampliar su cuota de producción de partes automotrices, siempre que los aumentos se destinen al mercado exterior en un 100%, y que las divisas generadas se apliquen a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas sujetas a compensaciones con exportaciones. Se deberá compensar con divisas netas generadas por exportaciones automotrices el valor de las importaciones de su cuota básica, conforme a un calendario que comprende 1973-1976; las empresas terminales que exporten productos automotores podrán importar material complementario para fabricar unidades adicionales a su cuota básica. El valor de la importación será igual a las divisas generadas. Se conceden cuo-

tas extras de fabricación a las empresas que superen el 60% obligatorio de integración nacional. Asimismo se limitan las líneas y modelos de vehículos: las empresas productoras de autos populares sólo podrán producir vehículos de este tipo; las productoras de tipos compactos, estándar y deportivo, no podrán producir vehículos de tipo popular; los productores de vehículos pesados podrán producir los tipos, líneas y versiones que autorice la Secretaría de Comercio.

- A partir de 1974 las empresas terminales deberán generar por lo menos el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extracuotas, con la exportación de productos automotores fabricados por las empresas del sector auxiliar que cumplan con los requisitos del decreto; el 60% restante podrá ser cubierto con la exportación de productos elaborados en las plantas de las propias empresas terminales o en empresas auxiliares que no se ajusten a la mayoría de capital nacional y sean autorizadas por la Secretaría de Comercio (Artículo 23), la cual mantendrá el control de precios establecido. Además se conceden importantes estímulos fiscales: reducción del 100% del impuesto general sobre importaciones de materiales complementarios de ensamble, reducción del 100% del impuesto federal sobre el impuesto especial de ensamble, y devolución del 100% del impuesto sobre la exportación.

- Las empresas productoras de autopartes deberán mantener

una estructura de capital social en la que el 60% del mismo como mínimo sea propiedad de mexicanos y esté representado por acciones nominativas; el grado mínimo de integración nacional respecto al costo directo de producción será el 60% (Artículos 33 y 34). El monto de sus exportaciones será vigilado por la Secretaría de Comercio. Se conceden estímulos fiscales, devolución hasta el 100% de impuestos indirectos de exportación a los fabricantes finales; reducción del impuesto del impuesto federal de importaciones sobre maquinaria y equipo no producidos en el país; autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones en maquinaria y equipo para efectos de impuestos sobre la renta.

- Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, que estará integrada de la siguiente forma: tres representantes de la Secretaría de Comercio, tres representantes de Hacienda, un presidente, que será el mismo subsecretario de industria de la Secom, y un secretario, que será el director general de Estudios Hacendarios y Asuntos Internacionales de Hacienda. La comisión tendrá el carácter de organismo técnico y consultivo del ejecutivo federal en todo lo relacionado con la industria y el comercio automovilístico (Artículos 40-42).

- Con este decreto y su respectiva reglamentación se pretende impulsar a otro nivel el desarrollo de la industria. En particular, se trata de adaptar e incrementar la producción

hacia el mercado exterior, como una medida de alivio a la balanza comercial del país, dado que para las industrias existentes, el mercado exterior constituye una salida a la producción.

El 20 de junio de 1977 el Estado publica el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, del cual algunos aspectos sobresalientes son: la reducción del déficit comercial de la industria; la liberación de precios; racionalización de la fabricación y un paquete de estímulos fiscales.

Para efecto de reducir el déficit comercial, este decreto de ja dos opciones a los fabricantes: o compensar sus importaciones con exportaciones o elevar sus niveles de integración nacional. En este sentido, establece disposiciones tanto para la industria terminal cuanto para la auxiliar.

Con respecto a la primera, el decreto señala que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial (SEPAFIN) fijará, a partir del modelo 1978, un presupuesto anual de divisas con base en: a) una cuota inicial autorizada, que se calculará considerando "la balanza de divisas histórica de cada empresa, la participación nacional de capital y el grado de integración nacional de vehículos", de acuerdo con los criterios que establezca la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz y b) en las divisas netas generadas por la exportación de vehículos, herramental y componentes automotrices,

así como implementos agrícolas; las divisas netas se integran restando al valor de venta de los productos su contenido importado. De las divisas netas necesarias para su presupuesto correspondiente, la industria terminal deberá generar 50% por lo menos, con la exportación de componentes fabricados por la industria auxiliar y el 50% restante podrá obtenerse con la exportación de vehículos y componentes automotrices fabricados en plantas de la propia industria terminal o por empresas que no cuenten con un programa de fabricación aprobada por la SEPAFIN. Las exportaciones de componentes fabricados por empresas maquiladoras sólo podrán representar hasta 20% de las divisas netas necesarias para el presupuesto correspondiente de la industria terminal.

Respecto al grado de integración en la industria terminal, el nuevo decreto introduce las siguientes modificaciones:

1) Se establecen límites mínimos obligatorios de integración nacional según la clase de vehículo: 50% para automóviles; 65% para camiones; 70% para tractocamiones y autobuses integrales y 65% para tractores agrícolas. Al mismo tiempo se "recomiendan" niveles de integración que aumentan en forma gradual de acuerdo con el programa que aparece en el cuadro 9.

No será obligatorio alcanzar estos niveles, pues las empresas compensarán en mayor grado las importaciones con exporta

ciones en caso de que no alcancen los niveles recomendados. Igualmente las empresas deberán pagar los impuestos de importación de componentes fabricados o con posibilidad de fabricarse en México.

ii) Para el cálculo del grado de integración se cambia el sistema de costo directo de producción por el de costo-partes. Es decir, el valor en el país de origen de todas las partes integrantes del vehículo.

iii) Para alcanzar la integración mínima se establece que ésta debe lograrse en cada modelo de vehículo y no por promedio de planta como se usó anteriormente.

En cuanto a la industria de autopartes, el decreto señala que el grado de integración nacional mínima de los componentes que utilizará la industria terminal será de 80%, superior al 60% que se exigía anteriormente. El sistema para calcular este grado de integración será el de costo directo, en el que incluirá el monto de sus exportaciones directas, es decir, no las que se efectúen por intermedio de la industria terminal.

Por otra parte, el decreto libera los precios al distribuidor y al público de los automóviles para el transporte de menos de 10 personas. Los demás vehículos automotores continúan bajo control de precios \*/.



Con respecto a los estímulos fiscales que establece dicho decreto, consisten fundamentalmente en, para la industria terminal, hasta el 100% de reducción de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble y hasta el 100% de devolución de los impuestos indirectos causados por los componentes y vehículos exportados. Para ambas industrias (terminal y de autopartes), se establece la reducción hasta del 100% del impuesto general de importación de la maquinaria y equipo no producidos en el país destinados a la fabricación de componentes o de vehículos, así como de los componentes complementarios de importación, excepto los opcionales de lujo \*\*/.

A este conjunto de disposiciones, siguieron otras compuestas por acuerdos, resoluciones, listados de componentes obligatorios a incorporar y un decreto que marca en general la política económica del Estado mexicano hacia la industria automotriz para el corto plazo. Hagamos una mención a algunas de dichas disposiciones, por orden cronológico:

- Acuerdo número 101-774 por el que se otorga subsidio en favor de las empresas de las industrias terminal automotriz y de autopartes. (D.O. 2 de enero de 1980), este acuerdo ratifica el subsidio sobre el impuesto general de importación de

\*/ "La industria de automotores en una carrera de resistencia", en Comercio Exterior (julio 1977:773).

\*\*/ Arilla (1981:573).

hasta 100% de materias primas y componentes complementarios no producidos en el país.

Este acuerdo agrega, en su artículo 3o, que sujetos de este subsidio serán las empresas de la industria automotriz terminal y de autopartes, localizadas en las zonas I, II y "resto del país" señaladas en el Decreto por el cual se establecen Zonas Geográficas para la Ejecución del Programa de Estímulos para la Desconcentración Territorial de las Actividades Industriales (D.O. 2 febrero de 1979). Por excepción, podrán beneficiarse de él las empresas establecidas en la zona III con anterioridad a la entrada en vigor del mencionado Decreto.

Según su artículo 4o., las empresas de las industrias terminal y de autopartes, que reúnan los requisitos del caso, podrán acogerse simultáneamente a los beneficios del Decreto que Establece los Estímulos Fiscales y la Inversión en las Actividades Industriales (D.O., 6 marzo de 1979). Las empresas de la industria terminal establecidas con anterioridad a la entrada en vigor de dicho Decreto y que no reúnan los requisitos que exige su artículo 12o., podrán gozar de un subsidio de hasta 100% sobre el impuesto general de importación de maquinaria y equipo siempre y cuando éste no se destine a plantas establecidas en la zona III-A, \* /.

de Autopartes (D.O. 21 enero de 1980). Este programa tiende a actualizar los lineamientos generales de política que se han venido aplicando en el sector fabricante de autopartes, de tal forma que este sector logre un crecimiento más dinámico y sostenido, que permita satisfacer oportunamente las necesidades de las empresas de la Industria Terminal, para que a su vez éstas puedan lograr una oferta acorde con las necesidades del país y que la Industria Automotriz en general logre cumplir y aún superar los objetivos que se establecen en el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz.

Señala los estímulos a que puede hacerse acreedora la industria automotriz, según el Decreto del 6 de marzo de 1979, y que son:

- a) 15 y 10% de crédito fiscal por nuevas inversiones o ampliaciones de la capacidad instalada en las zonas I y II, respectivamente.
  
- b) 20% de crédito fiscal por la generación de nue-

\*/"Subsidios en favor de las empresas de las industrias terminal automotriz y de autopartes", en el Mercado de Valores, año XI, núm. 5, febrero 4 de 1980, p.110.  
Con respecto al decreto del 6 de marzo de 1979, consultar el Acuerdo que Establece las Actividades Industriales Prioritarias (D.O. 9 de marzo de 1979) derivado de dicho decreto, y en el que se señalan, entre otras, las actividades automotrices prioritarias, que son: Fabricación de Motores Diesel, Tracto-Camiones, Camiones Medianos y Semipesados, Trolebuses y Autobuses integrales (categoría 1); y fabricación de partes para automotores (categoría 2).

vos empleos y por el establecimiento de turnos adicionales de trabajo, excepto en la zona III-A.

- c) 10% de crédito fiscal por ampliaciones de la capacidad instalada en el resto del país, excepto en la zona III-A.
- d) 5% de crédito fiscal sobre el valor de adquisiciones de maquinaria y equipo de fabricación nacional.

Subsidio de hasta 100% al Impuesto General de Importación que causen las materias primas, partes y piezas no producidas en el país, destinadas a la fabricación de componentes, exceptuando los de lujo, para lo cual se tomará en cuenta el grado de integración, según la fórmula costo-directo, en donde se incluirá el monto de las exportaciones realizadas (ver cuadro 9). Las exportaciones de la Industria de Autopartes que sean realizadas para fines del cálculo del grado de integración requerido para obtener el subsidio a la importación de insumos y componentes, no podrán ser incluidos por las empresas de la Industria Terminal en su Presupuesto de Divisas.

Las empresas que llevan a cabo nuevas instalaciones industriales que se localicen en las zonas prioritarias de desarrollo industrial y que cumplan con lo dispuesto en los Do-

cretos publicados en los Diarios Oficiales de fechas 29 de diciembre de 1978 y 19 de junio de 1979, podrán disfrutar de precios diferenciales en el consumo de energéticos industria les hasta por un 30% sobre la facturación correspondiente a precios nacionales vigentes.

La Secretaría de Comercio, en los casos en que proceda, podrá permitir a los fabricantes de la Industria de Autopartes la importación de componentes similares a los manufacturados en su línea de producción, a fin de completar sus líneas de productos para el mercado interno. Estos componentes se considerarán como material importado para efecto del cálculo de su grado de integración cuando se destine a la Industria Terminal.

El grado mínimo de integración nacional a partir del año modelo 1980 por empresa, será del 80%, en base al costo-directo de fabricación, incluyendo el monto de las exportaciones.

Tener un grado de integración mínimo del 50% para cada línea de producto, sin contabilizar exportaciones, independientemente de su grado de integración como empresa.

Las exportaciones excedentes de divisas sólo podrán ser utilizadas por las empresas de la Industria Terminal para fines del Presupuesto de Divisas, o bien acumularse para el próximo ejercicio de la empresa de autopartes que generó dichas

exportaciones \*/.

-Resolución sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz (D.O. 3 octubre 1980). El motivo fundamental de esta concertación es que la industria automotriz terminal y la industria nacional de autopartes cuenten con un abastecimiento seguro y confiable de sus proveedores.

La resolución establece compromisos generales entre ambas industrias, una programación por plazos de dichos compromisos, así como una calificación también por plazos de las importaciones.

Según esto, la industria terminal se compromete a: a) programar su producción a corto plazo y planearla a mediano y largo plazos; b) dar a conocer esa planeación a la industria de autopartes con la debida anticipación; c) evitar en lo posible reprogramaciones a corto plazo y, cuando existan, llegar a acuerdos especiales entre las partes interesadas; y d) formular sus pedidos a la industria de autopartes con la oportunidad necesaria.

Por su parte, la industria de autopartes, se compromete dar

\*/"Programa de Fomento para las Industrias Nacional Fabricante de Autopartes", en El Mercado de Valores, (año XL, No. 5, febrero 4 de 1980, pp.107-109).

a conocer a la industria terminal los volúmenes de producción que se compromete a alcanzar (corto plazo) y sus compromisos para realizar ampliaciones o nuevas plantas para satisfacer la demanda comprometida (mediano plazo) \*/.

- Acuerdo por el que se otorga subsidio en favor de las empresas de la industria terminal automotriz y de autopartes (D.O. 4 enero 1982). Este acuerdo ratifica en general al Acuerdo del 2 de enero de 1980 y tiene vigencia durante el año de 1982 \*\*/.

- Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz (D.O. 14 septiembre 1983). Este decreto establece el marco a través del cual, la administración de Miguel De la Madrid Hurtado, tenderá a reorientar esta industria.

Entre sus considerandos destacan: que la industria automotriz deje de ser una carga para la balanza comercial del país y en lo sucesivo genere todas las divisas necesarias para su operación; emprender cambios tendientes a racionalizar la producción de vehículos, el número de líneas y modelos, estandarizar algunas partes y componentes y obtener, en gene

\*/"Planeación de la Industria Automotriz", en El Mercado de Valores, (año XL, núm.44, noviembre 3 de 1980, pp.1069-1071).

\*\*/"Estímulos a Actividades Básicas", en El Mercado de Valores, (año XLII, núm.4, enero 25 de 1982, pp.104-106).

ral, los beneficios que ofrecen las economías de escala; consolidar e incrementar la integración de componentes nacionales; y reestructurar la política fiscal aplicada a la industria automotriz y eliminar subsidios innecesarios e injustificados socialmente.

Para tales efectos, a la industria terminal impone una reducción progresiva de líneas y modelos, que sólo podrá ampliarse cuando la línea adicional sea autosuficiente en divisas y se exporten más del 50% de los automóviles a producir (cuadro 10).

Los grados mínimos de integración se calcularán por modelo y en base a la fórmula costo-partes, y estarán de acuerdo a lo consignado en el (cuadro 11), y podrán ser autorizadas la producción de nuevas líneas de automóviles con grados de integración inferiores a los señalados, cuando dichos automóviles se destinen principalmente a la exportación.

En los automóviles y camiones comerciales destinados al mercado nacional no podrán incorporar motores de gasolina de ocho cilindros a partir del primero de noviembre de 1984 y del primero de noviembre de 1985, respectivamente. A partir de esta última fecha, no se podrán incorporar motores de gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

Las empresas de la industria terminal que incorporen motores



diesel, en camiones de todos sus tipos, tractocamiones y autobuses integrales, deberán mantener una estructura de capital en donde el 51%, como mínimo, esté en poder de inversionistas mexicanos.

Las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de autopartes, salvo los que ya se producen o estén autorizados, así como cuando la industria de autopartes no pueda cumplir con los requerimientos de la demanda y la industria terminal se comprometa a lograr escalas internacionales de producción y a destinar la mayor parte de la producción a la exportación.

Las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas netas necesarias para todas sus importaciones y pagos al exterior; y como mínimo, el 50% de las divisas netas necesarias para cubrir su presupuesto de divisas con la exportación de componentes automotrices fabricados exclusivamente por empresas de la industria de autopartes o por el valor de materiales, partes y componentes automotrices nacionales incorporados en vehículos, motores y productos automotrices exportados por las propias empresas terminales. Dentro del 50% restante, sólo podrá incluirse hasta un 20% de componentes producidos por empresas maquiladoras, cuyo capital social corresponda a empresas de la industria terminal, a sus matrices o a empresas filiales. El porcentaje faltante podrá ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes.

Las empresas de la industria de autopartes deberá mantener una estructura de capital de cuando menos el 60% del capital social deberá ser propiedad de personas físicas mexicanas o de empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Las empresas de la industria de autopartes deberán mantener, para cada línea de producto, un grado de integración nacional mínimo ascendente (cuadro 12), y en todo caso, considerando todas las líneas de productos y el monto de las exportaciones directas, el grado de integración nacional por empresa será de 80%.

La fabricación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrá realizarse por empresas de participación mayoritaria mexicana.

No se autorizará la instalación de nuevas plantas y empresas de la industria terminal y de autopartes en los municipios comprendidos en la Zona III, a que se refiere el Decreto publicado en el D.O. el 2 de febrero de 1979 \*/.

Los alcances y límites, la forma en que se materializaron o no las disposiciones hasta aquí señaladas serán tratadas en los capítulos subsecuentes. Por el momento, cabe resaltar la intención cada vez mayor por parte del Estado para tratar de incidir en el desarrollo de la industria automotriz en Méxi-

co.

## 2.2. DETERMINANTES COYUNTURALES DE LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

### 2.2.1 El Planteamiento Gubernamental para la Reestructuración de la Industria Automotriz.

La reestructuración de una rama productiva e incluso de una empresa no es una acción que se lleve a cabo de la noche a la mañana, ni tampoco de manera unilateral. Desde el proyecto hasta la operación de dicho cambio se suceden múltiples pasos y consideraciones de índole económico, financiero, tecnológico, político, laboral, geográfico e incluso ideológico, por ejemplo, al respecto Fröbel (1970:150-151) hace referencia a 73 aspectos a tomar en cuenta por parte del capitalista para invertir.

Por tanto, la reestructuración de la industria automotriz en México no puede verse como un acto sino como un proceso, esto ya fué abordado en el apartado anterior al abordar las condicionantes estructurales o de largo plazo que incidieron sobre esta industria. No obstante, el aceptar como válido el supuesto de un proceso complejo donde se combinan y suceden diferentes acciones no niega sino contextualiza y permite ubicar aquellas acciones coyunturales que inciden de manera más directa, y evidente por así decirlo, sobre la reestructu

ración señalada.

El presente apartado intenta ahondar en dichas determinantes coyunturales que operaron para llevar a cabo la reestructuración de la industria automotriz terminal en México, sobre todo en lo que respecta a su relocalización.

Al respecto resulta central la posición y acciones llevadas a cabo por el Estado Mexicano. Como mencionan Bennett y Sharpe (1979: 161-162), casi inmediatamente después de asumir el poder, el gobierno de López Mateos (1958-1964) mostró su intención de actuar con mayor decisión que su antecesor para fomentar el desarrollo industrial del país. Se puso en marcha una reorganización del gobierno que implicó que se modificara, reforzándola, el nombre de la Secretaría de Economía -que durante muchos años funcionó a la sombra de la Secretaría de Hacienda- por el de Secretaría de Industria Y Comercio (SIC). Además, se creó una nueva Secretaría, de la Presidencia, a la que se encomendaron funciones de planeación y coordinación.

La reforma incluyó, entre sus objetivos, una serie de sectores: petroquímico, de energía eléctrica, minero, teléfonos y automotriz, entre otros. Los primeros pasos que se dieron en el terreno automotriz fueron inciertos, al no aparecer un programa definido hasta 1962. Consistiendo en el intento por reducir los precios de los automóviles negociando con las

compañías grandes aumentos en las cuotas de importación a cambio de reducciones de precios. Además, se permitió el ingreso al mercado de varios automóviles europeos y japoneses -que resultaban bastante económicos- con el fin de observar cuál de todos podría competir satisfactoriamente con los grandes carros estadounidenses \*/.

Estas medidas tuvieron efectos relativamente satisfactorios al conseguirse reducir los precios de los automóviles entre el 15 y 32% con respecto al año anterior (cuadro 13), a la vez que, en efecto se logró incrementar la competencia entre las empresas al ingresar al país una gran variedad de modelos, algunos de ellos hasta entonces totalmente desconocidos para el mercado mexicano, como lo eran vehículos provenientes de Checoslovaquia, la U.R.S.S. y Alemania Democrática, Salas (1980:36). Por otra parte, se logró orientar el mercado hacia los autos pequeños y compactos, cuando anteriormente se orientaba hacia los automóviles de mayor tamaño (cuadro 14).

Sin embargo, tuvo serios impactos en la balanza comercial del país al ascender de nueva cuenta las importaciones automotrices, cuando estas entre 1956 y 1958 tendían a la baja

\*/Desde 1947, por ley, se habían restringido las importaciones de vehículos ensamblados. Sin embargo, en 1959, se levantaron estas restricciones a fin de aumentar el ingreso de los automóviles europeos y japoneses. BENNETT y SHARPE.

(cuadro 15).

Lo aparentemente contradictorio de estas medidas, no obstante en términos estratégicos para el gobierno perseguían como finalidad el ejercer mayor control en la industria automotriz, propiciar su mexicanización y ampliar el mercado interno para que la producción fuera más rentable. De acuerdo a esto, tales medidas constituían un paso preliminar para generar condiciones propicias de negociación con las empresas americanas que controlaban la industria.

Bennett y Sharpe (1979: 162-163) señalan que al mismo tiempo que se adoptaron estas medidas y otras que sobre todo se dieron el 1960, el gobierno estaba realizando una planeación mucho mayor respecto de una política automotriz de mayor escala. Se formó una comisión -Comisión para Planear el Desarrollo de la Industria Automotriz- en la que estaban representados las Secretarías de Hacienda y de Industria y Comercio, el Banco de México y Nacional Financiera.

Esta última redactó un informe que fué aprobado por la Comisión, del cual se elaboró un proyecto presidencial denominado: Elementos para una Política de Desarrollo de la Fabricación de Vehículos Automotrices en México, en el que, se incluían los siguientes puntos:

- Exclusión de todas las empresas extranjeras de la industria terminal, excepto dos o tres.

- Limitación de la producción a: a) un automóvil pequeño; b) uno compacto y c) un camión de 6 toneladas.
- Estandarización de algunas partes, principalmente, motores y transmisiones.
- Establecimiento de una planta única para la impresión de marcas en las carrocerías.
- Congelación de modelos (es decir, permitiendo que los modelos variaran únicamente cada cinco años).
- Producción de, cuando menos, 60% del contenido de los vehículos en territorio nacional, medido por el costo directo de la producción.
- Limitación del grado de integración vertical (la industria terminal sería restringida al armado y maquinado del bloque del motor.
- Participación de capital mexicano en las empresas de la industria terminal.
- Exclusión del capital extranjero de la industria auxiliar (partes).

- y, Localización de las plantas fuera del Valle de México.

Dicho proyecto de decreto fue objeto de fuertes negociaciones y discusiones en las que intervinieron el capital transnacional y nacional, los distribuidores automotrices, gobiernos extranjeros y, obviamente, el Estado mexicano.

Finalmente, el proyecto de decreto fue alterado en muchos aspectos antes de su promulgación y entrada en vigor en agosto de 1962. Siendo este último mucho más modesto por lo que hacía en sus aspiraciones. No limitaba el número de marcas que se permitirían; tampoco incluyó la congelación de modelos ni la estandarización de partes; nada decía acerca de la ubicación de las plantas; tampoco se refirió a la mexicanización; ni siquiera menciona a la industria auxiliar, *Ibid* (1979: 165).

No obstante, marcó el inicio en el cual se sentaría una profunda reestructuración económica y territorial de la industria automotriz en México. Al replantear probables formas y fórmulas nuevas de desarrollo de dicha industria, es decir, hizo evidente -y esto fué asimilado según sus intereses y capacidad de negociación de las partes involucradas, que la manera que hasta el momento había asumido la industria automotriz no era la única y que habría que repensar al respecto.



### 2.2.2 El contenido territorial del Planteamiento Gubernamental.

Sabido es que cualquier disposición de derecho o legal no garantiza que se lleve a cabo lo que pretende normar. Sobre todo si ni siquiera a este nivel llega a plasmarse.

Como se señaló anteriormente, el decreto promulgado nada señaló finalmente sobre la ubicación de las plantas automotrices fuera del valle de México. Sin embargo, pensar que este hecho descartaba dicha medida resultaría ver la cuestión sólo en términos superficiales.

Esto sobre todo resulta válido en cuanto, en realidad la orientación de fuertes inversiones automotrices se dirigieron precisamente fuera del valle de la ciudad de México, a pesar que las empresas presionaron para que esto no fuera legalmente obligatorio.

Además, ¿porqué dichas inversiones se localizaron en la región central del país y no, por ejemplo, en el norte como en la década de los ochenta está sucediendo?

En general podría decirse que el planteamiento de la relocalización del proyecto, anticipaba o reconocía implícitamente que se estaban desarrollando condiciones tendientes a tal desplazamiento territorial. En una palabra, evidenciaba

que la excesiva concentración en un reducido punto, además de la problemática que representaba, constituía una fase del desarrollo económico que tendería a ser superado por la concentración en un espacio mayor -a nivel regional-, o sea, la expansión del espacio del capital y no sólo del capital automotriz.

Muy probablemente los funcionarios que redactaron y trataron de promover la salida de la industria automotriz no hayan pensado la cuestión de esta manera, sin embargo, los hechos, la real expansión territorial del territorio en la región central de dicho capital, hace suponer que esta cuestión subyace en el planteamiento.

Por otra parte, creer que una política es territorial sólo cuando explícitamente es señalado así, es no reconocer que el territorio soporta materialmente las relaciones sociales, económicas y políticas. Que estas relaciones tienen una expresión territorial. En este sentido, algunas de las medidas centrales que se manejaron en las negociaciones, viéndolas a mayor detalle, tienen una clara connotación territorial, por ejemplo, la reducción del número de empresas en la industria terminal, que si bien fué descartada en el decreto de hecho se dió posteriormente al pasar de 18 a 7 las empresas; la integración de componentes nacionales, que incrementó el desarrollo de la industria de autopartes, entre otras.

Además, a todo esto hay que agregar los proyectos y posterior creación a principios de los sesenta de las autopistas a Puebla, Cuernavaca, Querétaro, las ampliaciones de las de Toluca y Pachuca; la construcción de gasoductos, líneas de alta tensión, etc., o sea, de condiciones generales para la producción que contribuyeron a la relocalización de la industria en general, y de la automotriz en particular. Acciones que, si bien no contenidas en algún decreto de relocalización, fueron determinantes.

En síntesis, las condicionantes, los factores que determinarían la relocalización de la industria automotriz se estaban gestando algunos, y otros ya lo estaban. La reestructuración económica de esta industria exigía condiciones nuevas en términos territoriales que posibilitaran dar el paso siguiente: una competencia más recalcitrante entre grandes empresas -al ser eliminadas las menores; un mercado creciente y cautivo; una ampliación de sus plantas productivas sobre la base de maquinaria y establecimientos nuevos, ya que con los que iniciaron en los treinta eran obsoletos y reducidos.

### 2.2.3 Las Presiones del Capital

#### 2.2.3.1 El capital transnacional

Como señala Salas (1980:59-60), las transnacionales hubieran preferido, ceteris paribus, que no se pretendieran introdu-

cir cambios que indujeran a la fase de fabricación en México, puesto que para ellas resultaba más ventajoso continuar con el esquema del ensamble. Ello se debía al aprovechamiento de un sistema fiscal favorable, bajo costo de la mano de obra, ahorro en los costos de transporte y libre repatriabilidad de las ganancias, por una parte, y por la otra, escasos gastos de inversión -nulos en desarrollo y adaptación de tecnología del producto- y obtención de ganancias por la venta de material de ensamble y refacciones.

Por ello, el contenido del proyecto de Nafinsa que antecedió al decreto de 1962 fué objeto de múltiples negociaciones y presiones por parte de las empresas transnacionales. Como se señaló anteriormente, dicho proyecto hacia mención a la salida de los establecimientos fuera del valle de México y el decreto definitivo nada dijo al respecto. Cabe dejar claro que tanto para el gobierno como para las transnacionales este punto fué secundario en comparación con otros que se encontraron en el eje de las discusiones, tales como la exclusión de empresas extranjeras, la reducción de modelos y marcas, la participación del capital mexicano en la industria terminal, etc. No obstante, de hecho y pocos años después las transnacionales invirtieron fuertes cantidades en nuevos establecimientos fuera de la ciudad de México.

Las razones más directas de esta cuestión la trataremos más adelante. Antes, y dado que la localización de las empresas

no se entiende por sí misma sino en función de, sobre todo, las reestructuraciones económicas contenidas en la negociación, haremos una mención a las presiones que ejercieron las transnacionales sobre el proyecto en general.

La primer razón que esgrimieron General Motors, Ford y Auto Mex (Chrysler), fué que la mayor parte (alrededor de 3/4) de los vehículos que circulaban en México eran de su producción. Excluir del mercado a cualquiera de las tres causaría un problema económico considerable. Por otra parte, quienes poseyeran automóviles producidos por estas firmas tendrían muchas dificultades para obtener refacciones y servicio. Además, habían realizado grandes inversiones en México, aunque hubiera sido únicamente en el aspecto de las operaciones de armado, por lo que, al salir del país, muchos trabajadores quedarían cesantes, Bennett y Sharpe (1979:169).

Como menciona Salas (1980:60-61), la integración nacional de la producción, según las empresas, les hubiera significado la pérdida de los beneficios obtenidos por las economías de escala logradas en la producción de grandes volúmenes de componentes en plantas de tamaño óptimo, ubicadas generalmente en el país de origen. Lo cual conllevaría un mayor costo del producto final y la necesidad de realizar contonas inversiones en plantas que trabajarían por un plazo más o menos largo a niveles subóptimos de utilización y productividad. Perderían control sobre la calidad de las parte producidas na-

cionalmente y la oportunidad en las entregas, a la vez que cesaría la posibilidad de transferir recursos vía el mecanismo de las ventas intra-compañía.

La reducción de modelos y su congelación, representaba un doble golpe a las transnacionales, ya que restringiría una de las formas claves de su comercialización a través de la diferenciación de los productos, sobre todo los norteamericanos, para acceder al mercado. Además, a largo plazo, cancelaría la posibilidad de exportaciones por la dificultad que representaría competir con modelos cada vez más caducos con respecto a las nuevas innovaciones introducidas internacionalmente, aunque estas sólo lo fueran en las formas.

Por otra parte, la exigencia de participación del capital nacional en la industria terminal, fué una cuestión inaceptable para Ford y General Motors principalmente, debido fundamentalmente a que una condición fundamental de operación de ambas era el tener el control absoluto sobre sus paquetes accionarios, y al respecto lograron no ceder. En el caso de Chrysler la estrategia era diferente, de hecho en un principio Auto Mex ensamblaba vehículos de Chrysler siendo totalmente de capital nacional. Situación que a mediados de los sesenta varió sustancialmente al grado de Chrysler prácticamente obtener la totalidad de las acciones.

Las presiones ejercidas por las transnacionales se vió fuer-

temente apoyada por su gobierno a través de la embajada en México, planteando lo "poco cordial" de la probable exclusión de estas empresas del mercado mexicano, lo que podría contribuir a generar desconfianza en futuras inversiones en otras ramas y acentuaría la imagen "izquierdista" que había adquirido el gobierno de López Mateos por la nacionalización de la industria eléctrica y la posición con respecto al gobierno de Castro en Cuba, Ibid (1980:65-66).

Por su parte, el gobierno japonés también ejerció presiones ante el mexicano para permitir el acceso de Nissan al mercado nacional. El argumento engrimado fué la situación de la balanza comercial entre ambos países que favorecía a México y un convenio existente de intercambio de algodón por automóviles. En este sentido, Japón se abstendría de adquirir algodón mexicano (muy importante en el comercio exterior del país) si México no aceptaba a Nissan, Ibid (1980:111 y 112).

Hay un aspecto fundamental que debe ser tomado en cuenta. En general el mercado mexicano no era lo suficientemente grande como para atraer por sí mismo la inversión de las transnacionales. Entonces ¿porqué el interés de estas empresas para permanecer en él? Son varias las razones para ello: las economías de escala en los países de origen al abastecer un mercado extra; los bajos costos de la mano de obra en actividades con alto valor agregado; los incentivos gubernamentales; y, el carácter oligopólico de la competencia entre las empre

nas, según el cual ninguna estaría dispuesta a permitir a sus competidoras que en exclusiva aprovechen un mercado. Cabe agregar que la política del gobierno mexicano garantizó un mercado cautivo para las empresas que invirtieran en México, además de hecha propició la reducción de empresas, evidentemente las pequeñas, por lo que en cierta medida el mercado interno se vió ampliado.

En función de esto, la reestructuración de la industria automotriz en México, implicó la necesidad de realizar nuevas y mayores inversiones. Para efecto de donde se localizarían en el territorio, resultó fundamental la cuestión de la cercanía al mayor mercado del país -la ciudad de México- y por otra parte, la relevancia de desarticular a la fuerza de trabajo que se encontraba muy concentrada en la ciudad de México, a través de su dispersión en distintas plantas en el territorio. Sobre este punto ahondaremos en el apartado correspondiente a los trabajadores.

#### 2.2.3.2 El capital nacional

La posición del capital nacional en buena parte fué de corriente de transmisión de la correspondiente de las transnacionales. Ello resultó en función a que la presión que podían ejercer ante el gobierno era escasa a pesar de ser el que con mayor número de establecimientos y las empresas norteamericanas concentraban la gran mayoría del mercado. Ade-



más estas en determinado momento se constituyeron en portavoces de la industria en su conjunto. Posteriormente, en la segunda mitad de los sesenta surgieron diferencias entre las transnacionales y las de capital nacional, pero estas no tuvieron incidencia alguna en el desarrollo y localización de la industria.

La posición del capital nacional en apoyo a las transnacionales sobre todo fué más fuerte en lo que respecta a las agencias distribuidoras, ya que ellas comercializaban sobre todo los automóviles norteamericanos. En lo que respecta a la industria de autopartes, esta, además de ser muy incipiente en los momentos de la negociación no tuvo una participación muy activa y también secundó a las transnacionales.

#### 2.2.4 Los Trabajadores: Los Grandes Ausentes

De los diferentes estudios analizados, en ninguno se menciona la participación de los trabajadores en las negociaciones. Es más, la Comisión gubernamental que elaboró el proyecto original tuvo sesiones de trabajo y negociación, de intercambio de "ideas" con fabricantes, distribuidores e incluso realizó viajes de estudio al extranjero, pero "olvidaron" consultar a los trabajadores de la industria automotriz. No obstante que ellos fueron de los más afectados por el nuevo rumbo seguido por esta industria y por la relocalización que se derivó hacia la región central del país. En años posteriores

los trabajadores tendrán una participación más activa al respecto con las empresas.

Para 1960, la industria automotriz empleaba más de 10 mil trabajadores, de los cuales alrededor de 7 mil se ubicaban en la industria terminal y los restantes 3 mil en la de auto partes, Aguilar (1982:31). De acuerdo al mismo autor, y citándolo extensivamente, tenemos que, la organización sindical en la industria terminal tuvo constantes cambios y, en cierta medida, para el inicio de la década de los sesentas ya contaba con experiencia al respecto. Por ejemplo, los trabajadores de la Ford en 1932 constituyeron la Organización Unión de Obreros y Empleados de la Industria Automotriz y Similares del Distrito Federal, misma que se afilió a la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal (FSODF) y en 1934 por conducto de ella se afiliaron a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM). En 1936 suspende relaciones con la FSODF y participa en la asamblea constituyente de la Confederación General de Trabajadores (CGT), en la cual permaneció durante décadas para finalmente formar parte de la CTM.

Los obreros de General Motors en 1937 fundaron el Sindicato de Obreros y Empleados de la Planta de Montaje de General Motors y se adhirieron a la Federación Obrera Local del Distrito Federal. En 1947 ingresan a la Central Unica de Trabajadores (CUT) y en 1952 cuando la CUT y otras centrales obreras constituyen la Confederación Revolucionaria de Obreros y Cam-

pesinos (CROC), a la cual se incorpora y permanece hasta la fecha.

Los obreros de la Chrysler (ex Automex) constituyen el Sindicato de empresa de Fábricas Automex al momento que esta empresa se estableció en 1938. En 1964 se constituye el Sindicato Nacional de Fábricas Automex (que "curiosamente" sólo agrupó a trabajadores del DF por no tener hasta ese momento la empresa plantas de otras entidades) que se integra a la CTM. En 1965 se transforma en Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz Integrada, Similares y Conexos de la República Mexicana (C.T.M.).

A finales de la década de los cuarenta se forma el sindicato de empresa de Vehículos Automotores Mexicanos, que en los cincuentas se transforma en Sindicato de Vehículos Automotores Mexicanos (FTDF-CTM). Para 1966 se afilian a la Federación de Trabajadores de Toluca.

En 1954, el mismo año que se establece Promexa (ensambladora de vehículos Volkswagen) se constituye la Unión Sindical de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Similares y Conexos del Estado de México (CGT). En 1964 integran el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Mecánica de Precisión, Similares y Conexos de la República Mexicana (CGT). En 1968, dos años después de que la empresa se transforma en Volkswagen, fueron organizados en el Sindicato

de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos. Volkswagen de México, afiliado a la Federación de Trabajadores de Puebla y a la CTM. Años Después se incorporaron a la Unidad Obrera Independiente (UOI).

En 1954 se forma el Sindicato de Trabajadores de Diesel Nacional (CTM). En 1960 se integran a la CROC y en 1962 ingresan a la UOI.

En 1966 se creó el Sindicato General de Trabajadores de Nissan Mexicana, afiliado a la Federación de Trabajadores de Morelos (CTM) y en 1972 los trabajadores de la planta de Cuernavaca se incorporan a la UOI, en tanto que los de la planta de Lerma ingresan en 1978 a la CTM \*/.

En general, buena parte de los cambios de filiación y titularidad de los contratos colectivos de los trabajadores automotrices a principios de los años sesenta tiene que ver directamente con el proceso de transformación económica y territorial de la industria, siendo medios a través de los cuales las empresas intentan desmembrar, en colución con el gobierno, las organizaciones de los trabajadores. Pero, veamos con un poco más de detalle esta cuestión.

En 1955, durante la revisión del contrato colectivo, el sindicato de GM conquistó una demanda central: el derecho a contratar el personal en cualquier planta que la empresa esta-

bleciera en territorio mexicano. Este es el contenido del artículo 5o. del contrato colectivo y es el eje de posteriores discusiones y movimientos. Precisamente, en 1963, en otra revisión del contrato colectivo, la empresa impone un cambio sustancial en dicho artículo: contratar con diferentes sindicatos en las diferentes plantas que establezca en la República Mexicana.

Este paso atrás en los derechos obreros es resultado de la política gubernamental en la rama, de la fuerza multinacional de GM, de la política de la CROC al respecto así como de los dirigentes sindicales de GM en aquél momento. Dentro del sindicato no existía una conciencia clara y plena respecto al significado del cambio en ese artículo y fuera del sindicato no hubo fuerzas que orientaran y organizaran una defensa adecuada del derecho de contratación.

En la revisión del contrato de 1965, se aplica puntualmente el nuevo Artículo 5o., con sus consiguientes resultados, entre los que destaca la división sindical de GM. En esa revisión estalló la primer huelga -después de treinta años-, cuando la empresa, avalada por el decreto de integración de la industria automotriz y por la política de desconcentración industrial, pretendía, sin tomar en cuenta a la opinión obrera, trasladar a los trabajadores del DF a la ciudad de Toluca e imponer un contrato con salarios con y prestaciones de menor nivel que los establecidos en el DF.

La huelga de 1965 fue un movimiento orientado a defender la existencia de la planta del DF y los salarios y prestaciones ya conquistados. Se planteó a los obreros una disyuntiva: trasladarse a Toluca en condiciones de trabajo desventajosas o permanecer en el DF. Además la empresa encajonaba a los obreros con el citado Artículo 5o.: el contrato en Toluca estaba firmado con un sindicato de la CTM, al que ingresarían forzosamente, cuando se trasladaran a la nueva planta. Al levantar la huelga, los obreros obtuvieron permanencia en la planta capitalina, un 14% de incremento salarial y 55% de los salarios caídos. Desde ese momento la empresa mantiene divididos a los trabajadores en dos contratos, dos sindicatos y dos centrales obreras (CROC y CTM).

En marzo de 1964 se constituye el Sindicato Nacional de Fábricas Automex, que se integró a la CTM. Debido a que no existían plantas de Chrysler en otras entidades federativas, la nueva organización sólo agrupó a los trabajadores del DF. En octubre de 1965 esta organización se transformó en el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz Integrada, Similares y Conexos de la República Mexicana (CTM). Estas modificaciones también tienen que ver con los cambios ocurridos en la industria, la CTM se preparaba para enfrentar el crecimiento de la industria automotriz: organizaba mecanismos para cooptar tanto la afiliación sindical que ocurría en aquellos momentos como la que se preveía para los siguientes años. En este contexto, los trabajadores de

Automex, su sindicato, se convirtió en base principal para promover la política de la CTM encaminada a implantar su poder sindical en una rama industrial que entraba en un proceso de expansión.

El Sindicato de Vehículos Automotores Mexicanos (FTDF-CTM) en 1966 fué afiliado a la Federación de Trabajadores de Toluca, pues se había instalado otra planta en esta ciudad. Con motivo de esta doble afiliación, en los años sesenta se vive una situación jurídica poco definida. Una revisión de contrato se registraba en Toluca y la siguiente se registraba en el DF. No se tenía clara la jurisdicción del sindicato. El elemento que los unificaba en principio era solamente su permanencia a la CTM en ambos casos.

En 1964 los obreros de Promexa agrupados en la Unión Sindical de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Similares y Conexos del Estado de México (CGT), se integran a una nueva organización: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica, Mecánica de Precisión, Similares y Conexos de la República Mexicana (CGT). Este cambio en la organización sindical indica que la confederación pretendía ampliar su influencia en la rama automotriz. En 1966 Promexa se transforma en Volkswagen de México. El punto de apoyo para este cambio también se encuentra en la mencionada integración de la industria. El sindicato titular es el nacional metalúrgico de la CGT. En 1968 la empresa traslada sus opera-

ciones a la planta construida en Puebla. Sin prevenirlos, los obreros fueron organizados en el Sindicato de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos. Volkswagen de México, afiliado a la Federación de Trabajadores de Puebla y a la CTM.

La CGT perdió afiliados con la salida de estos obreros, pero no hizo el menor intento para conservarlos. El asunto se negoció con la empresa y con la CTM. La empresa consideró que en función de la expansión era preferible tratar con la organización más poderosa que con una central pequeña como la CGT, además que la primera garantizaba mayor control de los trabajadores. Los obreros no se enteraron de las negociaciones que culminaron en el cambio.

Nissan de México se fundó en 1961, y la planta de Cuernavaca inició operaciones en 1965. En 1966 se creó el Sindicato General de Trabajadores de Nissan Mexicana, afiliado a la Federación de Trabajadores de Morelos (CTM). La enorme combatividad de los obreros incidió en la salida de su sindicato a la CTM y su integración a la UOI. Entre otras respuestas la empresa años después creó una planta en Lerma, con un sindicato afiliado a la CTM, que restara fuerza a los obreros de la planta de Cuernavaca.

En el caso de los obreros de Diesel Nacional, los conflictos que se presentaron fueron fundamentalmente por democratización, revisiones salariales y condiciones de trabajo. La



ción, revisiones salariales y condiciones de trabajo. La cuestión de la localización de la planta no fué punto de discusión, ya que la instalación en Sahagún data de los años cincuenta, antes de la reestructuración de la industria, y la empresa no planteó ningún cambio de trabajadores de la planta, Quiróz (1982:318).

En función de lo anterior, puede constatarse que la reestructuración de la industria automotriz terminal en México de principios de los años sesenta fué un proceso en el que se combinaron cuestiones económicas, políticas, laborales y territoriales. La reestructuración económica posibilitó un acelerado crecimiento de la industria automotriz, que para poder llevarse a cabo debió sustentarse en nuevas relaciones laborales entre el capital y los trabajadores, a través de la intervención del gobierno y de las centrales sindicales que garantizaran relaciones de trabajo en condiciones manejables para los requerimientos de las empresas, y en este sentido, el dispersamiento y fragmentación de las organizaciones por medios legales tuvieron como un elemento clave la relocalización territorial de las plantas.

## 2.3 EVOLUCION ECONOMICA Y LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

### 2.3.1 Evolución Económica

De un total de 18 empresas que presentaron -como exigía el decreto de 1962- sus proyectos para transformar sus instalaciones en fábricas de vehículos, la Secretaría de Industria y Comercio aprobó los proyectos de nueve, de las cuales dos desaparecieron y surgieron otras dos.

En 1963, un decreto complementario al anterior declaró a las industrias automotrices (terminal y de autopartes) como "nuevas y necesarias" y le otorgó una serie de estímulos fiscales para que las empresas acataran las exigencias del Decreto de Integración. Este nuevo decreto proporcionaba una exención de impuestos de importación de maquinaria y equipos, por un periodo de cinco años; una exención del 100% en las tarifas de importación de materiales, partes y componentes por un periodo de cuatro años y hasta el 50% durante los tres años siguientes; también eximía del 80% del impuesto sobre ensamble.

Bajo las nuevas pautas de integración de la industria automotriz crecieron el capital invertido y el volumen de producción. Se apreció también un aumento en la ocupación y una disminución en la importación de partes automotrices. Así, el

capital invertido que en 1960 era de 27 millones de dólares, para 1962 alcanzó los 32 millones y en 1966 ya sumaba los 150 millones (5.600 millones de pesos). La producción de unidades automotores pasó de 65.000 en 1962, a 94.000 en 1964 y a 113.600 en 1966. De los cerca de 7 mil trabajadores que esta industria terminal empleaba en 1960 y los 9 mil que ya alcanzaba para 1962, llegó a 22 mil en 1966. Los salarios y prestaciones que en 1962 eran de 238 millones de pesos, en 1966 sumaban 705 millones de pesos. Si agregamos las 25 mil personas ocupadas en la industria de autopartes y los 22 mil ocupados en la distribución de automóviles, la industria automotriz empleaba hacia 1966 cerca de 70 mil trabajadores.

En 1965, las compras a los productores de autopartes sumaban 575 millones de pesos, y en 1966 alcanzaron la cifra de 645 millones de pesos. Se puede apreciar en el crecimiento de los fabricantes de autopartes la efectiva protección del Estado en su desarrollo, pues, por ejemplo, en 1966 el 76% del costo total de vehículos era suministrado por estos fabricantes, resultando por ello un 35% mayor el costo del producto que si hubieran continuado las importaciones de partes del extranjero -una vez descontados los gastos de transportes y empaque-, existiendo varias razones que explican los altos costos de manufactura de que no ha hablado, entre ellos el alto volumen de inventarios de materiales y productos terminados que ocasionaron un aumento en el costo, también en el hecho de que la producción de autopartes creciera

a un ritmo mayor que el de absorción de la industria terminal, traduciéndose en cuantiosas inversiones para el almacenaje.

La política de compensación de importaciones ha surtido efectos que se esperaban, sobre todo a partir de 1965. De esta manera, mientras que las compras realizadas por el sector terminal a la industria nacional de autopartes era de sólo el 23% del total para 1961, cuatro años después fué del 46%, para alcanzar en 1971 la proporción del 57%. En 1965 se duplicaron las compras nacionales con respecto al año anterior mientras que para dichos años las correspondientes a autopartes extranjeras decrecieron en 21%.

En general, entre 1961 y 1971, las compras totales realizadas por el sector terminal crecieron en promedio en tasas anuales del 19%, en tanto que los ritmos alcanzados de las compras de autopartes extranjeras lo hicieron a un 12%, mientras que las nacionales alcanzaron promedios de un 30%.

La producción de automóviles y camiones tuvo crecimientos espectaculares y sostenidos entre 1967 y 1970, pasando de 123 mil unidades a 185 mil, respectivamente (cuadro 15). Estos incrementos de la producción eran un reflejo directo del correspondiente a la demanda, de manera tal que, que obstante haber crecido el grado de integración nacional en términos relativos, el volumen de las importaciones contribuyó sustan

cialmente en términos absolutos en el agravamiento de la balanza de pagos automotriz y del país en su conjunto.

Esta situación ha resultado un problema fundamental y crónico en el desarrollo de la industria automotriz en México, de manera tal que se ha constituido el intento a su solución en el eje de las medidas adoptadas por el gobierno mexicano en la materia en los años subsecuentes.

De manera tal que, por ejemplo, en el año de 1969 el gobierno de Díaz Ordaz (1964-1970) exigió que las empresas terminales compensaran un porcentaje siempre creciente de sus importaciones con exportaciones; el régimen de Echeverría (1970-1976) consolidó y extendió esta política en 1972; y en 1977 el gobierno de López Portillo además de ratificar estas medidas en lo general exigió un nivel un poco mayor de contenido nacional. Sin embargo, los resultados han distado de corresponder a los objetivos planteados, la industria automotriz continuo siendo deficitaria en la balanza comercial del país a lo largo de toda la década de los setenta y ello es debido primordialmente por el carácter transnacional de su producción y de las estrategias a que responde no restringido a un marco nacional sino mundial.

Así, pues, las formas de desarrollo de la industria automotriz en México, a pesar de ser un sector dinámico y fundamental en el desarrollo industrial del país, también a constituido una carga muy pesada, demasiado pesada por varias cues

tiones.

En este sentido, su participación en el PIB manufacturero pasó del 2.4% del total en 1961, al 5% en 1970 y 7% en 1981, año este último en que alcanzó su nivel histórico más alto, para posteriormente tener -al igual que en 1977- una caída muy fuerte, (cuadro 17).

Ahondando en esta cuestión, las últimas (última más bien) crisis que han afectado la economía general del país, ha tenido muy serias repercusiones sobre la industria automotriz, a su vez que, por la importancia de esta industria en el total nacional sus fases recesivas también has impactado los indicadores generales de la economía. Entonces, mientras la industria manufacturera entre 1972 y 1973 tuvo un crecimiento del 9% y entre 1976 y 1977 una caída del 3.5%, el comportamiento de la industria automotriz para los mismos años fué de más 21.6% y menos 5%, respectivamente; y más recientemente, mientras la primera, entre 1980 y 1981 creció en 7%, la segunda lo hizo en 18.4%, para posteriormente -entre 1981 y 1982 y entre 1982 y 1983- ambas tener fuertes caídas, de manera que mientras la industria de la transformación en su conjunto lo hizo en menos 2.9 y menos 7.3%, respectivamente, la industria automotriz alcanzó niveles negativos de menos 20.2 y menos 31.4%, (cuadro 18).

El comportamiento general de la industria automotriz ha res-

pondido fundamentalmente a las contracciones y expansiones del mercado interno. Y, precisamente, dicho comportamiento cíclico con acentuados repuntes y caídas ha significado que la importancia de esta industria en el sector manufacturero nacional presente grandes fluctuaciones. Considerando exclusivamente al sector terminal, en términos de PIB a precios constantes, se encontraba en la 5a. posición en 1975, en la 13ava. en 1977, en la 2a. en 1981 y para 1983 bajó hasta la 21ava, alcanzando niveles inferiores a la industria de autopartes que históricamente siempre estuvo abajo que la terminal en cuanto PIB.

Como se señaló, la contribución negativa de la industria automotriz tradicionalmente ha sido negativa, de manera que a grandes rasgos si bien entre 1965 y 1975 tuvo una tendencia a la baja al pasar del 44.3% al 17.3% -lo cual comparando con su participación al PIB seguía siendo bastante negativo-; de 1975 a 1981 se incremento sustancialmente, alcanzando para ese último año cerca del 60% del déficit comercial nacional. Es más, para el año de 1982 donde el país tuvo un superávit superior a los 5 mil millones de dólares -por la profunda crisis que abatió las importaciones; la industria automotriz contribuyó con un déficit de casi 730 millones de dólares, (cuadro 19).

Las importaciones de la industria automotriz en 1960 estaban compuestas básicamente por los rubros de automóviles para el

transporte de personas, camiones para el transporte de mercancías y partes y refacciones, que representaban alrededor del 84%. Sin embargo, este comportamiento sería más esclarecedor si lo vemos en tanto automóviles y camiones contra autopartes. En estos términos, la participación de los primeros a disminuido en importancia, así entre 1960 y 1970 bajó del 68% al 50%, siendo drástica esta caída en el año de 1975 dónde sólo representó el 11.8%, llegando a su punto más bajo en 1977 con 7.9%, año a partir del cual ha incrementado su participación hasta alcanzar el 21% en 1981, (cuadro 20). De lo anterior resulta evidente que las importaciones automotrices en los últimos 16 años ha sido de autopartes y material para ensamble.

En cuanto exportaciones automotrices, estas también fuertemente dominadas por las correspondientes a autopartes (sobre todo piezas sueltas y motores) aunque han mostrado una tendencia decreciente al pasar de casi el 100% del total en 1970 a alrededor del 30% en el año de 1981, (cuadro 21).

En otros aspectos, también la industria automotriz ha desempeñado un papel negativo en la economía del país, tal es el caso del sacrificio fiscal, ya que de 1970 a 1980 ha representado en promedio más del 30%, siendo los años de 1972 a 1974 donde alcanzó los puntos más altos (arriba del 40%) y en 1980 el punto más bajo con 26.2%, (cuadro 22).



La participación que la industria automotriz ha tenido en el total del personal ocupado en la industria, si bien, en términos generales ha sido creciente, muestra descensos en los periodos de crisis. En 1960 era del 1.7% solamente, para 1965 ya alcanzaba el 2.5%, para 1970 el 3.8% y para 1975 el 5.5%. Las caídas más fuertes fueron en 1976 y 1977 donde alcanzó el 4%, y en 1982 donde llegó al 4.8% cuando en el año anterior representaba el 5.3%. Precisamente, el año de 1981 constituye el año en que más ocupación había generado esta industria al alcanzar más de 135 mil trabajadores, (cuadro 23).

La distribución del personal ocupado al interior de la industria automotriz muestra que, excepto en el año de 1960, la industria de autopartes ha generado la mayoría del empleo, al pasar de 21 mil en 1965 a 68 mil en 1979, en tanto que la industria terminal, para los mismos años, ocupó a 14 mil y 51 mil trabajadores, respectivamente, (cuadro 24).

Una cuestión fundamental en la industria automotriz terminal es su carácter predominantemente transnacional, de manera que, de las siete empresas que participaban en la producción de vehículos en 1975, cinco eran 100% de propiedad extranjera y de las dos restantes DINA y VAM, la primera de propiedad estatal en su totalidad y la segunda tenía un 40% de participación extranjera, (cuadro 25).



¿Qué se desprende de lo anterior? que el intento gubernamental por incidir en la regulación de esta industria y, como lo señalaba el proyecto de Nafinsa promover su nacionalización, sólo fué logrado muy parcialmente y, en este último objetivo revertido por la transnacionalización. Los avances gubernamentales sólo se dieron en aquellos aspectos que no afectaba grandemente los intereses de las empresas, por lo que ellas denotaron una gran capacidad de adaptación y aprovechamiento de las condiciones imperantes para consolidar, a otro nivel, su carácter transnacional, el cual en esencia no fué fracturado.

### 2.3.2 Relocalización Territorial de la Industria Automotriz

Hasta principios de la década de los sesentas, la industria automotriz, sobre todo la terminal, se encontraba profundamente concentrada en el Distrito Federal. Este proceso se presentó desde el inicio de dicha industria en el país en los años veinte. A partir de dicha década de los sesenta y hasta el inicio de la de los ochenta se da un proceso de reestructuración económica y política de esta industria que territorialmente tuvo como expresión la pérdida de importancia relativa del Distrito Federal y una tendencia creciente en la correspondiente de las entidades Federativas circunvecinas: Estado de México, Puebla, Morelos e Hidalgo. La última fase de localización de la industria automotriz que en la actualidad se está desarrollando, se encuentra orientada ha-

cia las entidades del norte del país.

Estos cambios de localización territorial responden a reestructuraciones en la industria en términos de ampliación del mercado interno, ampliación del espacio económico del capital y desarticulación de la organización de las organizaciones obreras automotrices, en lo que respecta al periodo de los sesenta y setentas; para el periodo más reciente las determinantes son, además del fraccionamiento a la clase obrera mexicana, el cambio de estrategia que a nivel mundial las transnacionales han asignado a ciertos países subdesarrollados, entre los cuales se encuentra México, como exportadores a los países subdesarrollados.

Para el año de 1960 en el Distrito Federal se ubicaban 115 establecimientos de la industria automotriz que daban ocupación a cerca de 8 mil trabajadores que generaban una producción bruta superior a los 1,700 millones de pesos. De esta sobresalía la industria terminal, la cual, a pesar de sólo contar con 8 establecimientos, concentraba el 91% del total del personal ocupado y valor de la producción (cuadro 27).

Lo anterior evidencia que en términos generales la industria de autopartes, como industria era prácticamente inexistente, esto no obstante que estaba compuesta por 107 establecimientos, en comparación con 8 de la industria terminal, lo cual daba que en promedio cada establecimiento de autopartes daba

ocupación a menos de 3 trabajadores. En cambio, esta relación era de aproximadamente 610 trabajadores por cada establecimiento de la industria terminal en promedio.

En este marco, el Distrito Federal se levantaba claramente como la principal entidad concentradora de la industria automotriz al participar, para dicho año de 1960, con cerca de la mitad de los establecimientos y del personal ocupado, así como con más de 3/4 partes del valor de la producción bruta total (cuadros 28 y 29), niveles superiores al promedio de su participación en la industria manufacturera.

Esta concentración sobre todo se acentuaba en lo que respecta a la industria terminal, de la que contaba con el 40% de los establecimientos y más del 60 y 80% del personal ocupado y valor de la producción, respectivamente.

Con la reestructuración de la industria automotriz cuyas bases se establecen a finales de los cincuenta y principios de los sesenta, se acelera sustancialmente los ritmos de crecimiento económico de esta industria. No obstante, a nivel territorial, el Distrito Federal tiende a perder peso relativo, sobre todo en el lapso de 1965-1970. Años en los que empiezan a funcionar la mayoría de las plantas que se relocalizaron en la región centro.

Antes de seguir avanzando en la descripción del comportamiento

to territorial de la industria automotriz, resulta importante precisar que su seguimiento en el tiempo resulta muy difícil de ser completo, por las características y restricción que presentan las diferentes fuentes de información. Por lo que respecta a los censos industriales, la información a nivel de clase (cuatro dígitos) sólo se presenta por entidad federativa y a pesar de esto, por cuestiones de "confidenciabilidad", en ocasiones las cifras son agregadas. Esto tiene una seria repercusión en el análisis territorial, ya que como universo censal no existe la ciudad de México. Entonces se tuvo que optar por diferenciar al Distrito Federal del estado de México, a pesar que sobre todo a partir de los sesentas, los municipios conurbados adquieren una gran importancia. Esta decisión se toma para poder diferenciar el proceso concentrador de industrias automotrices en Toluca del de el Distrito Federal. Además la información censal está a nivel de establecimiento, mientras que otras fuentes de información lo presenta a nivel de empresa.

En este último caso, la información censal al referirse a la industria terminal, no distingue entre establecimientos fabricantes o ensambladores de automóviles, autobuses, camiones, etc., sino que a todos los agrupa en el mismo rubro. Por ello el número es más alto. Otras fuentes presentan su información a nivel de empresa, lo que también dificulta el análisis cuando una empresa tiene dos o más plantas.

En síntesis los grandes sesgos que generan los problemas señalados y deben tomarse en cuenta para la lectura de este punto son:

- Los niveles de concentración de la ciudad de México se presentan inferiores a lo que son realmente por utilizarse información para el Distrito Federal.
- Dichos niveles de concentración también se muestran subvaluados en lo que respecta a la industria automotriz terminal de automóviles, ya que la información censal agrupa a los productores de camiones, autobuses, tractocamiones, y estos últimos sí tienden a ubicarse en otros lugares de la república. Esta observación también sería válida para la región central, ya que es fundamental productora de automóviles, y por tanto sus niveles de concentración se subvalúan.

Regresando al tema, como se señaló, sobre todo a partir de 1965-1970 el Distrito Federal pierde sistemáticamente participación en la industria automotriz, y no sólo en términos relativos sino aún en absolutos en lo que respecta a la industria terminal, en esta, para dicho periodo pasa de 9 a 6 establecimientos y de 8,651 trabajadores a 7,648.

En general, al interior del Distrito Federal se presentan fuertes cambios en la composición de la industria automotriz, de pasar a ser una entidad eminentemente ensambladora, concentrando más del 90% del personal ocupado y del valor de la producción en 1960, a perder terreno con respecto a la industria de autopartes que para 1975 contaba con el 66% del personal ocupado y el 25% del valor de la producción de la rama.

Mientras estos cambios se daban en el Distrito Federal, en la región central (México, Puebla, Morelos e Hidalgo) también se presentaban fuertes transformaciones, consistentes en el creciente desarrollo de la industria automotriz, sobre todo la terminal. La cual, en 1960 y en comparación a la industria terminal del DF, daba ocupación a una tercera parte de la mano de obra y generaba 1/9 del valor de la producción. A partir de ese momento, pero particularmente entre los años de 1965-1970, los cambios son acelerados, de dos establecimientos para el primer año, cinco años después se instalan otros cinco más, de 3 mil trabajadores pasa a más de 10 mil y de 656 millones de pesos a casi 4 mil millones el valor de su producción. Para 1970, la región central (excluyendo al DF) ya superaba en lo que respecta a la industria terminal en términos de número de establecimientos y personal ocupado, y tenían niveles de producción similares. (cuadros 27 y 30)

Cinco años después, en 1975, la supremacía de la región central sobre el DF es evidente, la primera concentra el doble



de establecimientos terminales (8/4), cerca del doble del personal ocupado (25 848/14 304) y del valor de la producción (15 423/8 576 millones de pesos). Además los establecimientos en la región central eran de mayor tamaño que los del DF, ya que en promedio en la primera cada uno ocupaba a 3 231 trabajadores mientras que el segundo a 1 861.

Sin embargo, ambos procesos no eran en absoluto independientes entre sí, sino que más bien eran expresión de una profunda reestructuración de esta industria que territorialmente se expresó en una expansión de su espacio. Un indicador que al respecto podría apoyar la afirmación es que, a pesar de las transformaciones que se daban al interior de la región central (incluyendo al Distrito Federal), en su conjunto, la participación que representaban en el total nacional prácticamente no sufrió cambios entre 1960 y 1975 (cuadro 31). Durante esos años mantuvo una participación del orden del 60% de los establecimientos, del 77% del personal ocupado y del 87% del valor de la producción. En dado caso, pero de manera ligera, la industria terminal incrementó su participación en el personal ocupado y el valor de la producción, en tanto que, para los mismos rubros, la industria de autopartes descendió pero también ligeramente.

El porqué la industria automotriz al relocalizarse no lo hizo fuera de la región central de alguna manera se señaló en capítulos precedentes, pero brevemente mencionémoslos: la in

dustria automotriz terminal estaba (y está) dominada por el capital transnacional y para él en esas fechas el papel que correspondía al país dentro de la división internacional del trabajo era como importador de partes para ensamble y orientado fundamentalmente a satisfacer su mercado interno. En este sentido, el principal mercado del país lo es la ciudad de México y su región central. No se obtuvieron datos para la década de los sesenta, sin embargo los de 1970 y 1975 pueden ser esclarecedores, así, para dichos años en promedio el porcentaje de participación de la región central en el total nacional de vehículos en circulación fué superior al 50% (cuadro 32) y la venta promedio anual de vehículos representó cerca del 60% (cuadro 33). Además, en la región central se concentraban las condiciones generales para la producción necesarias para poder operar, apoyo gubernamental tanto económico como para conflictos laborales, mano de obra capacitada etc.

Para la industria de autopartes, resultaba también fundamental la cercanía a su mercado, el cual lo constituía la industria terminal, por lo que entre ambas impulsaron su propia concentración, la retroalimentaban. Además, para la industria de autopartes era necesaria la existencia de ciertas industrias que produjeran la materia prima que demandaban, como es el caso de hierro, material eléctrico, vidrio, material mecánico, etc.

Lo anterior nos lleva a reflexionar sobre la participación de la industria automotriz en el proceso de concentración de la industria en el territorio nacional. Resulta evidente que ambos procesos en absoluto son ajenos entre sí y prueba de ello es que dichos procesos de relocalización, más bien de expansión del espacio económico del centro del país, siguen rumbos similares tanto la industria automotriz como la industria manufacturera en su conjunto, aunque es más acentuado en el primer caso.

Pero, retomemos nuevamente la cuestión automotriz y veamos, a nivel de empresa, como se fué expandiendo su espacio en los años sesenta y setenta. (cuadro 34):

Renault.— Esta empresa fué la primera que se instaló fuera de la ciudad de México, en ciudad Sahagún, Hgo. Es más, desde un principio se instaló en Sahagún en 1961 sin haber tenido con anterioridad alguna planta en el Distrito Federal.

Este es un caso muy particular por varias cuestiones: primera, su participación en el mercado nacional, su ingreso fué como sustituto, en relevo de Fiat, con la cual anteriormente el gobierno tenía licencia para producir sus vehículos. De hecho, en México la Renault era 100% de capital del Estado mexicano, hasta 1978 la transnacional ya tuvo participación de 40% en el capital social de la empresa, y ya entrada la década de los ochenta el gobierno la vendió totalmente a la

transnacional, misma que además absorbió a la VAM que también era del gobierno. Recientemente la Renault se declaró en quiebra en la planta de Sahagún, pero, esto ya sería objeto de otro estudio.

Segunda: En función de lo dicho, el establecimiento de Renault fué producto de una decisión del gobierno y de hecho era parte de un proyecto promotor de polos de desarrollo y encadenamientos industriales que el gobierno desde 1955 perseguía desarrollar en Cd. Sahagún, integrando diferentes industrias en las que participaba. Por menores de lo anterior se encuentran en Salas (1980). (Nota: en 1965 instaló en Lerma una planta para ensamble de motores de 6 cilindros).

La Ford, que inició operaciones en el país en una planta localizada la ciudad de México (la Villa), en 1925 (según unos autores en 1926), siendo la primer empresa automotriz que se instaló en el país. En 1963 abre una planta en Cuautitlán, Edo. Mex., dedicada al ensamble de camiones y automóviles, y fundición de motores. También en 1982 abre otra planta en Tlalnepantla dedicada a la producción de herramientas y equipo.

La planta de la Villa, a partir de 1952 se dedica al diseño de vestiduras.

Como se verá, la Ford es el único ejemplo de concebir la "re

localización" dentro de la concentración, es decir, que todas sus plantas que abrió en este periodo se localizaron dentro de la ciudad de México, aunque sea en su zona metropolitana. En tanto que las demás lo hicieron fuera de la zona metropolitana: Toluca-Lerma, Cuernavaca o Puebla.

La General Motors, instalada en la ciudad de México desde 1935 abrió una planta en Toluca, Méx. de fundición y maquinado y ensambladora de camiones.

La Chrysler (ex Automex). Inició operaciones en la ciudad de México desde 1938, y a partir de 1966 instala otra planta en Toluca que ha venido ampliando sistemáticamente. En 1966 inició con el ensamble de automóviles y la fabricación de motores de 6 y 8 cilindros, en 1971 la fabricación de condensadores y desde 1980 produce los automóviles de línea "K". La planta que permanece en el DF la dedica al ensamble de camiones y para el almacenamiento de refacciones.

Vehículos Automotores Mexicanos. Instalada en Vallejo, D.F. desde 1946, abre una planta en 1966 en Toluca de fundición y ensamble de camiones. Empresa productora de vehículos de American Motors con participación estatal del 60% y de la transnacional en el 40% restante hasta principio de los ochenta, cuando fué vendida por el gobierno y absorbida por la Renault

Nissan. Empresa transnacional con 100% de capital japonés.

Originalmente, a finales de los cincuenta, una empresa 100% mexicana tenía la representación de Nissan y estaba instalada en la ciudad de México. En 1962, vendió la totalidad de sus acciones a Nissan corp. Que en 1966 abre una planta en Cuernavaca, Mor. ensambladora de automóviles y camiones de 4 cilindros. Posteriormente, abriría dos plantas, en Lerma en 1970 para la fundición de motores, y en Toluca en 1982 como almacén de refacciones.

Volkswagen. Empresa transnacional con capital 100% alemán. En 1954 se establece en Xalostoc, Edo. Méx. la empresa Promexa (100% mexicana) ensambladora de automóviles volkswagen. Para 1966 esta empresa es absorbida en su totalidad por Volkswagen en 1966, la cual en 1968 abre su planta en Puebla. De esos años, hasta la fecha es la única empresa que no ha abierto otras plantas en el país, ni aún en la última fase de exportación, para lo cual ha realizado enormes inversiones en dicha planta de Puebla.

Tratando de sistematizar lo señalado anteriormente, se puede observar que:

- Entre 1965 y 1968 son los años en que el mayor número de empresas abren plantas fuera del Distrito Federal: en 1965 (Renault en Lerma), en 1966 (Chrysler, VAM y Nissan, las dos primeras en Toluca-Lerma y la tercera en Cuernavaca) y en 1968 (VW en Puebla).

- Son cuatro las empresas que además de tener planta en el DF, tienen otra en alguna entidad de la región centro: Chrysler, en Toluca; Ford, en Tlalnepantla y Cuautitlán; General Motors, en Toluca; VAM, en Lerma.

- Son tres las empresas que no tienen planta en el Distrito Federal: Volkswagen, en Puebla; Nissan, en Cuernavaca y Lerma; Renault, en Sahagún y Lerma. (Al respecto hay que señalar que las siete empresas consideradas tienen oficinas generales en la ciudad de México).

- Todas, menos Volkswagen, tienen más de una planta.

- El sitio donde se relocalizaron la gran mayoría de las nuevas plantas es la zona de Toluca-Lerma, donde hay instalaciones de General Motors, Chrysler, VAM, Renault y Nissan. Todas menos Ford y VW. Aquí hay que señalar que Ford, si bien no tiene plantas en Toluca-Lerma, sí las tienen en el estado de México: Cuautitlán y Tlalnepantla.

A partir de mediados de los setenta se empieza a gestar una nueva transformación de la industria automotriz en México: la producción para la exportación. Este giro es resultado de la combinación de un cambio de estrategia a nivel mundial de las transnacionales y una política gubernamental de equilibrar la balanza comercial de la industria automotriz, fundamentalmente. Esta transformación se expresa territorialmente

por un cambio de localización de la industria, las nuevas y fuertes inversiones se destinan sobre todo para hechar a andar nuevas plantas en el norte del país. De manera que, en 1981, Chrysler abre una planta para la fabricación de motores de cuatro cilindros en Saltillo, Coah. y General Motors otra en Ramos Arizpe, Coah. para ensamblar autos y motores;

En 1983, Ford abre una planta para fabricar motores de 4 cilindros en Chihuahua, Chih., y Nissan otra para fundir motores, maquinado y estampado en Aguascalientes, Ags.; en 1984, Renault abre una planta en Gómez Palacio, Dgo. para ensamblar motores de cuatro cilindros.

La crisis de la industria automotriz en el país y a nivel mundial, la competencia entre las transnacionales y la lucha que los trabajadores automotrices entablen para defender sus intereses, actualmente se está escribiendo y resulta aventurado poder señalar alguna tendencia (además que se encuentra fuera de los alcances de esta tesis). Sin embargo, resulta evidente que la industria automotriz atraviesa un momento crucial y definitorio para su futuro.



### III. CONCLUSIONES

A finales de la década de los cincuenta, la industria automotriz terminal en México tenía como principales características: el predominio de las empresas transnacionales norteamericanas, la proliferación de un gran número de empresas ensambladoras y distribuidoras que ofrecían un número muy elevado de modelos y marcas para un mercado comparativamente pequeño; un fuerte déficit en la balanza comercial de la rama que repercutía negativamente en la correspondiente del país; la notoria concentración de las empresas automotrices y de su mercado en la ciudad de México.

Ante esto, además que la industria automotriz en general era considerada como una rama que podría consolidar el proceso de sustitución de importaciones por sus elevadas demandas de componentes y materias primas; la creación de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, abría expectativas de una fuerte competencia automotriz con Brasil y Argentina. El gobierno mexicano intenta tener un mayor control sobre las formas de desarrollo de la industria automotriz.

El control que el gobierno mexicano pretendía se encontraba plasmado en el proyecto de decreto de 1960, que se planteaba, entre otras cuestiones: reducir el número de empresas, marcas y modelos; elevar la integración nacional de la industria; nivelar la balanza comercial de la rama; localización

de las plantas fuera del valle de México.

Los planteamientos de dicho proyecto no se plasmaron totalmente en el decreto de 1962, e incluso algunos como el de la localización de las plantas fuera del Valle de México, en ab soluto fueron desechados por el decreto.

Tales modificaciones fueron derivadas por la presión ejercida principalmente por las transnacionales automotrices y sus respectivos gobiernos. Presiones y negociaciones en las que también intervinieron el capital nacional automotriz fabricante y distribuidor, apoyando en general la posición de las transnacionales. Negociaciones en las que el principal ausente, por no ser "invitado", fueron los trabajadores automotrices.

A pesar de las modificaciones y omisiones del decreto con respecto a su proyecto, de hecho, en cierta medida los planteamientos de este se llevaron a la práctica, por ejemplo: se redujo el número de empresas, marcas y modelos; se disminuyó -aunque no se equilibró- la balanza comercial de la ra ma; se localizaron nuevas plantas automotrices fuera del Dis trito Federal.

Con respecto al punto de la relocalización de plantas automotrices fuera del Distrito Federal y en entidades circunvecinas a aquel, se combinaron toda una serie de factores políti

cos y económicos que explican la reestructuración de la industria automotriz. Entre ellos, destacan:

El patrón territorial de industrialización del país. Este patrón se sustentó principalmente en el modelo de sustitución de importaciones que priorizó la localización de las industrias, en o cerca de los principales mercados internos, entre los que evidentemente destaca la ciudad de México. A lo anterior se debe agregar la creación de grandes inversiones en condiciones generales para la producción; los subsidios a la transportación de bienes terminados en comparación con los altos costos del transporte de materias primas; la ausencia de una política "desconcentradora" y territorial clara por parte del Estado mexicano; la existencia de cierta "tradicón fabril" de los trabajadores de la ciudad de México.

La lógica de localización de las transnacionales automotrices. Para estas transnacionales el mundo es un gran mercado, en el que las divisiones políticas de los Estados-nación tienden a difumarse, para sobre el establecer una nueva división internacional del trabajo. Según esta división, a México, al igual que otros países subdesarrollados relativamente grandes, desde principios de siglo y hasta la década de los setenta, se les había asignado un papel, primero de importadores de automóviles totalmente armados en el extranjero, y después de ensambladores, todo ello teniendo como destino de su producción sus respectivos mercados internos.

Las principales ensambladoras automotrices en el país, se habían instalado en los años veinte y treinta en la ciudad de México, por lo que, para la década de los sesenta sus establecimientos ya presentaban notorios grados de obsolescencia y su incapacidad para que en estos establecimientos se pudiera producir de acuerdo a los requerimientos que la reestructuración de la industria demandaba. Por otra parte, las organizaciones de obreros automotrices -concentradas en el Distrito Federal- tenían prácticamente el mismo tiempo de constituirse, y habían adquirido una gran experiencia y combatividad.

La decisión de las empresas a invertir en las entidades circunvecinas al Distrito Federal responde a: los requerimientos de nuevas plantas más amplias y modernas; la existencia de las condiciones generales para la producción, al respecto resultaron fundamentales la construcción de las autopistas a Puebla, Cuernavaca y Toluca; la cercanía al mercado de la ciudad de México; la posibilidad de fracturar las organizaciones sindicales a través de la dispersión territorial de las plantas.

Sobre este último punto, resulta importante resaltar la participación que tuvo el gobierno y las centrales "charras" para desarticular las organizaciones obreras, fundamentalmente a través de una legislación que permite la diferencia de titularidades en los contratos colectivos según la entidad federativa donde se instale la planta, y la intervención de

una junta local de conciliación y arbitraje fuertemente patronal, sobre todo en el Estado de México y más particularmente en Toluca-Lerma.

Estos factores políticos y económicos tuvieron como expresión territorial una nueva división del trabajo, que desde la perspectiva de la industria automotriz, consistió en una expansión económica del espacio del capital, en una transformación de la concentración territorial en concentración ampliada-centralización territorial. Porque significó un fuerte incremento de la producción y la acumulación, así como una modificación territorial en su distribución.

La lucha entre el capital y el trabajo no sólo es una relación económica, política y social, sino también territorial. En el territorio se soportan las relaciones que establecen los agentes sociales, las contradicciones, las luchas. En el territorio se jerce el poder y la dominación. En el territorio, paradójicamente, las clases sociales ganan o pierden terreno.

CUADRO 1: PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA INDUSTRIA MANU  
FACTURERA. 1960

	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	VALOR DE LA PRODUCCION (MILES DE PESOS)
INDUSTRIA MANUFACTURERA	101,212	851,847	53,308,052
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	258	14,339	2,237,088
AUTOMOTRIZ TERMINAL (1)	20	8,067	1,936,803
AUTOPARTES (2)	238	6,272	300,285

FUENTE: S.I.C., VII.CENSO INDUSTRIAL. 1960

(1): 3832. ENSAMBLE DE VEHICULOS AUTOMOVILES

(2): 3833. FABRICACION DE CARROCERIAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES, MAS  
3834. FABRICACION DE ACCESORIOS, REFACCIONES Y EQUIPO DE VEHICULOS  
AUTOMOVILES.

CUADRO 2. IMPORTACIONES AUTOMOTRICES Y SU PARTICIPACION EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL DE MEXICO, 1961-1969. (millones de pesos y %)

Año	Importación de vehículos armados en el extranjero <u>1/</u>	Importación de partes y piezas <u>2/</u>	Importación de refacciones automotrices	Importación automotriz total	Saldo de la balanza comercial	Participación de la importación automotriz total en el saldo comercial (%)
1961	297	1 129	422	1 848	-4 236	43.6
1962	289	1 168	399	1 856	-3 259	56.9
1963	289	1 442	442	2 173	-3 992	54.4
1964	399	1 913	521	2 833	-6 170	45.9
1965	324	1 547	551	2 422	-5 885	41.2
1966	267	1 272	607	2 146	-5 530	38.8
1967	355	1 333	543	2 231	-8 025	27.8
1968	382	1 813	575	2 770	-9 742	28.4
1969	361	1 790	626	2 777	-8 663 <u>3/</u>	32.1

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA. (SRIA.DE INDUSTRIA Y COMERCIO)

1/ INCLUYE VEHICULOS ESPECIALES, CHASSISES Y OMNIBUSES. NO INCLUYE TROLEBUSES, MOTOCICLETAS O MOTONETAS NI TRICICLOS AUTOMOTORES.

2/ INCLUYE CHASSISES Y OMNIBUSES

3/ CIFRA PRELIMINAR

TOMADO DE S/A (a/f), LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA, n/e, s/l.

CUADRO 3. LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR ENTIDAD FEDERATI  
VA. 1960

	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	VALOR DE LA PRODUCCION (MILES DE PESOS)
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	258	14,339	2,237,088
- DISTRITO FEDERAL	115	7,216	1,717,265
- MEXICO	26	3,232	215,173
- RESTO DEL PAIS	117	3,891	304,650
AUTOMOTRIZ TERMINAL	20	8,067	1,936,803
- DISTRITO FEDERAL	8	4,877	1,554,665
- MEXICO	3	1,509	133,382
- RESTO DEL PAIS	8	1,681	248,756
AUTOPARTES	238	6,272	300,285
- DISTRITO FEDERAL	107	2,339	162,600
- MEXICO	22	1,723	81,791
- RESTO DEL PAIS	109	2,210	55,894

FUENTE: S.I.C., VII CENSO INDUSTRIAL, 1960.



CUADRO 4. VENTAS DE LAS PLANTAS ARMADORAS QUE OPERABAN EN MEXICO EN 1958 (NO SE INCLUYEN CAMIONES NI VEHICULOS UTILITARIOS)

EMPRESA	UBICACION	ORIGEN DE LAS MARCAS	UNIDADES VENDIDAS
GENERAL MOTORS	D.F.	E.U.A.	5,002
		EUROPA	<u>1,264</u>
		TOTAL	6,266
FORD	D.F.	E.U.A.	5,090
		EUROPA	<u>581</u>
		TOTAL	5,671
FABRICAS AUTOMEX	D.F.	E.U.A.	5,322
DIESEL NACIONAL	SAHAGUN	EUROPA	2,101
STUDEBAKER - PACKARD DE MEXICO	TLALNEPANTLA	E.U.A.	884
V.W. INTERAMERICANA		EUROPA	472
AUTOMOTRIZ O'FARRIL		EUROPA	435
R. DELTA		EUROPA	387
EQUIPOS SUPERIORES		EUROPA	256
JAGUAR		EUROPA	75
WILLIS DE MEXICO		E.U.A.	( NO INCLUIDA)
AUTOMOVILES INGLESES		EUROPA	<u>0</u>
TOTAL DE VENTAS			22,040

FUENTE. ELABORADO CON BASE EN: BENNETT, SHARPE, "THE ASSEMBLY ..." S.F.  
 NAFINSA, "LEMENTOS"..., (1960), Edelberg "PROCUREMENT..." (1962).  
 TOMADO DE SALAS (1980).

CUADRO 5. EL MERCADO AUTOMOTRIZ MEXICANO 1951-1960 (UNIDADES)

Año	DEMANDA TOTAL			ENSAMBLADOS EN EL PAIS			IMPORTACIONES (totalmente ensamblados)			RELACION A/B %
	Autos y Autos Pasajeros	Camiones	Total (B)	Autos y Autos Pasajeros	Camiones	Total (A)	Autos y Autos Pasajeros	Camiones	Total	
1951	44 503	38 328	82 831	21 833	24 248	46 081	22 670	14 085	36 755	56
1952	34 162	32 057	66 219	20 687	27 300	47 987	13 475	4 757	18 232	72
1953	40 058	32 055	72 113	13 791	21 918	35 709	26 267	10 137	36 404	50
1954	32 484	29 559	62 043	13 325	20 055	33 380	19 159	9 504	28 663	54
1955	30 614	32 163	62 777	12 405	19 870	32 275	18 209	12 896	30 507	51
1956	31 649	32 645	64 294	13 134	26 253	39 387	18 515	6 392	24 907	61
1957	37 294	28 161	65 455	18 297	22 809	41 106	18 997	5 352	24 349	63
1958	36 431	23 963	60 374	20 373	18 582	38 955	16 000	5 351	21 419	65
1959	48 734	28 749	77 483	27 159	23 559	51 118	21 575	4 790	26 365	65
1960	59 579	27 901	87 480	26 913	21 653	48 566	32 666	6 246	38 914	56

FUENTE: S. I. C. DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA

TOMADO DE S/A (s/f), LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA, s/e, s/l.

CUADRO 6. PLANTAS ARMADORAS ESTABLECIDAS EN MEXICO, 1947

EMPRESAS	MARCAS ENSAMBLADAS	ORIGEN DE LA MARCA	AÑO DE ESTABLECIMIENTO	ORIGEN DEL CAPITAL SOCIAL
FORD*	FORD, MERCURY, LINCOLN, CAMIONES FORD	E.U.	1926	E.U.
GENERAL MOTORS*	OPEL, CHEVROLET, PONTIAC, OLDSMOBILE, BUICK, CADILAC, CAMIONES CHEVROLET Y G.M.C.	E.U.	1935	E.U.
AUTOMOTRIZ O'FARRIL	PACHARD Y HILLMAN. CAMIONES MACK	E.U.-G.B.	1937	MEXICO
FABRICAS AUTOMEX*	CHRYSLER, DODGE, PLYMOUTH, DE SOTO. CAMIONES DODGE Y FARGO	E.U.	1938	MEXICO
ARMADORA AUTOMOTRIZ	STUDEBAKER, NASH, WILLYS* * (HASTA 1945)	E.U.	1939	MEXICO
AUTOMOTRIZ DE MEXICO	HUDSON Y RENAULT	E.U. - FRANCIA	1941	MEXICO
INTERNATIONAL HARVESTER DE MEXICO	CAMIONES I.H.C.	E.U.	1944	E.U.
EQUIPOS AUTOMOTRICES	CAMIONES REO	E.U.	1945	MEXICO
AUTOMOVILES INGLESES	MORRIS, M.G. CAMIONES BMC.	G.B.	1946	MEXICO
WILLYS MEXICANA*	VEHICULOS UTILITARIOS Y CAMIONES WILLYS	E.U.	1946	MEXICO

\* ESTAS COMPAÑIAS HAN PASADO A LA FASE DE MANUFACTURERA Y AUN OPERAN EN EL PRESENTE

FUENTE: CARLOS SANCHEZ MARCO, "INTRODUCTION TO THE MEXICAN AUTOMOBILE INDUSTRY", PRELIMINARY DRAFT. PARIS: OCDE 1968. PAGS. 2 Y 4.  
TOMADO DE SALAS (1980)

CUADRO 7. ENSAMBLE E IMPORTACION DE AUTOMOTORES, 1941-1952<sup>1/</sup>

AÑO	OFERTA TOTAL (1)	UNIDADES ENSAMBLADAS <sup>2/</sup> (2)	UNIDADES IMPORTADAS (3)	PARTICIPACION DE LAS ARMADO- RAS EN LA OFER- TA TOTAL (%) (4= 2/1)	VALOR <sup>3/</sup> DE LAS IMPORTACIONES		PARTICIPACION DE LAS IMPORTA- CIONES AUTOMO- TRICES EN EL TO- TAL DE IMPORTA- CION (%) (7=6/5)
					TOTALES (MERCANCIAS) (5)	DE MATERIAL DE ENSAMBLE, REFACCIONES Y UNIDADES TERMINADAS (6)	
1941	22 734	13 888	8 846	61	199.5	34.54	17.3
1946	36 083	10 454	25 629	29	600.6	85.72	14.3
1947	44 531	22 840	21 691	51	720.3	114.61	15.9
1948	24 365	21 597	2 768	89	591.4	43.34	7.3
1949	24 336	22 419	1 917	92	514.4	46.66	9.1
1950	24 654	21 856	2 798	89	517.9	57.85	11.2
1951	82 836	46 081	36 755	56	765.4	93.2	12.2
1952	66 599	48 367	18 232	73	777.5	94.1	12.1

1/ LAS CIFRAS DEL PERIODO 1942-1945 SON POCO REPRESENTATIVAS POR CORRESPONDER A LOS AÑOS DE LA GUERRA.

2/ LAS CIFRAS DE LOS AÑOS 1951 y 1952 INCLUYEN IMPORTACIONES A LA ZONA FRONTERIZA Y PERIMETROS LIBRES.

3/ EN MILLONES DE DOLARES CORRIENTES

FUENTE: SANCHEZ MARCO, OP.CIT., CUADRO No. 1; MICHAEL GUDGER, "THE REGULATION...", CUADROS 1 Y 2. NAFINSA, INFORME ANUAL, 1967, p. 117. ORVAÑANOS, "ASPECTOS...", p. 76. RENE VILLARREAL, EL DESEQUILIBRIO..., CUADRO 69. TOMADO DE SALAS (1980).

CUADRO 8. ALTERNATIVAS DE ABASTECIMIENTOS DE MOTORES DE LA FORD (EN MILLONES DE DOLARES)

INVERSION TOTAL	COMPRAS EN JAPON	CONSTRUIDOS EN E.U.		CONSTRUIDOS EN MEXICO
INVERSION TOTAL	469	1,074		834
ESTADOS UNIDOS <sup>1/</sup>	228	833		228
MEXICO <sup>2/</sup>	241	241		606
COSTO AL LUGAR DE DESTINO <sup>3/</sup> (CIF DETROIT) <sup>4/</sup>	1,233	EXD. BENEFICIOS		C/BENEFICIOS
		1,235	1,221	821
GASOLINA	998	1,062	1,078	738
DIESEL	1,665	1,556	1,487	975
GANANCIA PROMEDIO ANUAL (EN PORCENTAJE)		7	32	227
TASA DE RETOMO AJUSTADA EN EL TIEMPO (EN PORCENTAJE)		1	5	29

<sup>1/</sup> LAS NECESIDADES DE INVERSION DE E.U. PARA TODAS LAS OPCIONES INCLUYE 228 MILLONES DE DOLARES DE MODIFICACIONES DE INGENIERIA Y DISEÑO AUTOMOTRICES.

<sup>2/</sup> LAS NECESIDADES DE INVERSION EN MEXICO DE LAS OPCIONES JAPONESA Y ESTADOUNIDENSE INCLUYEN 241 MILLONES DE DOLARES DE UNA PEQUEÑA PLANTA DE MOTORES MEXICANA.

<sup>3/</sup> LOS INCENTIVOS MEXICANOS DE EXPORTACION INCLUYEN DERECHOS PARA INCREMENTAR LAS IMPORTACIONES HACIA MEXICO (LO CUAL INCREMENTA LAS GANANCIAS DE LA FORD EN 37 CENTAVOS POR DOLAR) Y LAS REDUCCIONES FISCALES EQUIVALEN A 8% DEL VOLUMEN DE LA EXPORTACION.

<sup>4/</sup> PROMEDIO PONDERADO DE 63% DE GASOLINA Y 35% DE DIESEL.

FUENTE: TOMADO DE JENKINS, R.O. (1984, CUADRO 4).

CUADRO 9. PORCENTAJE RECOMENDADO DE INTEGRACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOTORES (%)

	1978	1979	1980	1981 EN ADELANTE
AUTOMOVILES	55	65	70	75
CAMIONES	70	75	80	85
TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES	75	80	85	90
TRACTORES AGRICOLAS	70	75	80	85

FUENTE: "DECRETO PARA EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ", (D.O. 20 JUNIO 1977). TOMADO DE COMERCIO EXTERIOR, VOL. 27, NUM. 7, MEXICO, JULIO DE 1977, p. 773.

CUADRO 10. INDUSTRIA DE AUTOPARTES. PORCENTAJE DE IMPORTACION DE MATERIAS PRIMAS, PARTES Y PIEZAS SUELTAS.

INTEGRACION MAS EXPORTACIONES PROPIAS											
AÑO	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
1980	20*	30*	40	50	60	70	80	90	100		
1981		20*	30	40	50	60	70	80	90	100	
1982			20	30	40	50	60	70	80	90	100

\* APLICABLES SOLO A NUEVOS PROGRAMAS DE FABRICACION.

FUENTE: "PROGRAMA DE FOMENTO PARA LA INDUSTRIA NACIONAL FABRICANTE DE AUTOPARTES", (D.O. 21 ENERO 1980).

CUADRO 11. AUTORIZACION DE LINEAS  
Y MODELOS

	1984	1985	1986	1987
LINEAS	3	2	2	1
MODELOS	7	5	5	5

FUENTE: "DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ", (D.O. 14 SEP TIEMBRE 1983).



CUADRO 12. GRADO DE INTEGRACION NACIONAL (%)

	1984	1985	1986	1987 EN ADELANTE
AUTOMOVILES	50	50	55	60
CAMIONES COMERCIALES Y LIGEROS	65	70	70	70
CAMIONES PESADOS Y MEDIANOS	65	70	75	80
TRACTOCAMIONES	70	90	90	90
AUTOBUSES INTEGRALES	70	90	90	90
INDUSTRIA DE AUTOPARTES	50	50	55	60

FUENTE: "DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ", (D.O. 14 SEPTIEMBRE 1983).

CUADRO 13.

MARCAS	PRECIO ANTERIOR	PRECIO AUTO-RIZADO PARA 1959	PORCENTAJE DE REDUCCION
OPEL, OLYMPIA, REKORD (GM ALEMAN), ANGLIA DE LUXE, (FORD INGLES)	27 665	22 995	17
VAUXHAL VICTOR (GM INGLES)	28 535	23 660	17
VOLKSWAGEN 113	30 310	23 640	22
FIAT 1100	30 500	22 500	26
HILLMAN MINX	30 971	25 000	19
RENAULT DAUPHINE	33 900	22 960	32
AUSTIN	34 560	27 700	20
CONSUL (FORD INGLES)	35 820	26 865	25
FEUGEOT 403	37 600	31 955	15
RAMBLES AMERICAN	37 840	28 380	25
SINCA	41 445	34 550	17
ALFA ROMEO GIULIETTA	56 737	44 295	22
MERCEDES BENZ 180	59 000	44 840	25

FUENTE: TOMADO DE SALAS (1980).

CUADRO 14. VENTAS DE AUTOMOVILES POR TAMAÑO

TAMAÑO	1957 %	1958 %	1959 %	1960 %
PEQUEÑOS	9.9	8.5	17.7	21.7
COMPACTOS	7.7	12.4	40.2	50.7
ESTANDARD	80.5	78.2	40.8	26.6

FUENTE: FORD MOTOR CO., "ESTUDIO PARA LA FABRICACION...", 1960. (DOCUMENTO MINEOGRAFADO).  
TOMADO DE SALAS (1980).

CUADRO 15. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA BALANZA COMERCIAL 1950-1959

AÑO	DEFICIT EN CTA. COMERCIAL	IMPORTACION GLOBAL DE MERCANCIAS	IMPORTACIONES AUTOMOTRICES	% IMPS. AUTOMOTRICES IMP. GLOBAL MERCANCIAS
1950	69.9	509.0	57.3	11.4
1951	168.1	765.4	93.2	12.1
1952	104.7	777.5	94.1	12.1
1953	107.2	776.8	81.2	10.4
1954	+ 55.2	747.9	73.9	9.9
1955	+ 123.8	853.2	89.8	10.5
1956	51.9	1 057.2	120.8	11.4
1957	220.0	1 143.9	104.9	9.2
1958	202.4	1 116.6	107.4	9.6
1959	44.7	993.8	124.0	12.5

FUENTE: GUDGER, p.124, QUIEN A SU VEZ CONSULTO: IMF, BALANCE OF PAUMENTS YEARBOOK, WASH, D.C. 195-1959, PARA LA COL. No.1 ORVAÑANOS, p. 76, PARA LAS COL. 3 y 4, DAVID IBARRA "MERCADOS....", EN "EL PERFIL...", PARA LA COL. 2. (LA COLUMNA No. 5 FUE ELABORADA POR GUDGER).  
TOMADO DE SALAS (1980).

CUADRO 16. PRODUCCION DE AUTO  
MOVILES Y CAMIONES  
1961-1975  
(UNIDADES)

AÑO	PRODUCCION	TCMA (%)
1961	60,481	
1962	62,021	2.5
1963	74,494	20.1
1964	96,072	28.9
1965	94,808	(-) 1.3
1966	119,422	25.9
1967	123,179	3.1
1968	143,415	16.4
1969	165,011	15.0
1970	184,839	12.0
1971	213,236	15.4
1972	232,510	9.0
1973	262,972	13.1
1974	321,554	22.3
1975	358,247	10.8

FUENTE: SIC  
TOMADO DE: BENNETT Y SHARPE  
(1981, GRAFICA 1)

CUADRO 17. MEXICO: PRODUCTO INTERNO BRUTO DE INDUSTRIA  
MANUFACTURERA E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1961-  
1983 (P) (MILLONES DE PESOS DE 1960).

AÑO	INDUSTRIA MANUFACTURERA		INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	
	(1)	(2)	(1)	(2)
1961	30,559		721	
1962	32,050		781	
1963	35,003		1,031	
1964	40,138		1,409	
1965	45,251		1,605	
1966	49,594		2,142	
1967	53,093		2,257	
1968	58,646		2,587	
1969	63,526		2,968	
1970	69,060		3,394	
1971	71,241		3,326	
1972	77,274		3,989	
1973	84,214		4,850	
1974	89,260		5,924	
1975	92,488	148,055	6,216	9,236
1976	95,886	155,515	5,589	8,437
1977	99,125	161,035	5,140	8,104
1978	108,244	176,819	6,673	10,233
1979		195,609		11,988
1980		209,681		13,478
1981		224,323		15,964
1982		217,854		12,737
1983(P)		201,967		8,740

FUENTE: (1) BANCO DE MEXICO, S.A., TOMADO DE NAFINSA: LA ECONOMIA MEXICANA EN CIFRAS, MEXICO, 1981, pp.23-31. CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DE 1960.

(2) BANCO DE MEXICO: INFORME ANUAL 1983, MEXICO, 1984, pp. 194 Y 195. CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DE 1970.

(P) CIFRA PRELIMINAR.

CUADRO 18. MEXICO: EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERNO DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. 1961-1983(P) (PORCIENTOS)

AÑO	INDUSTRIA MANUFACTURERA(IM)		INDUSTRIA AUTOMOTRIZ(IA)		PARTICIPACION (IA)/(IM)	
1961	5.6		15.5		2.36	
1962	4.9		8.3		2.44	
1963	9.2		32.0		2.95	
1964	14.7		36.7		3.51	
1965	12.7		13.9		3.55	
1966	9.6		33.5		4.32	
1967	7.1		5.4		4.25	
1968	10.5		14.6		4.41	
1969	8.3		14.7		4.67	
1970	8.7		14.4		4.91	
1971	3.2		6.8		5.09	
1972	8.5		10.0		5.16	
1973	9.0		21.6		5.76	
1974	6.0		22.1		6.64	
1975	3.6		4.9		6.72	6.24
1976	3.7	5.0	(10.1)	( 8.7)	5.83	5.43
1977	3.4	3.5	( 8.0)	( 5.0)	5.19	4.98
1978	9.2	9.8	29.8	27.7	6.16	5.79
1979		10.6		17.2		6.13
1980		7.2		12.4		6.43
1981		7.0		18.4		7.12
1982		(2.9)		(20.2)		5.85
1983(P)		(7.3)		(31.4)		4.33

ELABORADO EN BASE AL CUADRO 13

CUADRO 19. PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL DE MEXICO 1950-1981 (MILLONES DE DOLARES)

AÑO	BALANZA COMERCIAL (-)		PARTICIPACION (2/1) %
	TOTAL 1	AUTOMOTRIZ 2	
1950	62.3	55.3	88.8
1955	145.1	93.7	64.6
1960	447.7	146.7	32.8
1965	458.3	202.8	44.3
1970	1,038.7	230.3	22.2
1975	3,637.0	628.3	17.3
1976	2,644.4	526.4	19.9
1977	1,054.7	385.4	36.5
1978	1,854.4	559.1	30.1
1979	3,162.0	1,049.5	33.2
1980	3,178.7	1,498.8	47.2
1981 <sup>1/</sup>	3,725.4	2,148.3	57.7
1982 <sup>1/</sup>	5,366.5	728.2	(13.6)

<sup>1/</sup> ENERO - NOVIEMBRE. LA CIFRA ENTRE PARENTESIS INDICA LA PROPORCION QUE REPRESENTA EL DEFICIT AUTOMOTRIZ EN EL SUPERAVIT COMERCIAL.

FUENTE: BANCO DE MEXICO, S.A.  
TOMADO DE LARRIVA Y VEGA (1982, p. 1362)



CUADRO 20. VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1950-1981 (MILES DE DOLARES)

AÑO	TOTAL (1)	AUTOMOVILES Y CAMIONES (2)	AUTOPARTES (3)	(2/1) (%)
1950	55,340	38,422	16,918	69.4
1955	93,744	63,759	29,985	68.0
1960	146,727	94,240	52,487	64.2
1965	202,846	108,455	94,391	53.5
1970	256,708	127,147	129,561	50.0
1975	750,329	88,690	661,639	11.8
1976	718,760	80,566	638,194	11.2
1977	638,826	50,718	588,108	7.9
1978	893,004	74,818	818,186	8.4
1979	1,426,275	270,816	1,155,459	19.0
1980	1,903,181	391,134	1,512,047	20.6
1981	2,518,607	519,059	1,999,548	20.6

FUENTE: BANCO DE MEXICO, S.A.  
ELABORADO EN BASE A LARRIVA Y VEGA  
(1982:1359)

CUADRO 21. VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1970-1981 (MILES DE DOLARES)

AÑO	TOTAL (1)	AUTOMOVILES Y CAMIONES (2)	AUTOPARTES (3)	(2/1) (%)
1970	26,388	11	26,377	0.0
1975	122,010	8,694	113,316	7.1
1976	192,342	18,413	173,929	9.6
1977	253,468	29,960	223,508	11.8
1978	333,912	67,865	266,047	20.3
1979	376,822	116,768	260,054	31.0
1980	404,372	128,644	275,728	31.8
1981	370,337	107,287	263,050	29.0

FUENTE: BANCO DE MEXICO, S.A.  
ELABORADO EN BASE A LARRIVA Y VEGA (1982,  
p. 1360)

CUADRO 22. PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SACRIFICIO FISCAL TOTAL, 1970-1980. (MILLONES DE PESOS)

AÑO	TOTAL (1)	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (2)	PARTICIPACION PORCENTUAL (3)=(2)/(1)
1970	3,797.0	1,567.7	41.3
1971	3,776.6	1,360.5	36.0
1972	3,661.8	1,605.6	43.8
1973	4,555.5	2,016.1	44.3
1974	7,125.8	2,978.5	41.8
1975	10,321.7	3,203.8	31.0
1976	9,290.3	3,234.4	34.8
1977	8,919.1	3,256.0	36.5
1978	14,052.6	4,816.1	34.3
1979	19,392.9	8,076.8	41.6
1980	19,749.9	5,180.4	26.2

FUENTE: SHCP, DIRECCION GENERAL DE PROMOCION FISCAL, Y S.P.P., INFORMACION SOBRE INGRESOS GUBERNAMENTALES, 1970-1980, MEXICO, 1982. TOMADO DE ISLAS, HECTOR: "LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA: UN REPASO GENERAL", EN COMERCIO EXTERIOR, VOL. 33, NUM. 3, MEXICO, MARZO DE 1983, P. 227.

CUADRO 23. MEXICO: PARTICIPACION DEL PERSONAL OCUPADO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CON RESPECTO AL SECTOR MANUFACTURERO 1970-1980 (PORCIENTOS)

AÑO	PARTICIPACION
1970	3.6
1971	3.7
1972	3.8
1973	4.3
1974	4.7
1975	4.9
1976	4.6
1977	4.0
1978	4.5
1979	4.8
1980	5.1

FUENTE: SPP, LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO (MIMEO.), C.G.S.N.E.G.I., MEXICO, 1982. TOMADO DE ISLAS, HECTOR: "LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA: UN REPASO GENERAL", EN COMERCIO EXTERIOR, VOL. 33, NUM. 3, MEXICO, MARZO DE 1983, p. 224.

CUADRO 24. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PERSONAL O-  
CUPADO 1960 - 1981

AÑO	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	TERMINAL	AUTOPARTES
1960 <sup>1/</sup>	14,339	8,067	6,272
1965 <sup>1/</sup>	34,936	13,838	21,098
1970 <sup>1/</sup>	57,997	21,337	36,660
1975 <sup>1/</sup>	94,100	36,430	57,670
1977 <sup>2/</sup>	90,706	39,806	50,900
1978 <sup>2/</sup>	108,834	47,823	61,011
1979 <sup>2/</sup>	119,002	50,534	68,468
1979 <sup>3/</sup>	107,874	62,637	45,237
1980 <sup>3/</sup>	121,131	70,154	50,977
1981 <sup>3/</sup>	135,592	79,925	55,667
1982 <sup>3/</sup>	118,713	70,942	47,771

ELABORADO EN BASE A:

<sup>1/</sup> CENSOS INDUSTRIALES DE 1960, 1965, 1970  
Y 1975.

<sup>2/</sup> SPP Y SEPAFIN (1981, p.147)

<sup>3/</sup> INEGI (1984, p.13)/

CUADRO 25. PARTICIPACION EXTRANJERA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL. 1975 Y 1978

EMPRESA	PROPIEDAD <u>1/</u> (1975) %		PENETRACION EN EL		TOTAL DE ACTIVOS	<u>2/</u>
	EXTRANJERA	NACIONAL	MERCADO <u>1/</u> (1975) %	AUTOMOVILES CAMIONES	MILLONES DE PESOS	%
CHRYSLER DE MEXICO, S.A.	99.1	0.9	14.4	27.5	5,040.7	16.2
DIESEL NACIONAL, S.A. <sup>a/</sup>	-	100.0	8.1	9.9	8,982.7	29.0
FORD.MOTOR CO., S.A.	100.0	-	14.5	20.3	3,878.0	12.5
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V.	100.00	-	7.9	18.2	3,542.5	11.4
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V.	100.00	-	10.7	6.2	2,694.0	8.7
VEHICULOS AUTOMOTORES MEXI- CANOS, S.A. DE C.V. <sup>b/</sup>	40.0	60.0	9.3	1.8	1,723.6	5.5
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C.V.	100.0	-	35.1	15.0	5,146.0	17.0
<b>T O T A L</b>					<b>31,007.5</b>	<b>100.0</b>

ELABORADO EN BASE A: 1/ SPP Y SEPAFIN (1981, p.152) Y 2/ AMDA (1980, p.52)

<sup>a/</sup> FABRICAS AUTOMOVILES RENAULT BAJO LICENCIA

<sup>b/</sup> FABRICA VEHICULOS DE LA AMERICAN MOTORS (U.S.A.)

CUADRO 26. MEXICO: PARTICIPACION DE LAS TRANS NACIONALES EN LA PRODUCCION AUTOMÓ VILISTICA. 1966-1980 (PORCENTAJES)<sup>T</sup>

EMPRESAS	1966	1970	1980
ESTADOUNIDENSES	75.3	62.8	46.8
-AMERICAN MOTORS <sup>1/</sup>	7.1	7.0	7.3
-CHRYSLER	23.4	21.0	18.1
-FORD	24.4	20.0	12.6
-GENERAL MOTORS	20.4	14.8	8.8
EUROPEAS	23.5	26.4	40.4
-RENAULT <sup>2/</sup>	8.0	8.0	5.1
-VOLKSWAGEN	15.5	18.4	35.3
JAPONESAS	1.2	10.2	12.8
-NISSAN	1.2	10.2	12.8
T O T A L	100.0	100.0	100.0

FUENTE: AÑOS DE 1970 Y 1980, LIFSCHITZ, EDGAR DO: "COMPORTAMIENTO Y PROYECCION DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOTORES EN AMERICA LATINA. LOS CASOS DE ARGENTINA, BRASIL Y MEXICO". COMERCIO EXTERIOR, VOL. 32, NUM. 7, MEXICO, JULIO DE 1982, p. 785.

1/ EN LOS AÑOS SETENTA, LA COMPOSICION DE CAPITAL ERA 38% AMERICAN MOTORS Y 62% DEL ESTADO MEXICANO A TRAVES DE SOMEX, SALAS, op. CIT., p. 123

2/ DESDE 1978, LA COMPOSICION DE CAPITAL ERA 40% DE RENAULT 40% DE NAFINSA A TRAVES DE DINA (EMPRESA ESTATAL) Y UN FIDEICOMISO FRANCO-MEXICANO EL 20% RESTANTE. SALAS, op. CIT., p. 123.

AÑO DE 1966. ELABORADO A PARTIR DE SALAR VARGAS, GUILLERMO O. POLITICA INDUSTRIAL E INDUS TRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO. 1947-1974, 1980.

CUADRO 27. DISTRITO FEDERAL: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1960-1975  
1960 - 1975.

AÑO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	PRODUCCION BRUTA TOTAL
<u>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</u>			
1960	115	7,816	1,717,265
1965	158	16,046	3,917,680
1970	236	16,865	5,316,152
1975	276	21,749	11,495,847
<u>AUTOMOTRIZ TERMINAL</u>			
1960	8	4,877	1,554,665
1965	9	8,651	3,338,553
1970	6	7,648	4,390,996
1975	4	7,445	8,576,228
<u>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</u>			
1960	107	2,939	162,600
1965	149	7,395	579,127
1970	230	9,217	925,156
1975	272	14,304	2,919,619

FUENTES: CENSOS INDUSTRIALES CORRESPONDIENTES.



CUADRO 28. MEXICO: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1960-1975)

AÑO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	PRODUCCION BRUTA TOTAL
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>			
1960	258	14,339	2,237,088
1965	344	34,936	6,252,874
1970	626	57,997	14,100,271
1975	714	94,100	39,425,640
<b>AUTOMOTRIZ TERMINAL</b>			
1960	20	8,067	1,936,803
1965	17	13,838	4,417,411
1970	22	21,337	8,966,717
1975	21	36,430	25,447,195
<b>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</b>			
1960	238	6,272	300,285
1965	327	21,098	1,835,463
1970	604	36,660	5,133,554
1975	693	57,670	13,978,445

FUENTE: CENSOS INDUSTRIALES CORRESPONDIENTES.

CUADRO 29. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: PARTICIPACION DEL DISTRITO FEDERAL EN EL TOTAL NACIONAL 1960-1975  
%

AÑO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	PRODUCCION BRUTA TOTAL
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>			
1960	44.6	54.5	76.8
1965	45.9	45.9	62.7
1970	37.7	29.1	37.7
1975	38.7	23.1	29.2
<b>AUTOMOTRIZ TERMINAL</b>			
1960	40.0	60.5	80.3
1965	52.9	62.5	75.6
1970	27.3	35.8	49.0
1975	19.0	20.4	33.7
<b>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</b>			
1960	45.0	46.9	54.1
1965	45.6	35.1	31.6
1970	38.1	25.1	18.0
1975	39.2	24.8	20.9

ELABORADO EN BASE A CUADROS 27 Y 28.

CUADRO 30. REGION CENTRO: (MENOS D.F.) INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1960 - 1975

AÑO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	PRODUCCION BRUTA TOTAL
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>			
1960	38	3,442	257,150
1965	64	11,276	1,455,718
1970	116	26,795	6,915,522
1975	146	49,154	22,212,157
<b>AUTOMOTRIZ TERMINAL</b>			
1960	5	1,676	174,864
1965	2	3,153	656,043
1970	7	10,097	3,920,061
1975	8	25,848	15,423,384
<b>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</b>			
1960	33	1,766	82,286
1965	62	8,123	799,675
1970	109	16,698	2,995,461
1975	138	23,306	6,788,773

FUENTE: CENSOS INDUSTRIALES CORRESPONDIENTES

CUADRO 31. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: PARTICIPACION DE LA REGION CENTRAL EN EL TOTAL NACIONAL. 1960-1975  
(%)

AÑO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PERSONAL OCUPADO	PRODUCCION BRUTA TOTAL
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>			
1960	59.3	78.5	88.3
1965	64.5	78.2	85.9
1970	56.2	75.3	86.7
1975	59.1	75.3	85.5
<b>AUTOMOTRIZ TERMINAL</b>			
1960	65.0	81.2	89.3
1965	64.7	85.3	90.4
1970	59.1	83.2	92.7
1975	57.1	91.4	94.3
<b>INDUSTRIA DE AUTOPARTES</b>			
1960	58.8	75.0	81.6
1965	64.5	73.6	75.1
1970	56.1	70.7	76.4
1975	59.2	65.2	69.5

ELABORADO EN BASE A CUADROS 27, 28 Y 30.

CUADRO 32. AUTOMOVILES EN CIRCULACION POR ENTIDAD  
FEDERATIVA 1970 - 1980 (UNIDADES)

ENTIDAD FEDERATIVA	1970	1975	1980
PAIS	1,233,824	2,400,930	4,254,880
REGION CENTRO	697,892	1,124,149	2,081,266
DISTRITO FEDERAL	589,615	1,004,154	1,601,867
HIDALGO	12,738	18,976	55,394
MEXICO	55,550	132,043	231,639
MORELOS	12,432	28,881	69,009
PUEBLA	32,557	57,095	123,357
RESTO DEL PAIS	535,932	1,159,781	2,173,614

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA, SPP.

TOMADO DE: AMIA. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS, 1982, p.14.

CUADRO 33. VENTA DE AUTOMOVILES POR ENTIDAD FEDERATIVA (UNIDADES)

ENTIDAD FEDERATIVA	1971	1972	1973	1974	1975
PAIS	148,537	168,678	178,163	234,224	231,136
REGION CENTRO	86,402	95,086	103,696	134,382	129,804
DISTRITO FEDERAL	69,104	75,473	81,309	105,406	100,714
HIDALGO	1,459	1,597	1,659	2,431	2,357
MEXICO	8,032	9,379	10,700	13,852	13,442
MORELOS	1,813	1,993	2,456	3,011	2,844
PUEBLA	5,994	6,644	7,572	9,682	10,447
RESTO DEL PAIS	62,135	73,592	74,467	99,842	101,332

FUENTE: AMIA. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS, 1982,  
pp. 110-114.

<u>P L A N T A</u>	<u>LOCALIZACION</u>	<u>FECHA DE ESTABLECIMIENTO</u>	<u>PRODUCTO</u>
<u>CHRYSLER DE MEXICO, S.A.</u>			
MEXICO	MEXICO, D.F.	1938	ENSAMBLE CAMIONES
MEXICO	MEXICO, D.F.	--	ALMACEN DE REFACCIONES
COAHUILA	SALTILLO, COAH.	1981	FAB.MOTORES 4 CIL.
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1966	ENSAMBLE DE AUTOS
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1966	FAB. DE MOTORES DE 6 Y 8 CILINDROS
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1971	FAB. CONDENSADORES
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1980	"K" FRAME
CHRYSLER	SALTILLO	--	
<u>DIESEL NACIONAL, S.A.</u>			
CORPORATIVO	MEXICO, D.F.	N.D.	OFICINAS GENERALES
PLASTICOS AUTOMOTRICES			
DINA, S.A.	CD. SAHAGUN, HGO	N.D.	PRODUCCION DE AUTO- PARTES DE PLASTICO
MOTORES PERKINS, S.A.	TOLUCA, EDO. MEX.	N.D.	FAB.MOTORES DIESEL PERKINS DE 4 Y 6 CIL.
DINA MOTORES, S.A. C.V.	CD. SAHAGUN, HGO.	N.D.	FAB. MOTORES DIESEL CUMINS: SERIE V6 V8
DINA AUTOBUSES, S.A. C.V	CD. SAHAGUN, HGO	N.D.	ENSAMBLE DE AUTOBU- SES INTEGRALES
DINA CAMIONES, S.A. C.V.	CD. SAHAGUN, HGO.	N.D.	ENSAMBLE DE CAMIONES Y TRACTOCAMIONES
DINA CUMMINS, S.A.	SAN LUIS POTOSI, S.L.P.	N.D.	FAB.MOTORES DIESEL CUMMINS: SERIE NH Y NT
<u>FABRICA DE AUTOTRANSP. MEXICANA, S.A. C.V.</u>			
OFICINAS GENERALES	MEXICO, D.F.	1981	- -
FAMSA CAMIONES	SANTIAGO TIANGUISTENGO EDO. DE MEX.	1969	ENSAMBLE DE CAMIONES
FAMSA MOTORES	SANTIAGO TIANGUISTENGO EDO. DE MEX.	1979	ENSAMBLE DE MOTORES

C O N T I N U A C I O NFORD MOTOR CO, S.A.C.V.

OFICINAS GENERALES	MEXICO, D.F.	1962	OFICINAS CENTRALES
LA VILLA	MEXICO, D.F.	1952	DISEÑO DE VESTIDURAS
CUAUTITLAN	CUAUTITLAN, EDO. MEX.	1963	ENSAMBLE CAMIONES. AUTOS FUNDICION Y MOTORES
TLALNEPANTLA	TLALNEPANTLA, EDO.MEX.	1982	PLANTA DE HERRAMIENTAS Y EQUIPO
CHIHUAHUA	CHIHUAHUA, CHIH.	1983	FABRICA DE MOTORES 4 CIL.

GENERAL MOTORS DE  
MEXICO, S.A. C.V.

MEXICO	MEXICO, D.F.	1935	ENSAMBLE DE CAMIONES
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1964	FUNDICION Y MAQUINADO
COAHUILA	RAMOS ARIZPE, COAH.	1981	ENSAMBLE DE AUTOS Y MOTORES

NISSAN MEXICANA, S.A.C.V.

OFICINAS GENERALES	MEXICO, D.F.	1961	OFICINAS CENTRALES
CUERNAVACA	CUERNAVACA, MOR	1966	ENSAMBLE DE AUTOS Y CAMIONES 4 CIL.
LERMA	CD. LERMA, EDO. DE MEX.	1970	FUNDICION DE MOTORES
TOLUCA	TOLUCA, EDO. DE MEX.	1982	ALMACEN DE REFACCIONES
AGUASCALIENTES	AGUASCALIENTES, AGS	1983	FUNDICION DE MOTOR, MAQUINADO Y ESTAMPADO

RENAULT DE MEXICO,  
S.A. DE C.V.

OFICINAS CENTRALES	MEXICO, D.F.	N.D.	OFICINAS CENTRALES
MEXICO	MEXICO, D.F.	1964	ENSAMBLE DE CAMIONES
CD. SAHAGUN	CD. SAHAGUN, HGO	1961	ENSAMBLE DE AUTOS
LERMA	LERMA, EDO. MEX.	1965	ENSAMBLE MOTORES 6 CIL.
DURANGO	GOMEZ PALACIO, DGO.	1984	ENSAMBLE MOTORES 4 CIL.



C O N T I N U A C I O N

C

LERMA  
DURANGOLERMA, EDO. MEX.  
GOMEZ PALACIO, DGO.1965  
1984ENSAMBLE MOTORES 6 CIL.  
ENSAMBLE MOTORES 4 CIL.VOLKSWAGEN DE MEXICO,  
S.A. DE C.V.

PUEBLA

PUEBLA, PUE.

1967

ENSAMBLE VEHICULOS,  
PLANTA MOTORES,  
ESTAMPADO Y FUNDICIONTRAILERS DE MONTERREY,  
S.A.

MONTERREY

SAN NICOLAS DE LOS  
GARZA, N.L.

1946

ENSAMBLE TRACTOCAMIONES Y  
FUNDICIONTRAILERS DE MONTERREY,  
S.A.

MONTERREY

SAN NICOLAS DE LOS  
GARZA, N.L.

1946

ENSAMBLE TRACTOCAMIONES Y  
FAB. REMOLQUESKENWORTH MEXICANA,  
S.A. DE C.V.

MEXICALI

MEXICALI, B.C.

1959

ENSAMBLE DE TRACTOCAMIONES

MEXICANA DE AUTOBUSES,  
S.A. DE C.V.

EDO. DE MEX.

TULTITLAN, EDO. MEX.

1946

ENSAMBLE DE AUTOBUSES  
Y TROLEBUSES

MEXICO

MEXICO, D.F.

N.D.

SERVICIO Y REFACCIONES

VICTOR PATRON, S.A.

MAZATLAN

MAZATLAN, SIN.

N.D.

ENSAMBLE DE TRACTOCAMIONES

## BIBLIOGRAFIA CITADA

- AGUILAR García, Javier, La política sindical en México: Industria del automóvil, Ediciones Era, México. (1982)
- ASOCIACION Mexicana de Distribuidores de Automóviles, Manual de estadísticas básicas AMDA'80, AMDA, México. (1980)
- ASOCIACION Mexicana de la Industria Automotriz, Resumen de la legislación que rige la producción de vehículos en México, AMIA, México. (1972)
- , La industria automotriz de México en cifras, 1982, (1982) AMIA, México.
- ARILLA Vila, Manuel, Derecho fiscal y económico de la empresa, 2 vols. Cárdenas Editor y Distribuidor, México. (1981)
- BENNETT, Douglas y Kenneth E. Sharpe, "Formación de la industria automotriz mexicana (1958-1964): Los papeles del Estado y de las empresas transnacionales," MARQUEZ, Viviane B. de (comp.), Dinámica de la empresa mexicana. Perspectivas políticas, económicas y sociales, El Colegio de México, México, p.p. 151-185 (1979)
- , "La industria, automotriz mexicana y la política económica de la promoción de las exportaciones. Algunos problemas del control estatal de las empresas transnacionales," FAJNZYLBEB, Fernando (comp.). Industrialización e internacionalización en la América Latina, El Trimestre Económico, Lectura 34\*\*, FCE, México, p.p. 193-222. (1981)
- CAMARENA Luhrs, Margarita, La industria automotriz en México (1981) IIS, Cuaderno de investigación social núm. 6, U.N.A.M., México.
- COHEN, Robert B., "la reorganización internacional de la producción en la industria automotriz," en El Trimestre Económico, Vol. XLVIII (2), núm. 190, FCE, México, p.p. 470-539. (1981)
- COMERCIO Exterior, "La industria de automotores en una carrera de resistencia," en Comercio Exterior, Vol. 27, núm. 7, México, julio de 1977. (1977)
- FROBEL, Folker et al., La nueva división internacional del trabajo, Siglo XXI Editores, México, 1981. (1977)

- GARZA V., Gustavo, Industrialización de las principales ciudades de México, El Colegio de México, México.
- , El proceso de industrialización en la Ciudad de México. 1821-1970, El Colegio de México, México.
- (1985)
- GUILLEN Romo, Héctor, Orígenes de la crisis en México 1940/1982, (1984) Ediciones Era, México.
- HERMELE, Kenneth, "Empresas automovilísticas suecas en América Latina," en Comercio Exterior, Vol. 34, núm. 4, México, enero de 1984, p.p. 3-19.
- HERNANDEZ LAOS, Enrique, "Economías externas y el proceso de concentración regional de la industria en México," en El Trimestre Económico, Vol. XLVII (1), núm. 185, FCE, México, enero-marzo de 1980, p.p. 119-157.
- , La productividad y el desarrollo industrial en México, (1985) FCE, México.
- HYMER, Stephen, "Las empresas multinacionales y la ley del desarrollo desigual," FAJNZYLBER, FERNANDO, Op. Cit., 34\*, p.p. 27-56.
- INEGI, La industria automotriz en México. 1979-1983, INEGI (1984) México.
- ISLAS, Héctor, "La industria automovilística: un repaso general," en Comercio Exterior, Vol. 33, núm. 3, México, marzo de 1983, p.p. 223-230.
- , "Una industria en busca de soluciones: la automovilística," en Comercio Exterior, Vol. 33, núm. 11, México, noviembre de 1983, p.p. 991-999.
- JENKINS, Rhys, Owen, "La industrialización dependiente en la América Latina," FAJNZYLBER, Fernando, op. cit., 34\*\*, p.p. 470-539.
- , "La internacionalización del capital y los países semindustrializados: el caso de la industria automotriz," MINIAN, Issac (comp.) Transnacionalización y periferia semindustrializada, Libros del CIDE, Vol. 11, CIDE, México, p.p. 39-65.
- LARRIVA, Juan José y Amado Vega, "El comercio exterior de la industria automovilística en México. Evolución y perspectivas," en Comercio Exterior, Vol. 32, núm. 12, México, diciembre de 1982, p.p. 1358-1363.

- LAVELL, Allan M., "Industrialización regional en México: algunas consideraciones políticas, UNIKEL y NECOCHEA (comps.O. Desarrollo Urbano y Regional en América Latina, Problemas y políticas, El Trimestre Económico, Lectura núm. 15, FCE, México, p.p. 304-342.  
(1975)
- 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, núm. 7, México, julio de 1982, p.p. 775-785.  
(1982)
- , El complejo automotor en México y América Latina, UAM-Azcapotzalco, México.  
(1985)
- LIPIETZ, Alain, El capital y su espacio, Siglo XXI Editores, México, 1979.  
(1977)
- MANDEL, Ernest, Las ondas largas del desarrollo capitalista. La interpretación marxista, Siglo XXI de España Editores, España, 1986.  
(1980)
- MARX, Carlos, El capital, crítica de la economía política, 3 Vols., FCE, México.  
(1979)
- NACIONAL Financiero, La economía mexicana en cifras, NAFINSA, México.  
(1981)
- PALLOIX, Christian, "La internacionalización del capital," FAJNZYLBER, Fernando, Op. Cit., 34\*, p.p. 57-100.  
(1975)
- PRADILLA Cobos, Emilio, Contribución a la crítica de la "Teoría urbana." Del "espacio" a la "Crisis urbana," UAM-Xochimilco, México.  
(1984)
- QUIROZ Trejo, José Othón, Trabajo, proceso de trabajo y composición de clases en la industria automotriz terminal: El caso de México, 1969-1980, (Tesis de maestría en Sociología), FCPyS, UNAM, México.  
(1982)
- RAMIREZ de la O., Rogelio, De la improvisación al fracaso. La política de la inversión extranjera en México, Centro de Ecodesarrollo-Ediciones Océana, México.  
(1983)
- SALAS Vargas, Guillermo D., Política industrial y política automotriz en México. 1947-1979, (Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales, El Colegio de México, México.  
(1980)
- SEPULVEDA, Bernardo y Antonio CHUMACERO, La inversión extranjera en México, FCE, México, 1983.  
(1973)

- S/A, la industria automotriz mexicana, s/c, s/c (consulta-  
(S/F) do en la Biblioteca de El Colegio de México.
- SOMAVIA, Juan et. al (comps.), Movimiento sindical y empre-  
(1979) sas transnacionales, ILET-Editorial Nueva Imágen,  
México.
- SPP y SEPAFIN, La industria automotriz en México, SPP y  
(1981) SEPAFIN, México.
- STORPER, Michael y Richard WALKER, "La división espacial del  
(1983) trabajo." en Cuadernos Políticos, núm. 38, Edi-  
ciones Era, México, octubre-diciembre de 1983,  
p.p. 4-22.
- VUSKOVIC, Pedro, "América Latina ante los nuevos términos  
(1979) de la división internacional del trabajo," en Eco-  
nomía de América Latina, marzo, semestre núm. 2,  
CIDE, México, p.p. 15-28.
- UNIKEL, Luis et. al., El desarrollo urbano de México. Diag-  
(1976) nóstico e implicaciones futuras, El Colegio de Mé-  
xico, México, 1978.
- , Y LAVELL, Allan M., "El problema urbano-regional  
(1979) en México," en Gaceta UNAM, cuarta época, Vol.  
III, suplemento núm. 20, UNAM, México, agosto 9  
de 1979.